

**MKB TILL DETALJPLAN FÖR
FASTIGHETEN LOCKARP 31:1 M.FL.
(DP 5644)**



2022-11-11

UPPDRAG

318492, MKB till detaljplan för Lockarp 31:1 m.fl. (DP 5644)

Titel på rapport:

MKB till detaljplan för fastigheten Lockarp 31:1 m.fl. (DP 5644)

Status:

Granskningsversion

Datum:

2022-11-11

MEDVERKANDE

Beställare:

Malmö stad

Kontaktperson:

Jan Rosenlöf

Konsult:

Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig:

Ida Marttila

Medverkande:

Emelie Thomasson

Jonas Sundvall

Emma Hedar

Cecilia Sandström

Kvalitetsgranskare:

Cristiano Piga

SAMMANFATTNING

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhör detaljplanen för del av fastigheten Lockarp 31:1 m.fl. som syftar till att möjliggöra etablering av en bussdepå. Planområdet är beläget i anslutning till befintlig bebyggelse i Lockarp, i södra Malmö. Detta område är i Malmö stads översiktsplan utpekad som verksamhetsområde.

Denna miljökonsekvensbeskrivning syftar till att belysa de miljökonsekvenser som kan tänkas uppstå vid genomförandet av planen fullt ut samt beskriva hur eventuella negativa miljökonsekvenser kan minimeras eller undvikas. De miljöaspekter som behandlas är kulturmiljö och risker för olyckor.

Planområdet är beläget i anslutning till Lockarp, i gränsen mellan stadsbebyggelse och det öppna jordbrukslandskapet som breder ut sig söder om Malmö. Större delen av planområdet utgörs av jordbruksmark, men i de norra delarna av området finns en före detta fruktodling där en trädrad markerar gränsen mellan odlingsmarken och fruktodlingen. Planområdet avgränsas i öster av järnvägen Kontinentalbanan och i söder av Ystadsbanan. Väster om planområdet finns Lockarpsvägen och gårdsbebyggelse Virahill och i norr villabebyggelse samt verksamheter. De angränsande järnvägarna utgör riksintressen för kommunikation och det öppna jordbrukslandskapet omfattas av riksintresse för kulturmiljö M 128, *Foteviken-Glostorp*.

Alternativa lokaliseringar för bussdepån har studerats. Efter lokaliseringsutredningarna har beslut om två depåer, en i Lockarp och en i hamnen, tagits. Även alternativ utformning av planområdet har studerats.

Nollalternativet innebär att dagens markanvändning som jordbruksmark fortsätter och området disponeras på ungefär samma sätt som idag utan några större ändringar eller tillägg. Nollalternativet bedöms inte medföra några konsekvenser med avseende på kulturmiljö eller risker för olyckor.

Riksintresset för kulturmiljö M 128, *Foteviken-Glostorp* bedöms påverkas både indirekt och direkt av planförslaget. Det öppna landskapet försvagas och ett känsligt läge i riksintresset beskär geografiskt då odlingslandskap tas i anspråk. Den visuella kopplingen och läsbarheten av landskapskaraktärerna slättbygd och backlandskapet påverkas delvis genom bussdepåns depåbyggnad. Depåbyggnadens skala frångår den karaktäristiska lantliga och småskaliga gårdsbebyggelsen söder- och västerut med utspridda gårdar och mindre byar. Upplevelsen av en storskalig depåbyggnad bedöms därmed påverka landskapets karaktär. Mot bakgrund av detta bedöms att områdets värden försvagas och att planförslaget medför måttliga till stora negativa konsekvenser för riksintresset M 128, *Foteviken-Glostorp*.

Planområdet ligger mellan Kontinentalbanan och Ystadbanan. På båda järnvägarna, som utgör riksintressen för kommunikation, transporteras farligt gods, vilket innebär att olycksförlopp av flera typer kan påverka området. Avseende risk för olyckor har ett flertal av de i riskutredningen föreslagna åtgärderna arbetats in i planförslaget eller kommer att ingå i projekteringen. Under förutsättning att samtliga åtgärder vidtas är bedömningen att påverkan på riksintresset för kommunikation är acceptabelt. Detta baseras på att sannolikheten för större brand är mycket låg samt att åtgärderna sänker risknivån. Dock kan ytterligare riskreducerande åtgärder vidtas för att skydda riksintresse för kommunikation *Kontinentalbanan* med syfte att ge reduktion av strålningspåverkan på kontaktledningar vid brand. Avseende övriga identifierade riskobjekt bedöms inga ytterligare riskreducerande åtgärder vara nödvändiga.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära måttliga negativa konsekvenser för risker för olyckor.

Vad gäller de nationella miljökvalitetsmålen bedöms planförslaget kunna ha viss motverkan beträffande *Ett rikt odlingslandskap* och *God bebyggd miljö* utifrån att jordbruksmark tas i anspråk och viss förlust av kulturmiljövärden sker. Beträffande målen *Ingen övergödning* och *Levande sjöar och vattendrag* bedöms planförslaget med de föreslagna reningsåtgärderna medverka till uppfyllelse av målen.

De negativa konsekvenser som uppkommer kan troligen minskas med ytterligare åtgärder. Frågor kring åtgärder avseende trädvegetation, dagvatten samt brand och risk bedöms vara väsentliga att följa upp inom ramen för kommunens plan-, tillsyns- och bygglovsarbete.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	6
	BAKGRUND OCH SYFTE	6
2	AVGRÄNSNING	7
	GEOGRAFISK AVGRÄNSNING	7
	AVGRÄNSNING I SAK.....	7
	AVGRÄNSNING I TID	8
3	METOD	9
4	ALTERNATIV	11
	NOLLALTERNATIV.....	11
	PLANFÖRSLAGET	11
	ALTERNATIV LOKALISERING OCH UTFORMNING.....	13
	ALTERNATIV UTFORMNING.....	13
5	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MILJÖKONSEKVENSER	15
	KULTURMILJÖ.....	15
	RISKER FÖR OLYCKOR	34
6	AVSTÄMNING MOT MÅL OCH RIKTLINJER.....	36
	NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL.....	36
	ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER	37
7	SAMLAD BEDÖMNING.....	39
8	UPPFÖLJNING.....	40
9	REFERENSER.....	41

1 INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhör detaljplanen för del av fastigheten Lockarp 31:1 m.fl. som syftar till att möjliggöra etablering av en busstoppsplats med ytor för uppställning, tankning, laddning och underhåll av bussar.

Detaljplaneförslaget var ute på samråd under vintern 2021. Under samrådet framkom det synpunkter avseende att inte det går utesluta att detaljplanen kan innebära en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför upprättas. Efter samrådet tog Stadsbyggnadskontoret beslut om att miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning ska genomföras.

Miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att identifiera, beskriva och bedöma de betydande miljöeffekter som kan tänkas uppstå vid genomförande av planen fullt ut samt beskriva hur eventuella negativa miljökonsekvenser kan minimeras eller undvikas.

Planområdet är beläget i anslutning till befintlig bebyggelse i Lockarp, se Figur 1. Större delen av planområdet utgörs av jordbruksmark. Planområdet är i Malmö stads översiktsplan utpekad som verksamhetsområde.



Figur 1. Planområdets ungefärliga placering i Lockarp, i södra delen av Malmö markerat i rött. (Kartunderlag: Lantmäteriet)

2 AVGRÄNSNING

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Planområdet omfattar ett cirka 7,5 hektar stort område. Området avgränsas i öster av Kontinentalbanan, i söder av Ystadsbanan, i väster och i norr av befintlig bebyggelse och Lockarpsvägen, se Figur 2.

Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar i första hand samma geografiska område som planförslaget. För vissa aspekter behöver dock miljökonsekvensbeskrivningen ha ett vidare perspektiv. Det gäller till exempel för kulturmiljö och riskfrågor där påverkan kan sträcka sig utanför planområdet.



Figur 2. Planområdets ungefärliga avgränsning markeras med röd streckad linje.

AVGRÄNSNING I SAK

Det har inte kunnat uteslutas att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan varför Malmö stad har beslutat att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas.

En MKB:s omfattning och detaljeringsgrad ska enligt miljöbalken vara rimlig med hänsyn till bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens innehåll och detaljeringsgrad och var i beslutsprocessen som planen befinner sig i. MKB:n ska

redovisa de uppgifter som behövs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människornas hälsa, miljö och hushållning med mark och vatten samt andra resurser. Detta innebär att vissa effekter blir mer belysta än andra och att aspekter som har liten betydelse kan behandlas översiktligt eller utelämnas. Hänsyn ska även tas till att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder.

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har samråtts med länsstyrelsen 2022-03-31. Baserat på de inkomna synpunkterna under detaljplanens samråd tid och avstämningen med länsstyrelsen bedöms följande miljöaspekter som relevanta att fokusera på och behandla i denna MKB:

- Kulturmiljö
- Risker för olyckor

Utöver detta görs en avstämning mot aktuella miljö kvalitetsmål samt allmänna hänsynsregler.

Andra miljöaspekter, som exempelvis naturmiljö, bedöms påverkas i så liten omfattning att de inte behandlas i denna MKB. Vidare bedöms inte planförslaget innebära en påverkan på miljö kvalitetsnormer (MKN) för luftmiljö, buller eller fisk- och musselvatten varmed dessa inte behandlas i MKB:n. Även miljö kvalitetsnormer för vatten avgränsas bort. Nedan följer en motivering:

- MKN för luftmiljö. Luftkvalitetsförordningen anger miljö kvalitetsnormer som ett skydd för miljön och människors hälsa. Utbyggnaden av planområdet innebär att trafikering till och från området ökar. Utifrån planområdets läge i ett öppet landskap, i utkanten av Malmö, och att trafikeringen kommer huvudsakligen ske med eldrivna bussar bedöms inte miljö kvalitetsnormer för luft överskridas i eller i anslutning till planområdet. Därmed kommer inte luftmiljön vara en fråga som behandlas vidare i denna MKB.
- MKN för buller. Miljö kvalitetsnormen för buller är inte relevant att behandla i enskilda projekt. Det är en strategisk planeringsfråga som behandlas på översiktsplanenivå.
- MKN för fisk- och musselvatten. Skyddsvärda fiskvatten som ska skyddas enligt miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten (NFS 2002:6) finns inte i planområdets närhet.
- MKN för vatten kommer att behandlas i planbeskrivningen.

AVGRÄNSNING I TID

Miljökonsekvensbeskrivningen belyser konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Förhållandena som beskrivs i denna MKB är avsedda att spegla den situation som kan förväntas råda några år efter detaljplanens genomförande och områdets färdigställande, ungefär år 2030.

3 METOD

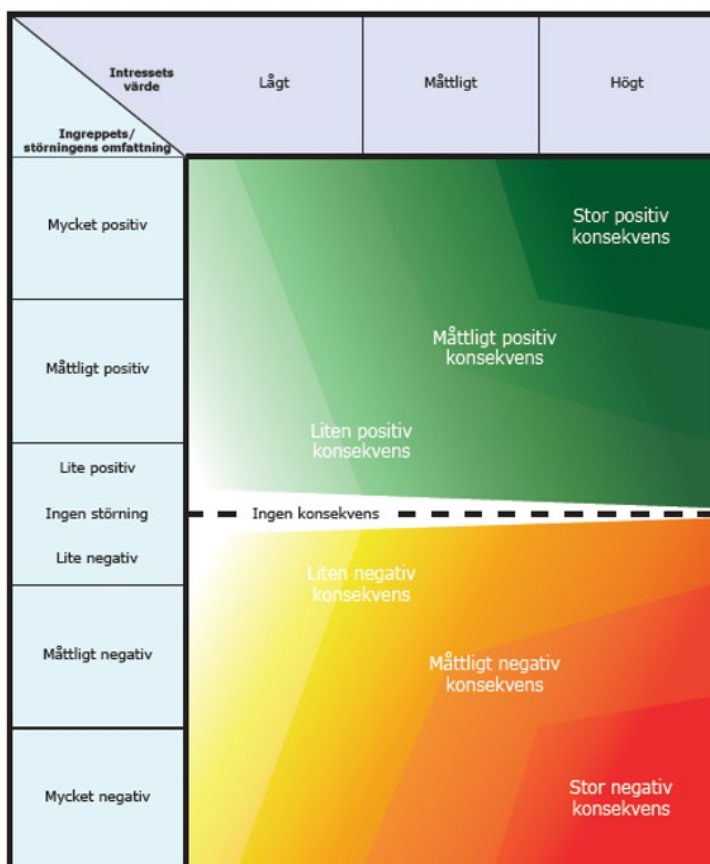
De miljöbedömningar som görs i MKB:n använder begreppen påverkan, effekt och konsekvens beroende på hur långtgående analys som har varit möjlig att göra för olika aspekter. Det är inte alltid möjligt att systematiskt använda begreppen för alla situationer. Även om strävan är att uttrycka värderingar i termen konsekvens, så är det inte alltid möjligt på grund av mycket komplexa effektsamband.

Påverkan avser förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång eller störningar genom buller, visuell förändring och grundvattenpåverkan.

Effekt är en förändring av miljö kvalitet som kan mätas eller beräknas kvantitativt eller på annat sätt beskrivas.

Konsekvenser är en bedömning som görs utifrån de effekter som påverkan från utbyggnadsförslaget, inklusive integrerade förebyggande åtgärder, ger på de olika miljöaspekterna. Konsekvenserna för planprogrammet jämförs mot konsekvenser av ett jämförelsealternativ, ett så kallat nollalternativ.

För att systematisera och underlätta konsekvensbedömningen används bedömningsgrunder. Där det är möjligt anges bedömningsgrunder i form av lagkrav, normer och riktvärden. För aspekter som saknar sådana krav utgör exempelvis riksintressen, miljömål samt allmänna förutsättningar och värdebeskrivningar bedömningsgrund.



Figur 3. Konsekvenser bedöms utifrån en sammanvägning av intressets värde och ingreppets/störningens omfattning (effekt).

Konsekvenserna anges i en skala från ingen konsekvens, liten konsekvens, måttlig konsekvens till stor konsekvens. Konsekvenserna kan vara såväl positiva som negativa. Skalan bygger på relationen mellan de befintliga värdena och omfattningen av de förväntade effekterna (ingreppets/störningens omfattning) enligt konsekvensdiagram i Figur 3. En måttlig effekt som berör ett stort värde eller många människor kan alltså bedömas som en stor konsekvens. På motsvarande sätt kan en mycket negativ effekt på ett lågt värde bedömas som en liten konsekvens. Positiva konsekvenser uppstår då befintliga värden förstärks och/eller nya värden tillförs.

4 ALTERNATIV

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt miljöbalken innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd. Vidare ska konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd beskrivas, ett så kallat nollalternativ.

NOLLALTERNATIV

Utbyggnadsförslagets förväntade konsekvenser jämförs mot ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet utgör en tänkt framtida situation där utbyggnadsförslaget inte realiserar. I det här fallet antas en framskrivning av befintliga, fysiska förhållanden, det vill säga att området förblir obebyggt. Som jämförelseår används en antagen tidpunkt i framtiden där en utbyggnad av planförslaget antas ha skett. I konsekvensbeskrivningen fungerar nollalternativet således som ett jämförelsealternativ till de föreslagna förändringarna.

PLANFÖRSLAGET

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etablering av en bussdepå med ytor för uppställning, tankning, laddning och underhåll av bussar i anslutning till trafikplats Lockarp. Detaljplanen möjliggör de byggnader och installationer som krävs för verksamheten och de skyddsåtgärder som krävs för att kringliggande bebyggelse och infrastruktur inte ska utsättas för oacceptabel störning.

Trafik till och från depån ska gå längs en gata i norr som kopplas till Lockarpsvägen och Firmagatan i väster.

Inom planområdets västra del möjliggörs för uppförande av en depåbyggnad med en högsta nockhöjd på 11 meter. Depåbyggnadens fasad ska vara uppdelad med hjälp av utskjutning av del av fasad samt färgsättning. Depåbyggnaden ska inrymma tvätthall och verkstad för bussar samt kontor och personalutrymmen. Därutöver tillåts byggnader av mindre storlek i mindre omfattning. Dessa kan vara till exempel miljöstation och förråd men också vissa inbyggda tekniska anläggningar, såsom transformatorstation för el och pumphus för vatten.

För att skydda de närliggande bostäderna från buller ska bullerskydd anläggas inom depåområdet. Bullerskyddet i depåområdet, med syfte att klara riktvärden för verksamhetsbuller vid bostäder, planeras som en bullerskyddsvall som vid behov kompletteras med bullerskyddsplank. Vallen kan planteras och utgöra del av grönstrukturen i planområdet. Avseende grönstruktur planläggs även en yta naturmark där trädrad föreslås planteras.

Utöver bullerskydd ska planområdet förses med tekniska lösningar för hantering av spillvatten, dagvatten och skyfall.

Avseende risker för olyckor reglerar detaljplanen säkerhetsavstånd både till järnvägar och till den befintliga gasledningen söder om planområdet. Planförslaget innebär att mark närmast Kontinentalbanan inte får förses med byggnad och bussuppställning får inte heller ske inom cirka 15 meter från närmaste spårmit. Avåkningsskydd för bussar ska uppföras i detta område. Därefter följer en zon där det endast tillåts icke-störningskänslig bebyggelse, där människor vistas temporärt. Det är också reglerat att mark närmast samma järnväg inte får förses med gaslager. Planförslaget innebär även

att en betydande del av planområdet endast får bebyggas med mindre byggnader, och i vissa fall byggnader för färre än 20 människor.



Figur 4. Möjlig utformning av bussdepån.

ALTERNATIV LOKALISERING OCH UTFORMNING

ALTERNATIVA UTBYGGNADSOMRÅDEN

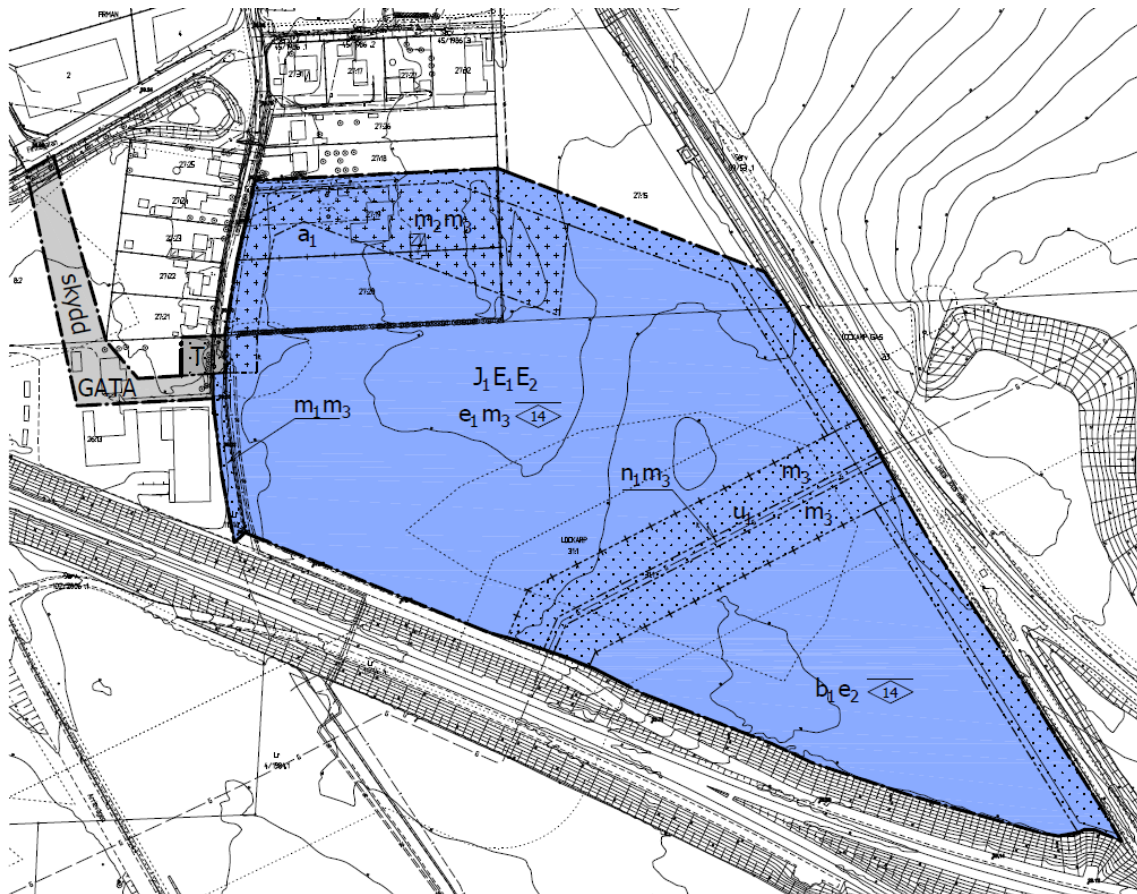
I utredningen *Ny bussdepå Malmö – lokalisering, behov och intressenter* (Trivector 2014) utreddes lokaliseringar av en ny bussdepå. Resultatet av utredningen ledde till att en lokalisering i Lockarp rekommenderades.

I utredningen *Depålågen för Malmös stadsbussar* (Trivector 2017) utvecklades utredningen genom att undersöka en depå i Lockarp med olika alternativa varianter med satelliter (mindre uppställningsplatser) för att minska mängden tomkörningar och antalet bussar i Lockarp. Resultatet av utredningen var en depå i Lockarp med satelliter på Vinkelgatan och i Toftanäs eller att satsa på två depåer; en i Lockarp och en mer centralt i staden. Efter utredningen har beslut tagits att två depåer, en i Lockarp och en i hamnen, ska uppföras.

ALTERNATIV UTFORMNING

I detaljplanens samrådsförslag från 2021 föreslogs en annan utformning av aktuellt planområde. Samrådsförslaget omfattade ett betydligt större geografiskt område, se Figur 5. Planförslaget omfattade också en ny vägkoppling mot Firmagatan i nordväst.

Sedan samrådet har förutsättningarna ändrats, bland annat har behovet av uppställningsplatser för bussar minskat. Det har påverkat behovet av depåyta, vilket inneburit att planområdet blivit mindre. Granskningsförslaget innebär att planområdet har minskat från cirka 11 hektar till 7,5 hektar. Det har medfört att påverkan på kulturmiljö har begränsats på grund av att planområdet inte breder ut sig lika mycket längre i det öppna landskapet. Till granskningsskedet har även hänsynstagande till risker för olyckor påverkat utformningen och lokaliseringen av byggnader med mera inom planområdet.



Figur 5. Planförslag samrådshandling.

5 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MILJÖKONSEKVENSER

KULTURMILJÖ

FÖRUTSÄTTNINGAR

Landskapet som breder ut sig söder om Yttre Ringvägen karaktäriseras av slättbygd med ett lätt böljande odlingslandskap där bland annat byar, sockenkyrkor och gravmonument utgör viktiga inslag. Planområdet ligger i en trakt där människor har bott sedan yngre stenålder, och landskapet uppvisar distinkta spår från bronsåldern i form av ett flertal gravhögar. Två av dessa, Stuehög och Skrivarehög, ligger i närheten av planområdet varav Skrivarehög syns tydligt från planområdet. Vidare finns en mängd fornlämningar som inte är synliga inrymda i odlingsmarken.

Planområdet avgränsas i öster av järnvägen Kontinentalbanan, i söder av Ystadbanan, i väster av Lockarpsvägen och gårdsbebyggelse Virahill och i norr av villabebyggelse. Huvuddelen av planområdet utgörs idag av odlingsmark. De norra delarna av området består av före detta fruktodling där en trädrad av popplar markerar gränsen mellan odlingsmarken och fruktodlingen. Popplarna är i dåligt skick och har i separat utredning dömts ut. Dispens från biotopskydd har beviljats för nertagning av träd från länsstyrelsen i Skåne, där även krav på kompensationsåtgärder är ställda. Angränsande bebyggelse till planområdet utgörs av gårdsbebyggelsen Virahill med anor från mitten av 1800-talet och villabebyggelse från 1950-talet och framåt. Längre norrut finns före detta bagerianläggning från 1960-talet samt verksamheter från 2010 och framåt. Detta blandade bebyggelse- och verksamhetsområde är i princip det enda av sitt slag söder om Yttre Ringvägen. Annars utgörs marken i närområdet söder om planområdet av öppet landskap med inslag av enskilda gårdar och mindre byar.

Riksintresse för kulturmiljövård

Delar av planområdet ligger inom område för riksintresse för kulturmiljövården 3 kap. 6§ M 128, *Foteviken-Glostorp*. I Figur 6 visas riksintressets utbredning samt planområdets lokalisering. Det geografiska område som utgör riksintresset är även utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet: *Foteviken-Hököpinge-Sjötorp-Pile-Glostorp-Lockarp-Oxie*.

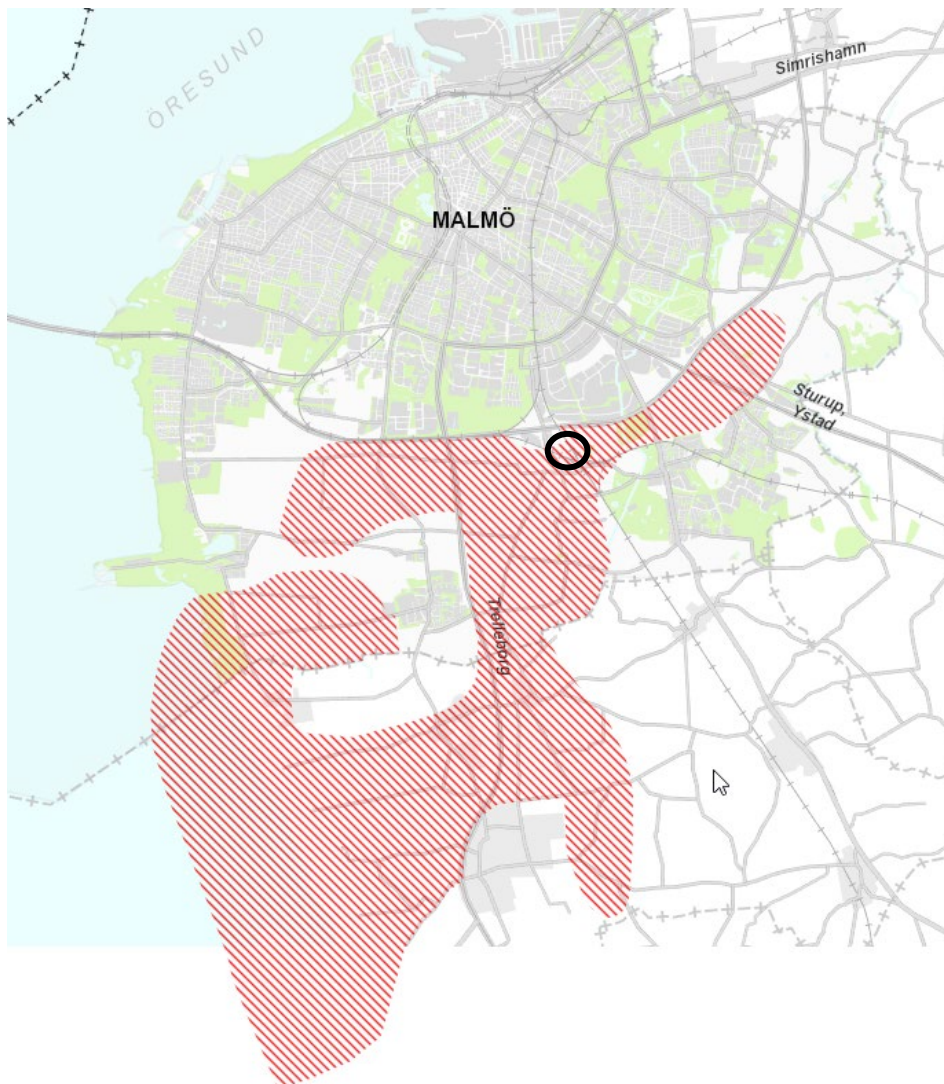
Motivering av riksintresset:

Vidsträckt öppen slättbygd utmed Öresundskusten med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet med talrika och landskapsdominerande fornlämningsmiljöer samt flera kyrkbyar.

Uttryck för riksintresset:

Betade strandängar med inslag av fornlämningar till exempel Sjötorpsdösen och Pile ringvall. Stora omfattande stråk med bronsåldershögar vid bland annat Oxie, Lockarp och Glostorp. Öppet, uppodlat landskap av skifteskaraktär med kyrkbyarna Glostorp med medeltida kyrka, omgestaltad under 1800-talet, och Lockarp med kyrka från 1885-86 samt flera byar av medeltida ursprung, Naffentorp, Skumparp och Fjärdingslöv. De stora gårdarna Katrinetorp och Petersborg. I området ingår även Lockarps stationshus.

Lockarps stationshus revs under 2000-talet.



Figur 6. Kartan visar riksintresset M 128, Foteviken-Glostorp som sträcker sig över två kommuner, Malmö och Vellinge. Ungefärlig placering av planområdet är markerat med svart ring. Källa: Malmö stads karttjänst för översiktsplan, bearbetad karta Tyrens.



Figur 7. Planområdets ungefärliga avgränsning markeras med röd streckad linje. Riksintresseområde för kulturmiljövården (M 128, Foteviken-Glostorp) markeras med blått fält.

Inom och i planområdets närhet har följande värden kopplade till motiv och uttryck till riksintresset identifierats och bedömts:

- Öppet uppodlat landskap av skifteskaraktär
- Lockarps by med kyrka
- Glostorps by med kyrka
- Fjärdingslövs by
- Bronsåldershög vid Lockarp (Skrivarehög)

Delar av planområdet och omringliggande landskap utgörs av *Öppet uppodlat landskap av skifteskaraktär*. Spåren från 1800-talets skiftesreformer utgörs bland annat av den gräns i landskapet som poppelraden markerar, samt gården Virahill som utgör ett äldre gårdsläge från 1800-talets mitt. Idag är Virahill inte längre friliggande i landskapet utan utgör en del av bebyggelsen i Lockarp. Järnvägens utbyggnad från slutet av 1800-talet fram till idag bryter upp det direkta närområdet vilket påverkar upplevelsen av det öppna landskapet negativt. I förhållande till riksintressets grundmotiv och uttryck bedöms värden av *Öppet uppodlat landskap av skifteskaraktär* i anslutning till planområdet som måttliga.

Lockarps by med kyrka, beläget strax söder om planområdet, har bedömts ha höga värden bland annat utifrån sitt tidigt medeltida ursprung och kyrkan från 1885-1886 som härstammar från medeltiden samt att gårdar med koppling till enskiftet fortfarande finns kvar i någon form.

Bronsåldershög vid Lockarp (Skrivarehög) som finns direkt öster om planområdet i gränsen mellan slätt- och backlandskap bedöms ha höga värden som ett tydligt uttryck för ett av riksintressets grundmotiv som förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet med talrika och landskapsdominerande fornlämningar.

Värden kopplade till *Glostorps by med kyrka* har bedömts som höga då *Glostorps bykärna med kyrka* är en av de bäst bevarade bymiljöerna inom kommunen. Byn ligger cirka två kilometer (fågelvägen) från planområdet.

Fjärdingslövs by har bedömts inneha måttliga värden. Byn har medeltida ursprung men av det återstår numera endast ett fåtal gårdar inom det ursprungliga byområdet. Byn är beläget cirka en kilometer (fågelvägen) sydväst om planområdet.

KONSEKVENSER NOLLALTERNATIV

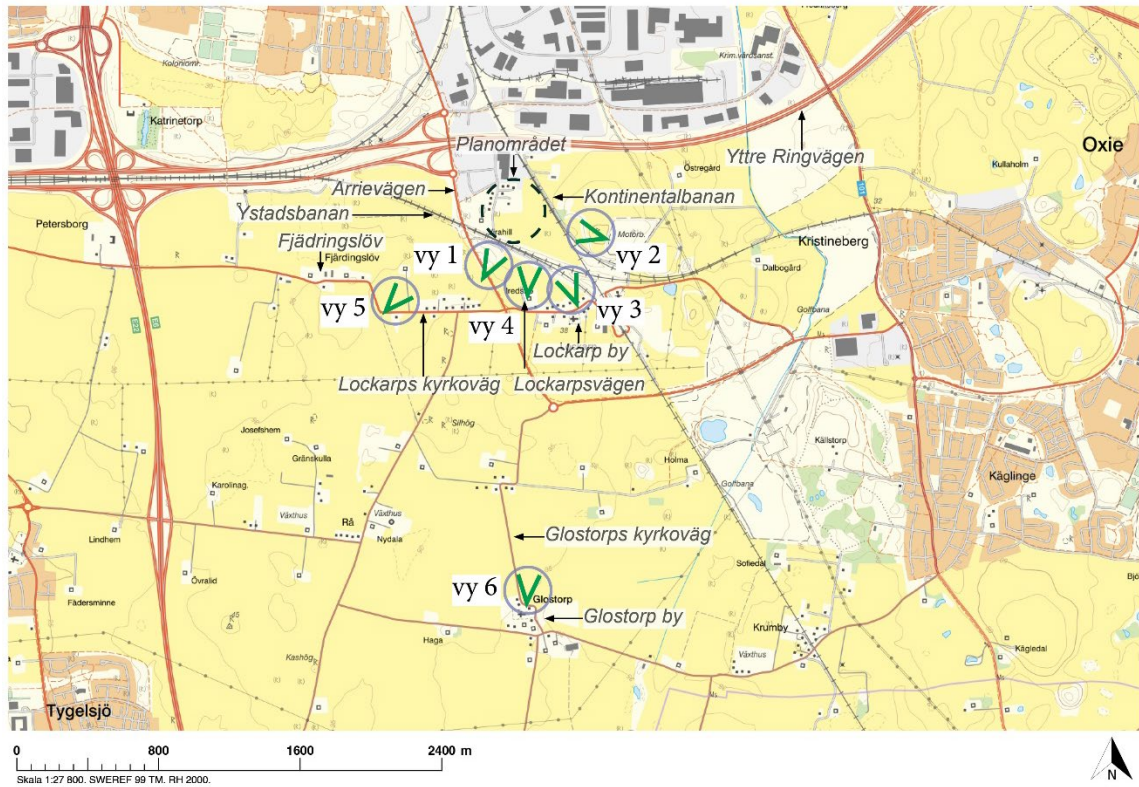
Nollalternativet innebär att dagens markanvändning som jordbruksmark fortsätter och området disponeras på ungefär samma sätt som idag utan några större ändringar eller tillägg. Nollalternativet bedöms inte medföra några konsekvenser med avseende på kulturmiljö.

KONSEKVENSER PLANFÖRSLAG

På följande sidor visas sex fotomontage med före- och efterbilder. Urvalet av vyer, se Figur 7, är kopplade till riksintressets grundmotiv och uttryck i relation till planområdets utbredning.

- Vy 1. Från Arrievägen mot nordöst.
Vy 1 är tagen från sydväst mot planområdet och representerar upplevelsen från Arrievägen samt det öppna odlingslandskapet.
- Vy 2. Från fornlämningen Skrivarehög mot nordväst.
Vy 2 är tagen från öster mot planområdet och representerar upplevelsen från fornlämningen/gravhögen Skrivarehög i backlandskapet.
- Vy 3. Från Lockarps by mot norr.
Vy 3 är tagen från söder mot planområdet och representerar upplevelsen från den norra bebyggelsen i Lockarps by. Planområdet syns enbart från enstaka platser i byn längs Lockarps kyrkoväg.
- Vy 4. Från Lockarps by och Lockarpsvägen mot norr.
Vy 4 är tagen från söder mot planområdet och representerar upplevelsen från den norra bebyggelsen i Lockarps by och den äldre vägsträckningen Lockarpsvägen.
- Vy 5. Från Lockarps kyrkoväg mot nordöst.
Vy 5 är tagen från sydväst mot planområdet och representerar upplevelsen från Lockarps kyrkoväg i närheten av byn Fjärdingslöv. Vy 5 representerar även upplevelsen av gravhögen Skrivarehög men från håll i landskapet samt det öppna vidsträckta odlingslandskapet.

- Vy 6. Från Glostorps kyrka mot norr.
Vy 6 är tagen från söder mot planområdet och representerar upplevelsen från Glostorps by och Glostorps kyrka. Vy 6 representerar också upplevelsen av det öppna vidsträckta odlingslandskapet.



Figur 8. Samtliga vypunkter markerade på karta. Planområdet markeras med svart ring. Källa: Eniro, bearbetad karta Tyréns.



Figur 9. Vy 1 från Arrievägen mot nordöst, nuläge.



Figur 10. Vy 1 från Arrievägen mot nordöst, förslag till utbyggnad.



Figur 11. Vy 1 från Arrievägen mot nordöst, förslag till utbyggnad med träd.

Nuläge

Vyn består av odlingsmark, landsvägen Arrievägen, gårdsmiljön Virahill och en poppelrad. Upplevd karaktär är lantlig. Bortom poppelraden kan bebyggelse av annan karaktär anas.

Förslag utan träd

Vyn består av odlingsmark, landsvägen Arrievägen, gårdsmiljön Virahill och en depåbyggnad. Upplevd karaktär är fortsatt lantlig men med inslag av storskalig verksamhetsbyggnad med tillhörande inhägnad och parkering. Byggnadens skala och omfattningen av anläggningen gör att den frångår befintlig karaktär.

Förslag med träd

Vyn består av odlingsmark, landsvägen Arrievägen, gårdsmiljön Virahill och en trädrad framför verksamhetsbebyggelse med depåbyggnad samt parkering. Upplevd karaktär är fortsatt lantlig men med inslag av storskalig verksamhetsbyggnad med tillhörande inhägnad och parkering. Byggnadens skala och omfattningen av anläggningen gör att den frångår befintlig karaktär. Träden bidrar till att byggnaden delvis döljs (främst maj-oktober) vilket till viss del också minskar upplevelsen av anläggningens skala.



Figur 12. Vy 2 från fornlämningen Skrivarehög, nuläge.



Figur 13. Vy 2 från fornlämningen Skrivarehög, förslag till utbyggnad.



Figur 14. Vy 2 från fornlämningen Skrivarehög, förslag till utbyggnad med träd.

Nuläge

Vyn består av backlandskap (förgrunden), Hans Jöns väg, odlingsmark, gården Virahill, en poppelrad, fruktodling, villabebyggelse och verksamhetsbebyggelse. I fonden syns stadens höghusbebyggelse. Upplevd karaktär är övergången mellan lantlig till urban miljö. Gränsen dessa två karaktärer emellan markeras med poppelraden.

Förslag utan träd

Vyn består av backlandskap, Hans Jöns väg och odlingsmark i förgrunden. Verksamhetsbebyggelse tar upp stora delar av vyn i och med tillkommande depåbyggnad och bussparkering. Virahills gårdsbebyggelse skymms helt av ny depåbyggnad. Bullerplank skymmer stora delar av bakomliggande bebyggelse. I fonden syns stadens höghusbebyggelse. Gränsen mellan den lantliga och urbana karaktären har förskjutits till planområdets gräns i söder. Planförslagets tydliga verksamhetskaraktär tar lantlig karaktär i anspråk.

Förslag med träd

Vyn bedöms ej då planerad trädrad framför depåbyggnad ej påverkar vyn.



Figur 15. Vy 3 från Lockarps by.



Figur 16. Vy 3 från Lockarps by, förslag till utbyggnad.



Figur 17. Vy 3 från Lockarps by, förslag till utbyggnad med träd.

Nuläge

Vyn består av odlingsmark, stängsel vid järnväg, gårdsmiljön Virahill och en poppelrad. Villabebyggelse och verksamhetsbebyggelse bortom poppelraden syns tydligt. I fonden syns delvis stadens höghusbebyggelse. Upplevd karaktär är övergången från lantlig till urban miljö. Stängslet vid järnvägen upplevs som en tydlig gräns i landskapet och kan delvis sägas utgöra skiljelinje mellan lantlig och urban karaktär.

Förslag utan träd

Vyn består av odlingsmark, stängsel vid järnväg, gårdsmiljön Virahill och verksamhetsbebyggelse med depåbyggnad och parkering. Bakomliggande villabebyggelse skymms delvis av depåbyggnad och bullerskyddsplank. I fonden anas stadens höghusbebyggelse. Upplevd karaktär är övergången från lantlig till urban miljö. Stängslet vid järnvägen upplevs som en tydlig gräns i landskapet och utgör här en tydlig skiljelinje mellan lantlig och urban karaktär. Planförslaget bidrar till att den urbana karaktären med verksamhetsbebyggelse närmar sig Lockarps by och blir mer påtaglig i vyn.

Förslag med träd

Vyn består av odlingsmark, stängsel vid järnväg, gårdsmiljön Virahill, en trädrad framför verksamhetsbebyggelse med depåbyggnad samt parkering. Bakomliggande villabebyggelse skymms delvis av depåbyggnad och bullerskyddsplank. I fonden anas stadens höghusbebyggelse. Upplevd karaktär är övergången från lantlig till urban miljö. Stängslet vid järnvägen upplevs som en tydlig gräns i landskapet och utgör här en tydlig skiljelinje mellan lantlig och urban karaktär. Planförslaget bidrar till att den urbana karaktären med verksamhetsbebyggelse närmar sig Lockarps by och blir mer påtaglig i vyn. Träden bidrar dock till att tillkommande depåbyggnad delvis döljs (främst maj-oktober), vilket mjukar upp gränsen mellan lantlig karaktär och verksamhetsbebyggelsen.



Figur 18. Vy 4 från Lockarps by och Lockarpsvägen mot norr, nuläge.



Figur 19. Vy 4 från Lockarps by och Lockarpsvägen mot norr, förslag till utbyggnad.



Figur 20. Vy 4 från Lockarps by och Lockarpsvägen mot norr, förslag till utbyggnad med träd.

Nuläge

Vyn består av odlingsmark, del av Lockarpsvägen, stängsel vid järnväg, gårdsmiljön Virahill och en poppelrad. Villabebyggelse och verksamhetsbebyggelse framträder bakom poppelraden. I fonden anas stadens höghusbebyggelse. Upplevd karaktär är övergången från lantlig till blandad bebyggelsemiljö med bostäder och verksamhet. Poppelraden markerar gränsen mellan de två karaktärerna.

Förslag utan träd

Vyn består av odlingsmark, del av Lockarpsvägen, stängsel vid järnväg, gårdsmiljön Virahill och verksamhetsbebyggelse med depåbyggnad och parkering. Upplevd karaktär är lantlig med inslag av storskalig verksamhetsbyggnad med tillhörande inhägnad och parkering. Byggnadens skala och omfattning frångår tydligt befintlig karaktär och utgör ett tydligt verksamhetsmässigt tillägg i den övrigt lantliga miljön.

Förslag med träd

Vyn består av odlingsmark, del av Lockarpsvägen, stängsel vid järnväg, gårdsmiljön Virahill och en trädrad framför verksamhetsbebyggelse med depåbyggnad och parkering. Upplevd karaktär är lantlig med inslag av storskalig verksamhetsbyggnad med tillhörande inhägnad och parkering. Byggnadens skala och omfattning frångår tydligt befintlig karaktär och utgör ett tydligt verksamhetsmässigt tillägg i den övrigt lantliga miljön. Träden bidrar till att tillkommande depåbyggnad delvis döljs (främst maj-oktober), vilket gör att depåbyggnadens volym tonas ner i miljön.



Figur 21. Vy 5 från Lockarps kyrkoväg mot nordöst, nuläge.



Figur 22. Vy 5 från Lockarps kyrkoväg mot nordöst, förslag till utbyggnad.



Figur 23. Vy 5 från Lockarps kyrkoväg mot nordöst, förslag till utbyggnad med träd.

Nuläge

Vyn domineras av odlingslandskapet där övergången mellan slättbyggd och backlandskap finns som ett tydligt inslag i östlig riktning. Mot planområdet i nordost utgör Virahills gårdsmiljö vad som upplevs vara gränsen för den lantliga karaktären. Bortom Virahill och poppelraden framträder inslag av bebyggelse och vegetation som antyder en annan bebyggelsekaraktär. Gravhögen Skrivarehög, markerad med svart pil, är fortsatt synlig i landskapet. Backlandskapet går till stor del fortfarande att utläsa och uppleva i landskapet.

Förslag utan träd

Vyn domineras av odlingslandskapet där övergången mellan slättbyggd och backlandskap finns som ett tydligt inslag i östlig riktning. Mot planområdet i nordost syns Virahills gårdsmiljö och vad som upplevs som storskalig verksamhetsbebyggelse. Med tillkommande bebyggelse flyttas gränsen för den visuella övergången mellan lantlig och annan bebyggelsekaraktär söderut. Gravhögen Skrivarehög, markerad med svart pil, är fortsatt synlig i landskapet. Backlandskapet går till stor del fortfarande att utläsa och uppleva i landskapet.

Förslag med träd

Vyn domineras av odlingslandskapet där övergången mellan slättbyggd och backlandskap finns som ett inslag i östlig riktning. Mot planområdet i nordost syns Virahills gårdsmiljö och vad som upplevs som verksamhetsbebyggelse. Trädrad bidrar till att tillkommande verksamhetsbebyggelse inte upplevs lika storskalig. Tillkommande bebyggelse flyttar dock fortsatt gränsen för den visuella övergången mellan lantlig och annan bebyggelsekaraktär söderut. Gravhögen Skrivarehög, markerad med svart pil, är fortsatt synlig i landskapet. Övergången mellan slätt- och backlandskapet går till stor del fortfarande att utläsa och uppleva i landskapet men försvagas något av tillkommande trädrad.



Figur 24. Vy 6 från Glostorp kyrka mot norr, nuläge.



Figur 25. Vy 6 från Glostorp kyrka mot norr, förslag till utbyggnad.



Figur 26. Vy 6 från Glostorp kyrka mot norr, förslag till utbyggnad med träd.

Nuläge

Vyn består av en lantlig karaktär med inslag av odlingslandskap, gårdslägen med kluster av vegetation, vägnät och alléer. Lockarps by med kyrka framträder till höger i vyn. I landskapet mellan gårdsläge (till vänster i vyn) och Lockarps by bildas en öppning i landskapet där poppelraden vid Virahill anas i fonden.

Förslag utan träd

Vyn består av en lantlig karaktär med inslag av odlingslandskap, gårdslägen med kluster av vegetation, vägnät och alléer. Lockarps by med kyrka framträder till höger i vyn. I landskapet mellan gårdsläge (till vänster i vyn) och Lockarps by bildas en öppning i landskapet där tillkommande depåbyggnad skymtas.

Förslag med träd

Vyn består av en lantlig karaktär med inslag av odlingslandskapet, gårdslägen med kluster av vegetation, vägnät och alléer. Lockarps by med kyrka framträder till höger i vyn. I landskapet mellan gårdsläge (till vänster i vyn) och Lockarps by bildas en öppning i landskapet där tillkommande depåbyggnad med trädrad skymtas.

Summering vypunkter

Sett från vypunkterna 1 och 4 upplevs planförslaget frångå befintlig lantlig karaktär avseende skala och omfattning. I vypunkterna 2, 3 och 5 är den huvudsakliga påverkan att planförslaget tar befintlig mark med lantlig karaktär i anspråk genom att verksamhetsområdets gräns förskjuts söderut. Föreslagna bullerskydd och uppställningsytor syns främst från vypunkterna 2 och 3. I resterande vyer döljs bullerskydden av depåbyggnaden. Från vy 3 förmildrar järnvägens dragning i landskapet upplevelsen av depåbyggnaden. Sett från vypunkt 5 bedöms planförslaget innebära viss påverkan på landskapsbilden/landskapskaraktären i övergången mellan slättbygd och backlandskap. Sett från vypunkt 6 skapar öppningar i det flacka öppna

landskapet långa siktlinjer från Glostorp ut i landskapet vilket medför att planförslaget anas och blir en del av landskapssiluetten.

Påverkan kulturmiljö

Planförslaget bedöms innebära både direkt och indirekt påverkan på de kulturhistoriska värdena i och i närheten av planområdet.

Planförslaget innebär en direkt påverkan på odlingslandskapet då en del av det tas i anspråk vilket medför att upplevelsen av det öppna odlingslandskapet av skifteskaraktär försvagas. Landskapsavsnittet mellan Lockarps by och den befintliga blandade villa- och verksamhetsbebyggelsen i norr minskar genom planförslaget. Planförslaget innebär att staden tar områden av lantlig karaktär i anspråk, vilket medför upplevelsen att staden närmar sig Lockarp by. Detta bedöms påverka riksintressets utbredning och värden negativt, vilket är extra känsligt här då riksintresseområdet smalnar av i denna del. En förmildrande omständighet bedöms vara att planförslaget är förlagt i anslutning till ett redan bebyggt område.

Planförslagets storskaliga depåbyggnad är ett visuellt främmande inslag i den annars lantliga och småskaliga karaktären med jordbruksfastigheter och småhus söderut och västerut. Till skillnad från andra större byggnader, exempelvis intilliggande Virahills gård, kan tillkommande depåbyggnad med uppställningsplatser för bussar inte läsas som en del av ett befintligt och modernt jordbruk.

Avseende gårdsbebyggelsen Virahill sker en påverkan både direkt och indirekt. Gården utgör den närmsta och sydligaste bebyggelsen mot Lockarp by och delar av bebyggelsen är väl synliga från flera håll i landskapet. Gården kommer inte att påverkas fysiskt, exempelvis genom rivning, men blir i och med planförslaget mer omsluten av bebyggelse. Läsbarheten av Virahill som tidigare friliggande gård försvagas något.

För Glostorps by och kyrka sker enbart en viss visuell påverkan. Då planområdet ligger så pass långt från Glostorps by och kyrka bedöms påverkan som liten. Byn Fjärdingslöv bedöms också påverkas i liten skala visuellt.

Fornlämningarna åskådliggör den äldsta åkerbrukskulturen och bronsålderns bosättningsområden. Den nära intilliggande gravhögen Skrivarehög är väl synlig i backlandskapet och ingår i ett större nätverk av gravhögar i området. Gravhögen vid planområdet påverkas inte fysiskt men i och med att öppen odlingsmark tas i anspråk minskar gravhögens öppna omland vilket bedöms påverka läsbarheten negativt.

Föreslagen trädplantering bidrar till att tillkommande depåbyggnad delvis döljs, vilket gör att depåbyggnadens volym tonas ner. Beroende på årstid kommer depåbyggnaden vara mer eller mindre synlig i landskapet. Under planens genomförandetid kommer träden sannolikt inte hinna växa sig så stora att de får en visuell betydelse.

Sammantaget innebär planförslaget att det öppna odlingslandskapet med skifteskaraktär tas i anspråk och ett känsligt läge i riksintresset beskärs geografiskt. Depåbyggnaden blir genom sin verksamhetskaraktär och skala, ett främmande tillägg i en i övrigt lantlig karaktär. Mot bakgrund av detta bedöms det att områdets värden försvagas och att planförslaget innebär måttliga till stora negativa konsekvenser för riksintresset M 128, *Foteviken-Glostorp*.

Förslag till åtgärder

För att minska planförslagets negativa konsekvenser för kulturmiljön och för riksintresseområdet ytterligare föreslås följande åtgärder:

- Den tillkommande byggrätts dominans i landskapet kan minskas genom minskning av dess totala volym.
- Skyltning och ljussättning inom planområdet bör få en utformning som tar hänsyn till omgivningens kulturmiljövärden.

RISKER FÖR OLYCKOR

FÖRUTSÄTTNINGAR

Vid bedömning av risker för olyckor inkluderas följande perspektiv:

- Olyckor i omgivningen med påverkan på planområdet
- Olyckor inom planområdet med påverkan på omgivningen
- Olyckor inom planområdet med påverkan endast inom planområdet

Planområdet ligger mellan Kontinentalbanan och Ystadbanan. På båda järnvägarna transporteras farligt gods, vilket innebär att olycksförlopp av flera typer kan påverka området.

Järnvägarna utgör även riksintressen för kommunikation.

KONSEKVENSER NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär, liksom planförslaget, att olyckor på järnvägen skulle kunna påverka den mark som utgör planområdet. Nollalternativet innebär att området förbli obebyggt, vilket innebär att olycksförlopp inte förväntas påverka människor annat än i undantagsfall.

Gräsbränder och liknande skulle kunna påverka järnvägen, eftersom detta är en generell risk utmed de flesta järnvägssträckningar.

Sammantaget bedöms inte nollalternativet innebära några konsekvenser.

KONSEKVENSER PLANFÖRSLAG

Konsekvensbedömningen baseras på riskutredningen som utförts inom ramen för detaljplanarbetet (Afry, 2022). Vissa av de åtgärder som föreslås i riskutredningen har arbetats in i nuvarande planförslag, vilket innebär att flertalet risker är helt eller delvis omhändertagna. Utöver dessa åtgärder föreslås även åtgärder som arbetas in i projekteringen.

Följande riskobjekt har identifierats:

- Temporär gastankstation med brandfarlig gas, som innefattar bland annat gas under tryck, med påverkan till omgivningen inom och utanför depån.
- Olyckor på järnvägen med påverkan på depån, innefattandes farligt gods och urspårning.
- Transporter av farligt gods på tillfartsvägen med påverkan på omgivande fastigheter.
- Befintlig naturgasledningen under mark, placerad utanför depån.
- Tät placering av bussar med påverkan (brand och explosion) inom depån samt på järnvägen i synnerhet med avseende på dominoeffekter.
- Förvaring av brandfarlig vara i eller vid depåbyggnaden, med påverkan inom och utanför depån.
- Brand och/eller explosion i ställverk och transformatorstation.

Riskerna har därefter analyserats dels kvalitativt, dels kvantitativt.

Riskerna på järnvägarna från depån har också studerats i och med att järnvägarna utgör riksintressen för kommunikation. Risknivåerna som depån ger upphov till är mycket låga, i och med att sannolikheten för att påverkan ska inträffa är låg. Det har

konstaterats att det framför allt är en större bussbrand som kan inverka negativt på järnvägarna. Den potentiella negativa inverkan utgörs, förutom störningar vid pågående brand, av långvarigt driftstopp på grund av skadade kontaktledning. För att hantera detta föreslås ett antal riskreducerande åtgärder som möjliggör en effektiv räddningstjänstinsats. Dessa åtgärder är:

- Det ska säkerställas att räddningstjänsten kan nå området vid brand/olycka.
- Det ska säkerställas att möjlighet för insats finns från minst två olika håll inom uppställningsytan för bussar.

Åtgärderna ovan är inarbetade i nuvarande förslag på utformning. Ytterligare åtgärder anges under beskrivning av planförslaget. Under förutsättning att samtliga dessa åtgärder vidtas är bedömningen att påverkan på riksintresset är acceptabelt. Detta baseras på att sannolikheten för större brand är mycket låg samt att åtgärderna sänker risknivån.

Erfarenheter från bränder i gasbussar gör gällande att de är svåra att släcka till följd av att explosionsrisk föreligger även vid kylning med släckmedel. Risken för brandspridning mellan bussar bedöms vara förhöjd även om risken för bussar med andra drivmedel inte heller ska försummas. Till stor del kan brandförlopp i bussar förväntas vara likartade oavsett drivmedelstyp.

Den nybyggda tillfartsvägen går nära befintliga fastigheter och kommer ha transporter av farligt gods, främst diesel till bussarnas värmesystem, fordonsgas och övriga kemikalier. Dock bedöms inte transportflödet i aktuell utformning kunna ge risknivåer över acceptabla nivåer, således erfordras inga ytterligare riskreducerande åtgärder med avseende på detta.

Andra identifierade riskobjekt är förvaring av brandfarlig vara (annat än fordonsgas), temporär gastankstation och gasledning under mark i anslutning till planområdet. Riskerna förknippade med dessa bedöms kunna hamna på en för samhället acceptabel nivå genom att följa gällande föreskrifter under normal projektering. Inga ytterligare riskreducerande åtgärder i detaljplanen är nödvändiga för dessa riskobjekt.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära måttliga negativa konsekvenser.

Förslag till åtgärder

Utifrån riskvärderingen föreslås ytterligare riskreducerande åtgärder för att skydda riksintresse för kommunikation *Kontinentalbanan*. Åtgärderna syftar till att ge reduktion av strålningspåverkan på kontaktledning vid brand. Detta kan göras genom något av följande alternativ eller en kombination av flera av alternativen:

- Ett plank uppförs mellan uppställningsplats och järnväg. Planket utförs med en minsta höjd på fyra meter samt med brandteknisk klass E 60.
- Ett släcksystem anordnas för kolonnuppställningen. Systemet ska initieras av räddningstjänst från säker plats. Systemet kan utformas antingen som ett fast installerat system med torrör och dysor/sprinkler eller som ett flexibelt system bestående av brandslangar med dimmunstycken (så kallad smarthose).
- Ett skyddsavstånd på minst 30 meter anordnas för uppställning av bussar.

6 AVSTÄMNING MOT MÅL OCH RIKTLINJER

NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL

Riksdagen har antagit nedanstående 16 nationella miljö kvalitetsmål. Målen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Begränsad klimatpåverkan | 9. Grundvatten av god kvalitet |
| 2. Frisk luft | 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård |
| 3. Bara naturlig försurning | 11. Myllrande våtmarker |
| 4. Giftfri miljö | 12. Levande skogar |
| 5. Skyddande ozonskikt | 13. Ett rikt odlingslandskap |
| 6. Säker strålmiljö | 14. Storslagen fjällmiljö |
| 7. Ingen övergödning | 15. God bebyggd miljö |
| 8. Levande sjöar och vattendrag | 16. Ett rikt växt- och djurliv |

Nedan följer en bedömning av hur planförslaget förhåller sig till de för projektet relevanta miljö kvalitetsmålen *Ingen övergödning*, *Levande sjöar och vattendrag*, *Ett rikt odlingslandskap* och *God bebyggd miljö*, samt huruvida det medverkar eller motverkar möjligheterna att uppnå målen.

Ingen övergödning

Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

Genomförandet av detaljplanen innebär att arealen jordbruksmark, som bidrar med näringsläckage till ytvattendrag, minskar samt att dagvattenanläggning med rening kommer att uppföras. Det innebär att mängden näringsämnen som tillförs Sege å kommer att minska, varför detaljplanen bedöms kunna medverka till uppfyllelse av miljömålet.

Levande sjöar och vattendrag

Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

Med de föreslagna reningsåtgärderna för dagvatten och möjlighet att omhänderta eventuellt släckvatten bedöms planförslaget medverka till uppfyllelse av miljömålet.

Ett rikt odlingslandskap

Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.

lanspråktagande av jordbruksmark innebär att markens produktionsförmåga för livsmedel går förlorad, vilket är negativt för odlingslandskapet i ett hushållningsperspektiv. Till miljömålet hör också de kulturmiljövärden som är knutna till odlingslandskapet. De kulturmiljövärden som finns inom planområdet och som är knutna till odlingslandskapet bedöms påverkas negativt. Sammantaget bedöms genomförandet av detaljplanen bidra negativt till möjligheten att nå miljömålet.

God bebyggd miljö

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en lokalt och globalt god miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Motverkas genom att högklassig jordbruksmark tas i anspråk, genom förlust av kulturmiljövärden och att bullernivåerna vid befintliga bostäder ökar. Samtidigt bedöms detaljplanen medverka till målet genom att utgöra en viktig förutsättning för utveckling av kollektivtrafiken i Malmö.

ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER

Enligt hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel är alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet (som kräver tillåtlighet, tillstånd, godkännande eller dispens enligt miljöbalken) skyldiga att vidta de skyddsåtgärder och den försiktighet som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. De är också skyldiga att visa att hänsynsreglerna följs.

De allmänna hänsynsreglerna innehåller åtta grundläggande bestämmelser. Nedan beskrivs hänsynsreglerna kortfattat samt hur de beaktats i detaljplanen.

1§ Bevisbörderegeln - verksamhetsutövaren har bevisbördan.

Miljöbedömningsprocessen är ett 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 miljökonsekvensbeskrivningen. Alternativ utformning och åtgärdsförslag för att undvika eller minska negativa konsekvenser redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

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

Ej aktuellt i detaljplaneskedet.

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

Ej aktuellt i detaljplaneskedet.

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

Bedömning har gjorts att den valda lokaliseringen är den lämpligaste platsen för att uppfylla syftet med detaljplanen.

7§ Skälighetsregeln - nyttan av en skyddsåtgärd eller ett försiktighetsmått ska vägas mot kostnaderna.

De föreslagna skyddsåtgärderna är framtagna utifrån ett skälighetsperspektiv.

8§ Skadeansvar - Det är den som orsakat en skada eller olägenhet som är ansvarig.
*Verksamhetsutövaren är ansvarig för skador som verksamheten kan ge upphov till
samt att vidta skadeförebyggande åtgärder.*

7 SAMLAD BEDÖMNING

Sammantaget bedöms planförslaget kunna innebära måttliga till stora negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet.

Riksintresset för kulturmiljö M 128, *Foteviken-Glostorp* bedöms påverkas både indirekt och direkt av planförslaget. Det öppna landskapet försvagas och ett känsligt läge i riksintresset beskärs geografiskt då odlingslandskap tas i anspråk. Den visuella kopplingen och läsbarheten av landskapskaraktärerna slättbygd och backlandskapet påverkas delvis genom bussdepåns depåbyggnad. Depåbyggnadens skala frångår den karaktäristiska lantliga och småskaliga gårdsbebyggelsen söder- och västerut med utspridda gårdar och mindre byar. Upplevelsen av en storskalig depåbyggnad bedöms därmed påverka landskapets karaktär. Mot bakgrund av detta bedöms att områdets värden försvagas och att planförslaget medför måttliga till stora negativa konsekvenser för riksintresset M 128, *Foteviken-Glostorp*.

Planområdet ligger mellan Kontinentalbanan och Ystadbanan. På båda järnvägarna, som utgör riksintressen för kommunikation, transporteras farligt gods, vilket innebär att olycksförlopp av flera typer kan påverka området. Avseende risk för olyckor har ett flertal av de i riskutredningen föreslagna åtgärderna arbetats in i planförslaget eller kommer att ingå i projekteringen. Under förutsättning att samtliga dessa åtgärder vidtas är bedömningen att påverkan på riksintresset för kommunikation är acceptabelt. Detta baseras på att sannolikheten för större brand är mycket låg samt att åtgärderna sänker risknivån. Dock kan ytterligare riskreducerande åtgärder vidtas för att skydda riksintresset för kommunikation *Kontinentalbanan* med syfte att ge reduktion av strålningpåverkan på kontaktledningar vid brand. Avseende övriga identifierade riskobjekt bedöms inga ytterligare riskreducerande åtgärder vara nödvändiga. Sammantaget bedöms planförslaget innebära måttliga negativa konsekvenser för risker för olyckor.

8 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 exploateringens påverkan på miljön, än som en färdig och avslutad handling.

Syftet med uppföljningen är också att visa på skillnader mellan bedömda och verkliga miljöeffekter samt eventuella behov av ytterligare åtgärder. I huvudsak ska uppföljningen i så stor utsträckning som möjligt inordnas i kommunernas ordinarie tillsynsverksamhet. För den nu aktuella detaljplanen bedöms frågor kring åtgärder avseende trädvegetation, dagvatten samt brand och risk vara väsentliga att följa upp inom ramen för kommunens plan-, tillsyns- och bygglovsarbete.

9 REFERENSER

Afry, 2022, Riskutredning Bussdepå i Lockarp, Malmö

Fornsök (Riksantikvarieämbetet)

[Fornsök \(raa.se\)](https://raa.se)

Lantmäteriet, Historiska kartor

[Historiska Kartor | Lantmäteriet \(lantmateriet.se\)](https://lantmateriet.se)

Rapport från Riksantikvarieämbetet. Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6§ miljöbalken. Handbok. 2014-06-23

[Handbok-riksintressen-140623.pdf \(raa.se\)](https://raa.se)

Länsstyrelsen i Skåne, Kulturmiljöprogram: Foteviuken-Hököpinge-Sjöstorp-Pile-Glostorp-Lockarp-Oxie

[Kulturmiljöprogram: Foteviken-Hököpinge-Sjöstorp-Pile-Glostorp-Lockarp-Oxie | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)

Trivector, 2017, Depålågen för Malmös stadsbussar - Alternativ för depåer och uppställningsytor

Översiktsplan för Malmö Planstrategi Antagen av kommunfullmäktige 31 maj 2018

[ÖVERSIKTSPLAN+FÖR+MALMÖ_antagen_31maj2018_lowres.pdf \(malmo.se\)](https://malmo.se)