

An aerial photograph of the Svarte area, showing a mix of residential buildings, green fields, and a large body of water in the background. The text is overlaid on the upper portion of the image.

Fördjupad Översiktsplan för Svarte

Antagen av kommunfullmäktige i Ystad 2009-01-15, § 10

Förord

Svarte står inför en planerad större utbyggnad. Fördjupad översiktsplan för Svarte har till uppgift att klarlägga förutsättningarna för utbyggnaden och tar sin utgångspunkt i Översiktsplan 2005 för Ystads kommun, i vilken Svarte, med sitt kollektivtrafknära läge, pekas ut som utbyggnadsort och centralort för de västra kommundelarna.

Svarte är beläget vid kusten, sex kilometer väster om Ystad, och har sitt ursprung i ett gammalt fiskesamhälle. Samhället har genom åren byggts ut och är idag en utpräglad, attraktiv bostadsort med goda kollektivtrafikförbindelser till såväl Ystad som Öresundsregionen samt tillgång till vacker natur och badmöjligheter.

En fördjupning av Översiktsplanen är ett vägledande dokument som pekar ut bebyggelseutvecklingen på lång sikt och antas av kommunfullmäktige. För att genomföra föreslagna utbyggnader av orten krävs att utbyggnadsområdena prövas i detaljplaner. Det är kommunens förhoppning att denna fördjupade översiktsplan ska utgöra ett bra underlag för framtida utveckling av Svarte.



Dick Bengtsson
Stadsplanechef

Innehållsförteckning

1. Syfte och bakgrund.....	5
1.1 Syfte.....	5
1.2 Formell bakgrund.....	5
1.3 Bakgrund.....	5
2. Planförslag.....	6
2.1 Allmänt/stadsbyggnadsidé.....	6
2.2 Bostäder.....	6
2.3 Kommunal service.....	8
2.4 Näringsliv.....	9
2.5 Stationsområdet.....	9
2.6 Parker och grönområden.....	9
2.7 Kommunikationer/biltrafik.....	10
2.8 Teknisk försörjning.....	12
2.9 Topografi.....	12
3. Befintliga förhållanden.....	14
3.1 Läge.....	14
3.2 Topografi/vegetation.....	14
3.3 Historik.....	15
3.4 Bebyggelse/karaktäristik.....	16
3.5 Fornlämningar.....	17
3.6 Grundförhållanden.....	18
3.7 Befolkning.....	18
3.8 Kommunalservice.....	18
3.9 Näringsliv.....	19
3.10 Vägar, kommunikationer och trafik.....	19
3.11 Teknisk försörjning.....	21
3.12 Markägoförhållanden.....	21
4. Planeringsförutsättningar.....	22
4.1 Äldre planer.....	22
4.2 Översiktsplan 2005.....	22
4.3 Bevarandeprogram.....	22
4.4 Gällande detaljplaner.....	22
5. Riksintressen och hänsynsområden.....	23
5.1 Kommunikationer.....	23
5.2 Areella näringar.....	23
5.3 Friluftsliv och rekreation.....	23
5.4 Strandskydd.....	24
5.5 Naturvård.....	24
5.6 Kustzon.....	24
5.7 Viktiganaturområden.....	24
5.8 Landskapsbildsskydd.....	25
5.9 Stora opåverkade mark- och vattenområden.....	25
5.10 Kulturmiljövård.....	25
5.11 Värdefull kulturmiljö.....	26
6. Mellankommunal intressen.....	28
7. Konsekvenser.....	28
7.1 Planförslagetssammanlagda miljökonsekvenser.....	28
7.2 Uppfyllelse av miljömål.....	28
7.3 Sociala konsekvenser.....	29
Länsstyrelsens granskningsyttrande.....	31

Följande utredningar och analyser har använts som underlag för Fördjupad Översiktsplan:

- Trafikutredning Svarte, Tyréns AB Malmö november 2008, rev 2008-12-01
- MKB Svarte, Tyréns AB Malmö, november 2008, rev 2008-12-02
- Riskanalys järnväg, för området söder om kv. Uvertyren, Öresund Safety Advisers AB, ÖSA, 2002-03-13
- Översiktsplan 2005 Ystads kommun.
- Översiktsplan Ystads kommun 1994.
- Fördjupad översiktsplan för Svarte (påbörjad 1989).
- Dispositionsplan för Svarte 1982.
- Dispositionsplan för Svarte 1973.
- Bevarandeprogram för byar i Ystads kommun 1985.
- Rapport, Tung trafik på väg 9, J&W 2001.
- MKB till arbetsplan för g/c-väg mellan Abbekås och Svarte.
- Byutvecklingsplan för Svarte, Byalaget i Svarte 1996.
- Översiktlig grundundersökning, VIAK 1972.
- Grundundersökning, söder om Skönadalsvägen, GeoSyd AB 1977.

Digitalt material:

- Länsstyrelsen i Skåne, www.m.lst.se/m
- Jordbruksverket, www.sjv.se

Foto:

Omslag, flygfoto, Bergslagsbild AB

Övriga foton, om inget annat anges, Plan o Bygg

I arbetet med Fördjupad Översiktsplan har följande från Plan o Bygg deltagit:

- Dick Bengtsson, stadsplanechef
- Anna Möller, planarkitekt
- Eva Nygren, planarkitekt
- Ewa Engström, karttekniker
- Björn Bjelke-Holtermann, byggnadsantikvarie

Till planen hör Miljökonsekvensbeskrivning och Trafikutredning utarbetade av Tyréns AB.

Datum: 2008-11-10, reviderad 2008-12-02
Diarienummer 2005.10118-212

Fördjupad översiktsplan för Svarte har varit utställd under tiden den 15 mars till och med den 16 maj 2008. Ett informationsmöte har hållits den 13 maj 2008.

Planen har varit föremål för samråd under tiden den 12 juli till och med den 8 september 2006. Ett samrådsmöte hölls den 23 augusti 2006. Efter samråds-tidens slut inbjöds Svarteborna till ett dialogmöte den 23 augusti 2007.

1. Syfte och bakgrund

1.1 Syfte

Fördjupad översiktsplan för Svarte har till syfte att pröva förutsättningarna för utbyggnad av Svarte samhälle samt att ange mål och riktlinjer för Svartes utveckling. Planperioden, det vill säga den tidsperiod som fördjupningen omfattar, är satt till perioden 2008 – 2030.

1.2 Formell bakgrund

Fördjupad översiktsplan är ett specialfall av plan- och bygglagstiftningens bestämmelser om översiktsplan. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och anger huvuddragen i användningen av mark- och vattenområden i kommunen. Den anger också viktiga infrastrukturinslag såsom trafikleder, järnvägar och stråk för huvudledningar. Översiktsplanen är också ett sätt för kommunen att beskriva hur förändringar i dessa avseenden bör ske.

Översiktsplanen är inte rättsligt bindande men ska avspegla kommunens viljeriktning och ambition. På motsvarande sätt fungerar fördjupningar av översiktsplanen, som kan göras för ett speciellt område eller en speciell markanvändning inom en kommun. Vanligt är att översiktsplanen fördjupas för en tätort under förändring, där framtida markanvändning, till exempel trafik och bebyggelsekaraktär, beskrivs och illustreras. Inte heller den fördjupade översiktsplanen är rättsligt bindande men förväntas vara underlag för fortsatt planering i form av detaljplaner. Även om den fortfarande är översiktlig och inte får tolkas för detaljerat kan en fördjupad översiktsplan vara mer konkret och tydlig än en kommuntäckande översiktsplan. På detta sätt fungerar den fördjupade översiktsplanen både som en överenskommelse mellan kommunen och de berörda om huvuddragen i den framtida utvecklingen och ett handlingsprogram för kommunens fortsatta planering.

1.3 Bakgrund

Ystads kommun har som politisk målsättning att befolkningen ska växa med 1 % per år. För att nå detta mål måste 1855 nya bostäder byggas i kommunen under översiktsplanens, Översiktsplan 2005, planperiod som sträcker sig till år 2015. I Svarteområdet är målsättningen att bygga 230 nya bostäder.

I kommunens översiktsplan har kommunen delats in i fem områden förutom Ystads stad. Inom varje delområde har utpekats vilka orter som i huvudsak kan komma att bli föremål för utbyggnad. Ystads kommun strävar efter att i första hand förädla befintlig tätortsmark och mark i anslutning till dessa tätorter.

Svarte är centralort i Svarteområdet och är en av de större utbyggnadsorterna i kommunen. För kommunens val av Svarte som utbyggnadsort har bland annat vägts in de mycket goda möjligheterna till allmänna kommunikationer. Svarte har även en etablerad skola och barnomsorg.

Svartes roll är bland annat att tillsammans med andra tätorter balansera bebyggelseutvecklingen i kommundelarna. Målsättningen är därför en mångsidig samt flexibel utveckling av Svarte med möjlighet att erbjuda service till Ystads kommuns västra delar.

För det kommunägda markområdet öster om Svarte har sedan en tid tillbaka förts en diskussion om utbyggnad. För del av det privatägda markområdet väster om Svarte har begäran om detaljplan kommit in till kommunen.

2. Planförslag

2.1 Allmänt/stadsbyggnadsidé

Visionen för Svarte som utbyggnadsort är att skapa en balanserad tätort med god boendemiljö och att Svarte ska vara en centralort för kommunens västra del. Valet av Svarte som utbyggnadsort beror förutom på en attraktiv boendemiljö även på pågatågens goda förbindelser med Ystad och Malmö.

Utbyggnaden av Svarte skall utgå från samhällets nuvarande miljö och identitet och bygga vidare på de positiva värden som redan finns. Utbyggnaden ska vara tillräcklig för att ge underlag för förbättrad service. Största möjliga del av utbyggnaden ska ske inom gång- och cykelavstånd från pågatågsstationen. Utbyggnadsmöjligheterna är begränsade i byns centrala del på grund av stora nivåskillnader, parker och järnvägen. Större delen av utbyggnaden tar därför jordbruksmark i anspråk.

Denna fördjupning av översiktsplanen anvisar områden för utbyggnad av Svarte fram till och med år 2030. Planområdet omfattar ca 350 hektar och begränsas i väster av naturområdet kring Charlottenlundsbäcken, i norr av en tänkt linje ca 600 meter norr om Skönadalsvägen, i öster av Svartån och i söder av Östersjön.



Exempel på villabebyggelse från Räng. Arkitekt och foto: Krabbe Arkitekter

I kommunens översiktsplan från 2005 anges en utbyggnad i Svarte av ca 230 bostäder till år 2015. I fördjupningen anges en utbyggnad av ca 450 bostäder till år 2030. Det innebär ca 20 bostäder per år att jämföra med ca 23 per år i den kommuntäckande översiktsplanen.

Bebyggelsen ska vara av genomgående hög kvalitet med skånsk karaktär och fasadmateriäl föreslås i huvudsak vara puts eller tegel.

2.2 Bostäder

Planen omfattar utbyggnadsområden för ca 450 bostäder, vilket förväntas täcka utbyggnadsbehovet i Svarte inom planperioden (2008-2030). Av de 450 bostäderna är ett fåtal planerade inom tätorten medan övriga bostäder ligger i tre nya utbyggnadsområden: norr, väster och öster.

Det mindre området nordväst om stall Charlottenlund är avsett som fortsättning av det påbörjade utbyggnadsområdet vid Munspelsgatan och kan rymma ca fem villor. Marken ägs av kommunen.

Svartes unika gröna och bilfria centrala område vid skolan bevaras. Framtida utbyggnadsmöjligheter för skola och förskola reserveras också i planen.



Exempel på grupphusbebyggelse från Eslöv. Ritat av White arkitekter, fotograf Åke E:son Lindman



Delområde norr

Det norra utbyggnadsområdet, beläget norr om Skönadalsvägen, omfattar ca 12 hektar, i huvudsak jordbruksmark, och bedöms kunna rymma ca 100 bostäder. Marken ägs i södra delen av kommunen och i norra delen av en privat markägare. En blandad bebyggelse med exempelvis villor, radhus och lägenheter är att eftersträva. Avstånd till skolan är ca 600 meter och till pågatågsstationen ca 900 meter.

Delområde väster

Det västra utbyggnadsområdet är beläget mellan Västra Kustvägen i söder, Charlottenlundsbäcken i väster och järnvägen i öster. Området omfattar ca 10 hektar, i huvudsak jordbruksmark, och kan rymma ca 145 bostäder. Området ligger i en sydsluttning, vilket ger goda förutsättningar för energibesparing och möjligheter till havsutsikt. Stranden ligger nära och avståndet till skolan är mellan 600 och 1000 meter och till pågatågsstationen mellan 700 och 1500 meter via gång- och cykelbanor. Marken är privatägd. Området avgränsas i väster av en matargata i nord-sydlig riktning. Bebyggelsen grupperas i "byar" med olika storlek och karaktär med naturmark emellan. Inom området planeras för såväl villor som lägenheter. Utbyggnadsområdet kopplas ihop med nuvarande Svartes västra delar genom gång- och cykelvägar.

Delområde öster

Det östra utbyggnadsområdet, beläget öster om Balkåkravägen och i norr gränsande till Skönadalsvägen, omfattar ca 26 hektar och kan rymma ca 230 bostäder. Den norra delen av området ägs i huvudsak av kommunen medan den södra delen är i privat ägo. Stranden ligger nära och avståndet till skolan är mellan 400 och 1000 meter och till pågatågsstationen mellan 150 och 1200 meter via gång- och cykelbanor. Det finns underjordiska militäranläggningar som kan komma att påverka möjligheten att bebygga området. Området ligger i en sydsluttning, vilket ger goda förutsättningar för energibesparing. I vissa delar finns dessutom möjligheter till havsutsikt. Utbyggnadsområdet planeras för gruppbebyggelse i form av villor och radhus.

2.3 Kommunal service

Förskola/skola

Svarte förskola ligger idag i den gamla skolbyggnaden i korsningen Skönadalsvägen/Pianogatan. Förskolans läge samt byggnadernas standard är föremål för översyn och en ny lokalisering har diskuterats. I denna fördjupning föreslås ett nytt läge för förskolan i direkt närhet till Svarteskolan.

Svarteskolan utgör idag ett viktigt centrum och en samlingspunkt i byn. Förutom skolverksamhet finns fritidsverksamhet, en stor idrottshall och bibliotek i



Exempel på gruppbebyggelse från Hjärup. Ritat av White arkitekter, fotograf Åke E:son Lindman



Exempel på marklägenheter från Skanör. Arkitekt och foto: FFNS Arkitekter

skolans byggnader. Svarteskolan har idag ca 160 elever. Skolans kapacitet uppgår till ca 250 barn och det beräknas täcka behovet för den första hälften av utbyggnaden. För framtida behov har ett område lagts ut väster om skolområdet. Möjligheten att bygga på skolan med en våning diskuteras också.

Idrott/rekreation

Svarte är välförsett med ytor för idrott och rekreation. Idrottshallen är en av kommunens större och bedöms täcka framtida behov. Väster om idrottsplatsen vid Skönadalsvägen, som idag rymmer tre fotbollsplaner och två tennisbanor, föreslås ett område om drygt 2 ha för framtida behov.

Äldreboende

Svartes äldre befolkning beräknas öka. I kommunens översiktsplan anges att ca 150 ålderspensionärer tillkommer i Svarte fram till 2015. Planperioden sträcker sig fram till 2030 och antalet förväntas därför bli något högre och behovet av äldreomsorg kommer successivt att öka. Kommunen har som mål att utveckla kvarboendet i hemorten. Det nuvarande Svarte har ingen dagcentral eller annan service förutom det som äldreboendet, Boendet Svarte med 28 lägenheter, kan erbjuda. Äldreboende och dagcentral kan rymmas inom planerade utbyggnadsområden och bör placeras så centralt som möjligt i byn.

2.4 Näringsliv

Allteftersom bostadsbebyggelsen i Svarte växer ökar även behovet av service och att kunna bedriva mindre verksamheter. Behovet av områden för handel och verksamheter är svårbedömt och beroende av såväl ekonomiska, kommersiella som sociala faktorer. Trots detta är det viktigt att i planläggningen skapa förutsättningar för detta. Handel och verksamheter som kan komma ifråga är livsmedelshandel, restaurang/café, post, apoteks- och systembolagsombud, bil- och båt-service, bensinstation samt även mindre, lokalbetonad service eller tillverkning.

Verksamhetsområde

Ett verksamhetsområde föreslås norr om idrottsplatsen, öster om järnvägen. Området är ca 5 ha stort. Området är avsett för småskaliga verksamheter utan omgivningspåverkan.

Handel och kommersiell service

Den kommersiella servicen behöver utökas när Svarte växer. Redan när de första delarna bebyggts kan man förvänta sig ett befolkningsunderlag som ger förutsättningar för en större dagligvarubutik. Centralt i Svarte, söder om stationen, reserveras mark för att ge möjlighet till etablering av handel och kommersiell service.

2.5 Stationsområdet

Området mellan stranden och pågatågsstationen behöver studeras närmare, förslagsvis i form av en arkitektävling, för att ges en bättre helhetslösning när det gäller entrén till stranden, parkering, affär, kiosk, eventuell restaurang och båtfortöjningsplats. Området ägs i södra delen av kommunen och i den norra, närmast järnvägen, av en privat markägare. Till stranden leder idag en smal gångtunnel under Västra Kustvägen.

2.6 Parker och grönområden

Svarte samhälle avgränsas i väster och i öster av naturområden i form av två bäckraviner, Charlottenlundsbäcken i väster och Svartån i öster.

I planområdets västra del kopplas bebyggelsen till naturområdet längs Charlottenlundsbäcken genom ett nytt gångstråk längs den befintliga bebyggelsen i områdets mitt. En bred zon som kan förbli jordbruksmark lämnas mot den nya bebyggelsen. Marken kring fornlämningsområdet i Svartes västra del, norr om Västra Kustvägen, föreslås ingå i ett grönområde med kontakt både västerut mot Charlottenlundsbäcken och söderut mot strandområdet och Disas ting.

I planförslaget östra del avslutas bebyggelsen på ett naturligt sätt längs en höjdrygg och en bred zon som förblir obebyggd lämnas mot Svartåns dalgång. Området knyts samman med Svarte på ett naturligt sätt genom gång- och cykelvägar genom det östra utbyggnadsområdet.

I Svartes mitt och intill järnvägen är vissa områden mycket kuperade och dessa kommer att ingå i ett större, centralt beläget grönområde, som med sitt läge kopplar samman de olika exploateringsområdena. Kullarna väster och söder om stall Charlottenlund kan med fördel hållas öppna av betande djur. Med rätt skötsel utvecklas på sikt en speciell flora som har stort värde för den biologiska mångfalden.

2.7 Kommunikationer/biltrafik

Järnväg

Ystads kommun menar att Ystadbanan inom en snar framtid måste byggas ut till dubbelspår för att klara ytterligare ökning av trafiken, främst godstrafiken. En utbyggnad till dubbelspår kräver totalt ett spårområde på ca 12 meter. För detta ändamål har mark norr om befintligt spår reserverats. Därtill kommer den av Boverket rekommenderade skyddszonen på 40 meter mellan järnväg och bostäder. Inom denna zon berörs ett tiotal fastigheter, främst söder om spårområdet. Avståndet till dessa fastigheter är idag ca 20 meter, vilket även framöver bör accepteras som godtagbart skyddsavstånd. Inlösen behöver enbart bli aktuell för någon enstaka fastighet norr om spårområdet. Ingen verksamhet eller bebyggelse rekommenderas i zonen 0-15 meter från spåret, då detta område utgör en buffert för att klara tågurspårningar. I området 15-40 meter från spåret kan verksamhet där människor vistas tillfälligt tillåtas. Ny bebyggelse planeras inte inom 40 meterszonen. Järnvägens korsning med Skönadalsvägen föreslås byggas om till planskild korsning för gång- och

cykeltrafik. Cirka 350 meter norr om Skönadalsvägen planeras en ny planskild korsning för biltrafik. Ungefär mittemellan Skönadalsvägen och den gång- och cykelundergång som finns vid Sologatan föreslås en planskildhet för gång- och cykelväg. Detta blir den naturliga vägen till skolan för boende i det västra utbyggnadsområdet.

Bilvägar

Det överordnade vägnätet i Svarte består av Västra Kustvägen (väg 9), Balkåkravägen (väg 745) och Skönadalsvägen (väg 744). Västra Kustvägen och Balkåkravägen kommer även i fortsättningen utgöra det övergripande vägnätet. Skönadalsvägen tonas ned i det övergripande vägnätet på sträckan inom Svarte samhälle och stängs av för biltrafik vid järnvägen. Detta för att minska trafiken på Skönadalsvägen vid idrottsområdet och leda trafiken till den nya vägen norr om Skönadalsvägen.

En ny väg planeras mellan Balkåkravägen och Västra Kustvägen och kommer att utgöra matargata till de västra och norra utbyggnadsområdena samt till verk-



Föreslagna grönstråk

samhetsområdet. Matargatan ansluter till Västra Kustvägen i söder och till Balkåkravägen norr om det norra utbyggnadsområdet.

Skönadalsvägens standard höjs på östra sidan av Balkåkravägen för att betjäna det östra utbyggnadsområdet som matargata. Väster om järnvägen har idag Skönadalsvägen allé och vägen kompletteras med alléplantering för att visuellt stärka vägens fortsatta sträckning österut. Även övriga matargator förses med alléer för att ta upp det redan påbörjade allétemat i Svarte.

Balkåkravägens djupa skärning utgör en barriär mellan det befintliga Svarte och det planerade östra utbyggnadsområdet. Hur dessa delar bäst kan kopplas samman och hur man löser dubbelspår på järnvägsbron samt gång- och cykelväg över Balkåkravägen behöver detaljstuderas.

I samband med anläggandet av planerad gång- och cykelväg Mossbystrand – Svarte kommer korsningen Västra Kustvägen – Balkåkravägen att studeras och åtgärdas för att minska störningarna och öka trafiksäkerheten.

De olika utbyggnadsområdena trafikförsörjs med lokalgator i form av gatuslingor. Det norra utbyggnadsområdet matas från Skönadalsvägen med en lokalgata som kopplas norrut till matargatan. Det västra utbyggnadsområdet nås från den nya matargatan mellan Balkåkravägen och Västra Kustvägen. Det östra området nås via Skönadalsvägens östra förlängning samt ny gata i korsningen med Orgelgatan. Dessa vägar kopplas samman inom området.



Oxelallén längs väg 9

Gång- och cykelvägar

Det regionala cykelvägnätet längs kusten byggs ut från Mossbystrand till Svarte. Gång- och cykelvägnätet inom Svarte och i utbyggnadsområdena byggs ut så att alla försörjs med ett säkert och tryggt nät. Gång- och cykelvägnätet ska binda samman alla viktiga målpunkter. Matargatorna förses med gång- och cykelbanor och i grönområdena läggs gång- och cykelvägar som ingår i det överordnade gång- och cykelvägnätet. Förutom de redan existerande planskilda korsningarna med järnvägen föreslås en ny i höjd med stall Charlottenlund och en vid Skönadalsvägen.

Längs Balkåkravägens västra sida föreslås en ny gång- och cykelväg med anslutning i norr till Skönadalsvägen och i söder till järnvägsstationen och med vidare förbindelse in i det östra utbyggnadsområdet. Korsningspunkterna med Balkåkravägen föreslås vid järnvägsbron, vid Orgelgatan (skolan), på sträckan Orgelgatan – Skönadalsvägen samt vid Skönadalsvägen. De tre förstnämnda bör vara planskilda. Det norra utbyggnadsområdet kopplas ihop med det befintliga gång- och cykelvägnätet vid Pianogatan och vid idrottsplatsen.

Kollektivtrafik

Resandeunderlaget för kollektivtrafiken ökar och därmed behovet av täta och snabba persontransporter. Tillgängligheten till pågatågsstationen och kopplingen mellan olika trafikslag, exempelvis tåg, buss, bil och taxi, bör förbättras så att en naturlig omstigningsplats skapas. Busslinjerna för regional trafik kommer att ha sin huvudsakliga sträckning i Västra Kustvägen och Balkåkravägen. Hållplatslägen bör studeras i takt med



Skönadalsvägen mot Svarte från väster

att Svarte byggs ut. I samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägen mellan Mossbystrand och Svarte planeras busshållplatserna längs Västra Kustvägen byggas ut och tillgänglighetsanpassas. Busshållplats i anslutning till pågatågsstationen och i samband med utbyggnad till dubbelspår bör studeras.

2.8 Teknisk försörjning

Vatten- och spillvattenförsörjning sker idag från Ystad. Utbyggnadsområdena ansluts lämpligen till detta system. Dagvattenhantering i Svarte är inte utbyggd. För nya bebyggelseområden prövar kommunen numera även andra metoder att ta hand om dagvattnet än traditionella system. Syftet är att minimera utsläppen av orenat dagvatten i havet och till åar och sjöar. Kommunen har i vissa fall infört regler som medför att dagvatten i första hand ska tas om hand på den egna fastigheten, lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD-system). I föreslagna större utbyggnadsområden kommer fördröjningsdammar placerade i grönomstråken att bli aktuella. Denna fråga kräver noggranna studier i inledningsskedet av detaljplanearbetet.

2.9 Topografi

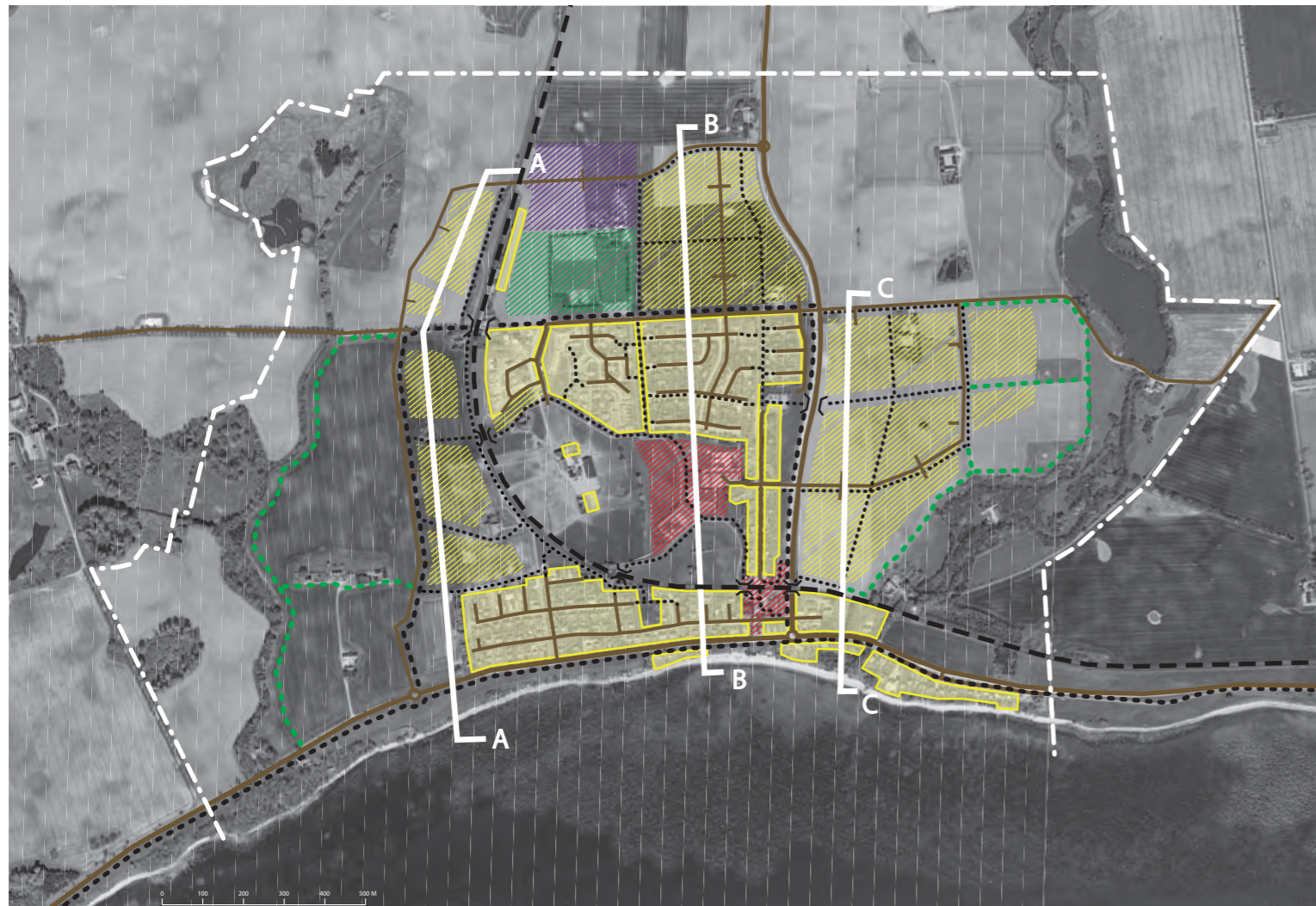
Landskapet i och kring Svarte kan ses som en utlöpare från det angränsande backlandskapet kring Bergsjöholm. Området karaktäriseras av att marken stiger från havet upp till en plåtå som ligger 25 – 30 meter över havet. Höjdvariationen är stor inom området med lokala höjdparter och sänkor.

Topografin genom Svarte med utbyggnadsområden redovisas till höger i tre sektioner med illustrerad befintlig och föreslagen ny bebyggelse.

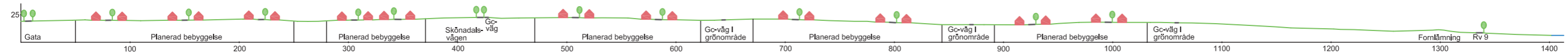
I väster bevaras siktlinjen mot Charlottenlund i väster och mot fornlämningarna i öster. Både i öster och väster är det viktigt att utblickar mot landskapet och havet bevaras och att bebyggelsen utformas med hänsyn och känsla för topografin för att bevara viktiga naturvärden i området.



Föreslagna gång- och cykelstråk



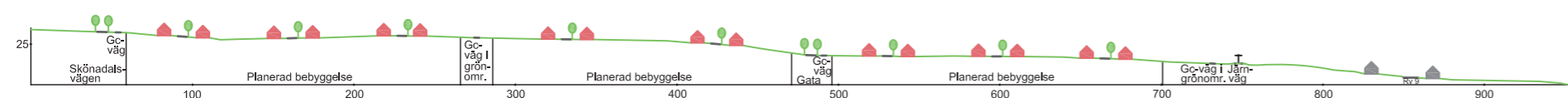
Sektionslinjer som visar var sektionerna nedan är tagna



A. Sektion väster om Svarte



B. Sektion centrala Svarte



C. Sektion öster om Svarte

Sektioner genom Svarte som visar föreslagen bebyggelse i förhållande till befintlig

3. Befintliga förhållanden

3.1 Läge

Svarte är beläget vid Östersjön ca 6 km väster om Ystads centrum. Den äldsta bebyggelsen ligger längs stranden och utmed Pianogatan (gamla Balkåkravägen). Planområdet är ca 350 ha stort och omfattar nuvarande tätort samt omgivande markområden. I väster begränsas det av naturområdet kring Charlottenlundsbacken, i söder av Östersjön, i öster av Svartån och i norr av en tänkt linje ca 600 meter norr om Skönadalsvägen.

3.2 Topografi/vegetation

Från havet stiger marknivån upp till en sluttande, men någorlunda jämn platå på 25 till 35 över havet i planområdets norra del. Området karaktäriseras av sluttningar mot stranden, med inslag av kullar, och är på sina ställen starkt kuperat. Särskilt markerar sig några höjder omedelbart norr om järnvägen. Strax öster om bebyggelsen rinner Svartån i en relativt bred och djup ravin. Väster om samhället rinner den betydligt sma-

lare Charlottenlundsbacken. Den relativt långgrundna stranden utanför Svarte består av både sandstrand (vid badplatsen) och av en mer stenig strand (väster och öster om badstranden). Innåt land breder ett böljande jordbrukslandskap ut sig. De delar av planområdet som inte utnyttjas för tätortsändamål samt övriga markområden utnyttjas idag huvudsakligen för jordbruk.

I planområdets utkanter finns skogsbevuxna partier utmed Svartåns dalgång öster om Svarte och vid Charlottenlundsbacken väster om Svarte, där skogen även omsluter kustvägen på båda sidor. Dessutom finns alléer utmed landsvägarna väster om Svarte. Allén från Disas ting och västerut tas upp i Vägverkets Allévårdsplan (Vägverket Region Skåne 1996) och bedöms vara av mycket högt värde. Allén består till större delen av oxel (ca 90 %), som är karaktäristisk för kustområdet och har ett stort värde för landskapsbilden där den står exponerad utmed kustremsans flacka landskap. I övrigt finns högre vegetation i anslutning till befintlig bebyggelse samt vid ägoslags- och fastighetsgränser och i impediment.



Befintliga förhållanden

3.3 Historik

Svartåns utlopp i havet har sedan urminnes tider varit en naturlig bosättningsplats och fynd här kan härledas tillbaka till stenåldern. Från bronsåldern finns flera gravhögar och en stensättning, Disas ting, vid Västra Kustvägen i västra Svarte.

Svarte var ursprungligen två olika byar, Brunstorp och Svarteboda, i två olika socknar i två olika härad. Socknen var en kyrklig indelning medan häradet var en juridisk. Det allra äldsta bevarade källmaterialet för Svarte utgörs av Jordeboken från 1664. Här nämns fem fiskebodas i vad som då beskrevs som "Brustorp". Svarteboda finns belagt som Swärteboda 1712 (Bevarandeprogram för byar i Ystads kommun, sid 79) och nämns som fiskeläge i början av 1800-talet, då där dock endast fanns enstaka hus. Svarteboda låg då i Bjäresjö socken i Herrestads härad, men detta förhållande reglerades under första hälften av 1800-talet, då även Svarteboda kom att ingå i Balkåkra. Åren 1806-12 fanns i Svarte cirka sju familjer och ungefär lika många hus. Den troligen äldsta bebyggelsen i nuvarande Svarte ligger i kvarteret Harpan strax öster

om badplatsen. Den äldre benämningen på dessa hus är Brunstorp efter den samling hus som tidigare låg norr om kustvägen. Troligen är dessa hus från början och mitten av 1800-talet.

Ursprunget till namnet Svarte, som i dialekt har uttalats Swärte, finns det flera teorier bakom. Den kanske troligaste gör gällande att orten fått namn efter ån, vars namn i sin tur beror på den svarta mossjorden i ån, som gör att vattnet ser svart ut. Andra mer spekulativa teorier handlar om ätter av svartmuskiga män och om en flertusenårig tradition att måla eller svärta krigare på väg ut i strid. Till detta användes blad från växten Vejde (lat: *Isatis tinctoria* L.) som är ovanlig, men lär ha funnits i stor mängd i Svarte, då den trivs i salthaltig jord.

På äldre kartmaterial syns även kustvägen österut till bron över Svartån och Svartemölla. Svartemölla gård, vars anor sträcker sig åtminstone tillbaka till 1600-talet, tillhörde troligen en gång traktens storgods Marsvinsholm. Vid mitten av 1800-talet påbörjades försäljningen av gårdens betesmarker söder om Västra Kustvägen.



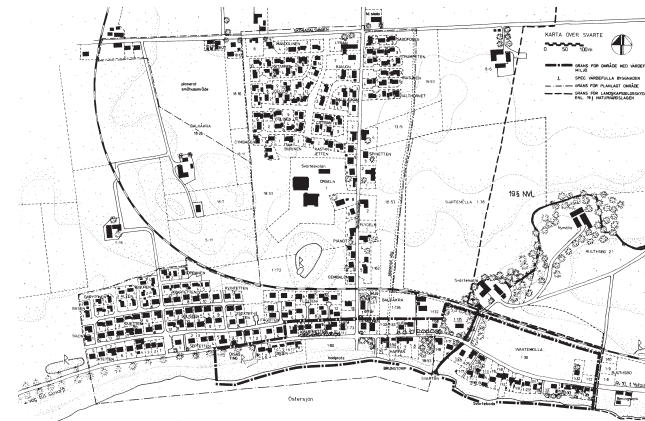
Generalstabskartan från 1864



Häradsekonomska kartan 1910-15



Ekonomiska kartan från 1971



Svarte 1985, karta från bevarandeprogram för byar i Ystads kommun.

Framförallt tecknades många kontrakt under 1880-och 1890-talen mellan fiskare som valde att etablera sig här och i Svartemölla. På några få decennier växte en inte obetydlig fiskeby upp, som tillsammans med de övriga husen väster om ån och även de hus som låg ännu längre bort i väster mot Disas ting skulle bli det nutida Svarte. Redan från början var fiske den huvudsakliga utkomstkällan, men det har även bott hantverkare och lantarbetare i Svarte. Idag har yrkesfisket upphört och husen har övertagits av andra, både åretruntboende och sommarboende.

På ekonomiska kartan från 1971 är området mellan järnvägen och Västra Kustvägen bebyggt med villor medan norra delarna där skolan ligger idag och norr därom fortfarande är jordbruksmark. Skolan och området norr därom byggdes ut i mitten av 1970-talet. Därefter bebyggdes området i nordväst, se karta från 1985 på föregående sida.

3.4 Bebyggelse/karaktäristik

Närheten till havet och den vackra naturmiljön samt goda förbindelser till närbelägna Ystad gör Svarte till en attraktiv bostadsort. Tätortsstrukturen består till större delen av friliggande småhusbebyggelse.

Vid stranden längs Västra Kustvägen har bebyggelsen karaktären av radby, där fiskarhusen växt upp mellan stranden och strandvägen. Det ursprungliga fiskelägets skönhet, både ur natur- och arkitektonisk synpunkt, är till stor del bevarat. Husen är med något undantag placerade med långsidorna mot vägen (i öst-västlig riktning) och den långsträckt sydfasaden fångar på höst och vår värmen från den då lågt stående solen. För att

skydda sig mot väder och vind byggdes de relativt låga husen så tätt att gavlarna nästan stöter ihop. Husen är små och smala med brant takfall och enhetliga proportioner. Tegel och lersten i kombination är de vanligaste materialen i de äldre husen, i något fall kombinerat med korsvirkeskonstruktion. Väggarna är oftast vitkalkade. Fönster och dörrar är målade i jordnära kulörer. Takläggningen är oftast eternit; förr var tjärpapp vanligast. De långsmala tomterna ger utrymme för en liten, ofta prunkande, trädgårdsplätt mot vägen och en sluttande tomt mot havet, där lägivande träd ger möjlighet till trädgårdsodling och uteplatser.

Norr om Västra Kustvägen och söder om järnvägen har småhusbebyggelsen vuxit fram i form av villor i långa kvarter parallella med Västra Kustvägen. Villorna vänder sig alla mot havsutsikten i söder. En del hus har tillkommit i samband med järnvägens utbyggnad kring sekelskiftet 1800-1900 (järnvägsbron byggdes 1908-09) och andra hus, främst längs landsvägarna, är egnahem från 1900-talets första hälft.

Norr om järnvägen byggdes villabebyggelse, först kring gårdar längs Pianogatan. Senare under 1960- och 1970-talen har bebyggelsen brett ut sig västerut, varvid ett stort, delvis ganska kuperat område lämnats obebyggt strax norr om järnvägen. Härvid har även bebyggelse vuxit upp längs södra sidan av Skönadalsvägen. Bebyggelsen är något tätare i dessa områden och består delvis av radhus.

Svartes bebyggelse är till sin karaktär öppen och relativt gles med friytor intill bostäderna. Det finns rikligt med centralt belägna friytor för lek och rekreation, dels intill skolan, dels intill stranden. Norr om Skönadals-



Äldre bebyggelse är låg med putsade fasader



Fiskarhus från stranden

vägen finns en större idrottsplats med tre fotbollsplaner samt tennisbana. I slutet av Folkdangatan ligger stall Charlottenlund med ridhus, paddock och ett trettiotal boxplatser. I anslutning till anläggningen finns flera hästhagar. Anläggningen upptar idag ca 13 ha och ligger delvis på arrendemark.

Växtligheten har stor betydelse för byns karaktär. Vegetationen längs Svartån är ett grönt, lummigt skogsbälte, som är en fortsättning av den välskötta skogen kring Nymöllagård. Längs Charlottenlundsbäcken finns också ett skogsstråk som utgör en tydlig markering i landskapet. I tätorten finns trädgångar och buskage, ofta på de markerade höjderna, i det stora grönområdet söder och väster om skolan. Utöver trädgårdarnas grönska finns även ett par stora dungar mot havet. Längs landsvägarna i väster finns karaktärs-givande alléer.

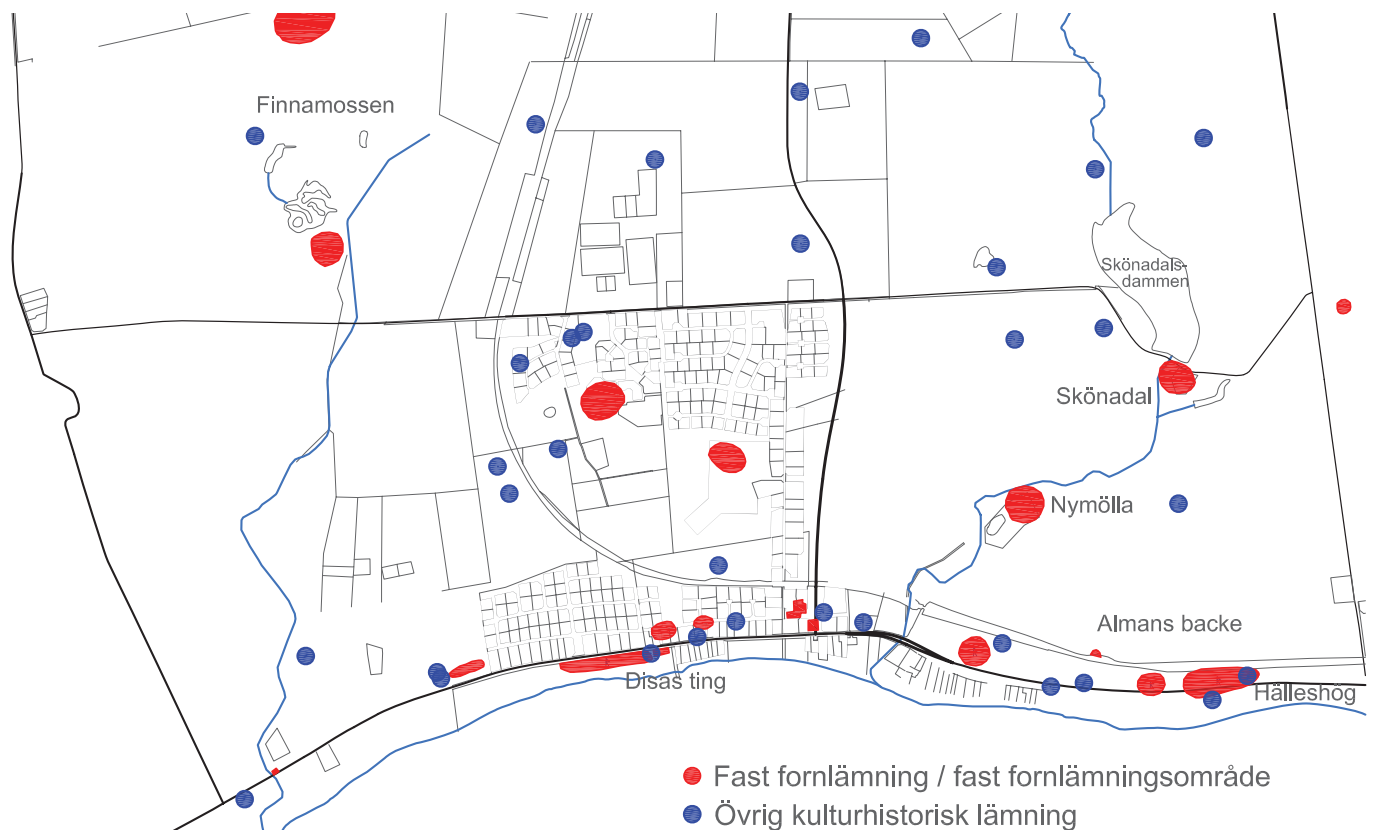
Vid havet finns för närvarande en brygga och lekplats vid sandstranden samt några smärre stenbryggor och vågbrytare i östra respektive västra änden av strandbebyggelsen vid den steniga stranden. Havet påverkar kusten vid till exempel stormar, varvid strandbebyggelsen åsamkas skador i form av jordras som ibland medför förlust av träd, staket eller terrassering. Svartån rin-

ner ut i havet genom strandbebyggelsen och utgör ett berikande och vackert inslag i natur- och bebyggelse-miljön. Svartån har även betydelse för uppvandrande havsöring. I havet utanför Svarte bedrivs såväl yrkes-som sportfiske. Den strandnära trafiken på vattenom-rådet är sparsam och utgörs av små motorbåtar för fiske eller nöje samt av brädseglare. Vattenkvalitén i havet är relativt god och tillåter bad.

3.5 Fornlämningar

Planområdet ligger i en synnerligen fornlämningsrik trakt. Enligt Riksantikvarieämbetets fornlämningsre-gister har 30-talet fornlämningar hittills påträffats i planområdet.

Inom det aktuella området finns ett antal synliga fornlämningar: en gravhög, ett gravfält med okänd utbredning och en stenkrets. Synliga fornlämningar har enligt lagen om kulturminnen ett visuellt skyddsområde kallat fornlämningsområde. Detta behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme i landskapet. Fornlämningsområden är individuella och bedöms från fall till fall.



Dokumenterade fornminnen

Disas ting är den mest framträdande fornlämningen och består av en stensättning som är 36 meter lång och 16 meter bred. Det finns minst två olika tolkningar av Disas ting och båda är osäkra. Den ena gör gällande att Disas ting är en grav från äldre järnåldern (500 f. Kr. – 400 e. Kr.) och den andra att det är en lågdös, d.v.s. en grav från yngre stenåldern (3300 f. Kr.).

Ett antal under mark dolda boplatzlämningar och gravfält har påvisats inom planområdet. För att konstatera omfattningen av eventuella fasta fornlämningar inom framtida bebyggelseområden bör arkeologiska förundersökningar utföras i samband med att detaljplaner upprättas.

3.6 Grundförhållanden

Översiktlig grundundersökning för Svarteområdet har utförts i början av 1970-talet, för delar av området sydväst om Skönadalsvägen har mer detaljerade undersökningar gjorts 1977. Då tidigare områden bebyggts har grundläggningsförhållandena varit goda och marken bestått av morän och moränlera. I lågpartier förekommer dock organiska jordlager som ej kan bebyggas eller måste schaktas bort och ersättas med fyllning före grundläggnings- och anläggningsarbeten. Grundvattnet står relativt högt.

3.7 Befolkning

Under större delen av 1990-talet var folkökningen i Ystads kommun relativt svag, i Svarte stod befolkningstalet i princip still från 1991-2002. Under senare år har emellertid befolkningen ökat i kommunen, så även i Svarte. Svarte är centralort i Svarteområdet. Områdets avgränsning motsvarar i grova drag skolans

upptagningsområde. 2007 hade Svarteområdet 1 789 invånare, varav 846 personer bodde i Svarte tätort.

Enligt kommunens senaste befolkningsprognos ska Svarteområdets befolkning öka från 1 789 (2007) till 2 053 personer fram till 2015. I bostadsbyggnadsprogram för Ystads kommun 2007-2010 planeras 25 nya bostäder per år fram till 2010. I befolkningsprognosen anges att andelen pensionärer kommer att öka i Svarteområdet.

3.8 Kommunal service

I Svarte finns en väl utbyggd skola. Svarteskolan rymmer grundskola för årskurs 1-6 med fritidshem. Fyra förskoleavdelningar för barn mellan 1 och 5 år finns i Svarte. Tre avdelningar är placerade i den gamla skolbyggnaden norr om Skönadalsvägen. Den fjärde avdelningen är en uteförskola som är placerad vid Svarteskolan. På Charlottenlunds slott, ca 2 km väster om Svarte finns även en privat uteförskola. Svarteskolan byggdes 1976, men var redan då för trång, varför en extra skolpaviljong uppfördes. Skolan har ca 160 elever och barnen kommer främst från Svarte, Snårestad, Ryngge och Sjörup. Skolan inrymmer även fritidsgård, bibliotek och sporthall.

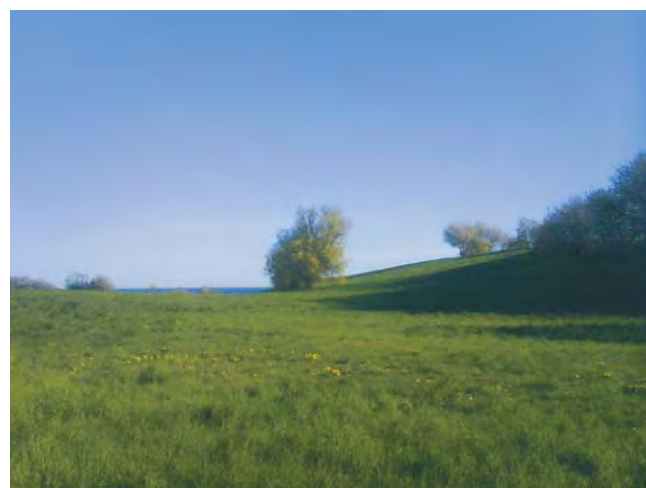
Serviceboende för äldre finns på Schottisgatan, med 28 lägenheter.

Norr om Skönadalsvägen finns en större idrottsplats med fotbollsplaner och tennisbanor.

I Svarte finns en badplats, som nås via en smal gångtunnel under Västra Kustvägen, vilken nås från den södra parkeringen vid Musikgatan.



Disas ting



Grönområde i centrala Svarte, foto Emma Fredriksson

3.9 Näringsliv

Det finns ingen industriell verksamhet inne i Svarte. Norr om planområdet, på ett avstånd av drygt 500 meter, ligger en grisfarm. Relativt centralt i Svarte finns stall Charlottenlund som bedriver hästavel samt utbildning av hästar. Förutom skolan, förskolan, serviceboendet och jordbruket ger ett flertal mindre företag sysselsättning i Svarte.

3.10 Vägar, kommunikationer och trafik

Infrastrukturen i Svarte är relativt väl utbyggd. Huvudvägnätet i Svarte består av Västra Kustvägen (väg 9), Balkåkravägen (väg 745) och Skönadalsvägen (väg 744). Genom Svarte går järnvägsförbindelsen Malmö/Köpenhamn - Simrishamn (Ystadbanan) med hållplats i Svarte. Regionbuss trafikerar Svarte.

Kollektivtrafik

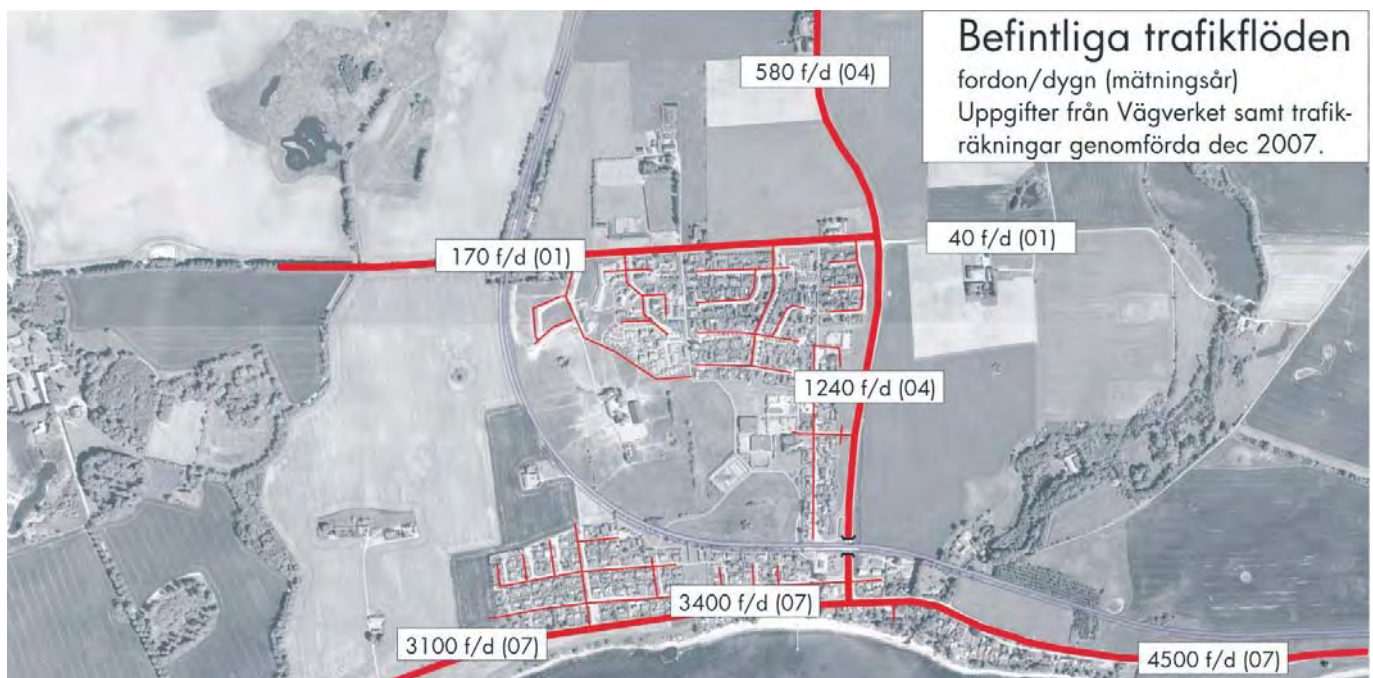
Kollektivtrafiken utgörs av buss och tåg och ombesörjes av Skånetrafiken. Därtill kommer särskild skolbustrafik.

Busshållplatser finns vid Västra Kustvägen öster och väster om Svartån, längre västerut mot Charlottenlund samt en ändhållplats vid skolan. Cirka 1/3 av trafiken är lokal och 2/3 regional. En stor del av kollektivtrafiken utgörs av transport av skolelever. Buslinje 190, Trelleborg – Ystad går 14 dubbelturer dagligen. Buslinje 395, Ystad – Vallösa – Teglagården, och 308, Sku-

rup – Skivarp – Snårestad – Ystad, kör skoldagar två turer på morgonen och två på eftermiddagen.

Järnvägen (Ystadbanan) är av riksintresse för kommunikationer. Ystadbanan är en viktig länk mellan järnvägsnätet i Sverige, Danmark och Polen. Banan trafikeras både av persontåg och av godståg, som också transporterar farligt gods. 1996 elektrifierades sträckan mellan Ystad och Malmö. Järnvägen går i en båge från nordväst till sydöst genom samhället. Pågatågsstation ligger ca 50 meter väster om Balkåkravägen. På vardagar går det 27 turer i vardera riktningen med persontåg och 5 godståg genom Svarte per dygn. Ungefär ett av godstågen per dygn utgörs av transport av farligt gods.

Järnvägen Ystad - Malmö har haft en mycket positiv utveckling av persontrafiken, medan godstrafiken har stagnerat. En direktförbindelse till Köpenhamn etablerades för några år sedan för att underlätta trafiken mellan Bornholm och det övriga Danmark. Denna trafik har också fått stor betydelse för hela sydöstra Skåne. Ett planerat förbindelsespar i Malmö mellan Ystadbanan och Öresundsbanan förväntas förkorta restiden till Köpenhamn. Planer finns också på att leda om Ystadbanan så att den passerar Sturups flygplats. Ystads kommun menar att Ystadbanan måste byggas ut till dubbelspår i hela sin sträckning för att klara en ökad turtäthet. Mark måste reserveras för detta ändamål, vilket är särskilt viktigt inom tätorterna Ystad, Svarte och Rygge.



Befintligt vägnät och trafikflöden. Illustration av Tyréns AB

Bilvägar

Huvudvägnätet utgörs av Västra Kustvägen (väg 9), Balkåkravägen (väg 745) och Skönadalsvägen (väg 744). Västra Kustvägen (väg 9) är en nio meter bred väg, som går mellan Trelleborg och Ystad och vidare till Brösarp via Simrishamn. Den skyltade hastigheten på väg 9 genom Svarte är 50 km/h. Västra Kustvägen trafikerades 2007 av 3 100 fordon/dygn väster om tätorten och 4 500 fordon/dygn öster om tätorten.

År 2001 utfördes en utredning om lastbilstrafiken, beroende på att boende längs väg 9 under en längre tid upplevt att lastbilstrafiken är intensiv och framförs med hög hastighet. Syftet med utredningen var att ta fram tänkbara åtgärder för att få lastbilstrafiken att välja annan väg. Utredningen visade att väg 9 har relativt lite trafik, ca 1500–4000 fordon/dygn med normal andel tung trafik (5–8,5 %), till antal 120–240 tunga fordon/dygn. I utredningen konstaterades att genomfartstrafiken består av ca 70–80 lastbilar/dygn, vilket utgör ca 28 % av det totala antalet lastbilar. Övriga hade en målpunkt längs resan eller fortsatte vidare på annan anslutande väg före ankomsten till Trelleborg eller Ystad. Av de 70–80 lastbilarna beräknas ungefär två tredjedelar kunna fås att välja annan väg med olika åtgärder. Åtgärdsprogram för att öka trafiksäkerheten har tagits fram, varav vissa åtgärder är genomförda. Sträckan mellan Trelleborg och Ystad (förutom närmast Trelleborg och Ystad) har numera 70 km/h som högsta hastighetsgräns. En cykelväg längs kusten från Trelleborg till Simrishamn är planerad. Delen mellan Svarte och Ystad är utbyggd och för delen väster om Svarte till Mossbystrand är byggstart planerad till tidigast 2009. I samband med genomförandet av gång- och cykelvägen kommer tätortsportar, refuger och åtgärder

vid övergångsställen att genomföras. Skyltning för att leda den tunga trafiken till väg E65 är genomförd. Dessutom planeras för informationsfoldrar till åkerier, vid färjelägen etc. Trots att väg 9 är kortaste vägen mellan Trelleborg och Ystad går det ändå fortare att åka väg 108 via Svedala och väg E65. I översiktsplanen för Skurups kommun har en ny sträckning markerats norr om kustområdena. En sådan förbifart är inte möjlig att genomföra i Ystads kommun med hänsyn till Svarte samhälle, terrängförhållanden och omgivande riksintressen. Överhuvudtaget är det inte lämpligt med hänsyn till bevarandebeståndet att dra fram en ny väg i området mellan kusten och väg E65. Det troligaste är att genomfarten i Svarte får finnas kvar under överskådlig tid och att man istället anlägger en ny förbindelse mellan Trelleborg och väg E65 för den tunga trafiken. En sådan väg kommer att hamna utanför Ystads kommun.

Balkåkravägen (väg 745) är förbindelsen från Svarte norrut till väg E65. Balkåkravägen har en skyltad hastighet på 70 km/h. Inom tätorten är hastigheten reglerad till 50 km/h. Balkåkravägen norr om Skönadalsvägen trafikerades av 580 fordon/dygn och söder om Skönadalsvägen av 1 240 fordon/dygn år 2004. Genom Svarte omges Balkåkravägen av obebyggda zoner på båda sidorna av vägen och upplevs som lättframkomlig och säker. Järnvägen korsar Balkåkravägen planskilt. Denna väg bidrar till störningar för dem som bor vid korsning med Västra Kustvägen. Skönadalsvägen (väg 744) ingår i det övergripande vägnätet och är matargata för de norra bostadsområdena i Svarte. Skönadalsvägen har en skyltad hastighet genom Svarte på 50 km/h. Skönadalsvägen hade en trafikbelastning av 170 fordon/dygn väster om Balkåkravägen och 40 fordon/



Västra Kustvägen västerut



Äldre bebyggelse längs Västra Kustvägen

dygn öster om Balkåkravägen år 2001. I dispositionsplanen för Svarte från 1982 föreslås för Skönadalsvägen en planskild korsning med järnvägen.

Lokalgatunätet är väl utbyggt och täcker bebyggelseområdena väl. De flesta lokalgator är byggda som återvändsgator. Beroende på bland annat detta tvingas lokal intern trafik delvis ut på huvudvägnätet, vilket medför vissa risker.

Det finns två allmänna parkeringsplatser i Musikgatan östra del i anslutning till undergången till badplatsen. Vid Duettgatan ligger också en allmän parkering precis norr om Västra Kustvägen. Vid sidan av Västra Kustvägen, öster om kvarteret Harpan finns en privat parkering för de boende.

Utfarter från fastigheter till Västra Kustvägen har delvis reglerats genom detaljplaner. Reglering av utfarter till Västra Kustvägen i det icke-detaljplanelagda området i öster återstår.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägnätet har byggts ut i takt med genomförandet av detaljplaner och idag finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät inom Svarte. En cykelväg längs kusten från Trelleborg till Simrishamn är planerad. Delen mellan Svarte och Ystad är utbyggd och för delen väster om Svarte till Mossbystrand är byggstart planerad till tidigast 2009.



Pågatågsstationen i Svarte

3.11 Teknisk försörjning

Svarte tätort försörjs med kommunalt vatten från en vattentäkt i Nedraby (Tomelilla kommun) och avloppet går till avloppsreningsverket i Ystad. Kommunens verksamhetsområde för omhändertagande av dagvatten är begränsat till vissa tätorter och omfattar inte Svarte.

Avfallshanteringen i Ystad sköts av SYSAV, ett kommunägt renhållningsbolag för kommunerna i södra Skåne. Kommunen svarar själv för insamling av hushållsavfall inom det egna området. En deponeringsanläggning som beräknas räcka hela planperioden finns i Hedeskoga utanför Ystad. På idrottsplatsens parkering finns en återvinningsstation för papper, glas, plast, metall, kläder och batterier. Även på lång sikt kommer deponering att vara en viktig behandlingsform för avfall i Ystads kommun, men i takt med att metoderna för återvinning, kompostering m.m. effektiviseras kommer behovet av deponering att minska.

Ystad Energi AB svarar för eldistributionen/nätverksamheten för Svarteområdet. ADSL för bredbandskommunikation finns utbyggt.

3.12 Markägoförhållanden

Markområdena som föreslås för exploatering har ägande fördelat både på Ystads kommun och privata markägare. För utbyggnadsområde norr är kommunen i huvudsak ägare av marken (ca 3 ha mark i den norra delen är privatägd). Marken inom det östra området ägs i södra delen av kommunen och i norra delen av en privat markägare. Det västra markområdet ägs helt av privata fastighetsägare.



Gångväg i grönområde

4. Planeringsförutsättningar

4.1 Äldre planer

I utvecklingsplanen för Ystads kommunblock 1968 föreslås Svarte som en av fyra utbyggnads- och serviceorter. 1973 antogs en dispositionsplan till grund för Svartes fortsatta utbyggnad, men i samband med 1977 års fysiska riksplanering konstaterades att den föreslagna utbyggnaden stod i konflikt med jordbrukets, kulturminnesvårdens, naturvårdens och friluftslivets intressen. I Markhushållningsprogram från 1977 och 1980 fastslås därför att Svartes utbyggnad begränsas och i första hand bör ske norrut. En ny dispositionsplan som begränsade tätortens expansion på den värdefulla jordbruksmarken upprättades 1982. I översiktsplan 1992, antagen 1994, utpekades områden norr och väster om tätorten som utbyggnadsområden för bostäder. Här anges också att en utbyggnad av Svarte bör föregås av en fördjupad översiktsplan.

4.2 Översiktsplan 2005

Översiktsplan 2005 redovisar möjligheter att bygga ut samhället mot väster och mot öster. I väster föreslås en utbyggnad ända ner mot Västra Kustvägen. Efter nedläggningen av kustartillerianläggningen öster om Balkåkravägen har möjligheter öppnats att bygga ut samhället mot öster. Samhället föreslås också byggas ut mot norr i begränsad omfattning, men detta område är framförallt reserverat för verksamheter som är lämpliga att ha nära bostäder. Planen redovisar förslag till att utveckla områdena utmed Svartån och Charlottenlundsbäcken som närströvområden och en gång- och cykelväg redovisas på den södra sidan om Västra Kustvägen, väg 9. För att uppfylla kommunens målsättning om befolkningsökning erfordras ett tillskott av nya bostäder. För Svarteområdet redovisas i planen en undre planeringsnivå på 160 nya lägenheter och en målsättning på 230 nya lägenheter mellan 2004 och 2015.

4.3 Bevarandeprogram

Större delen av bebyggelsen längs kustvägen ingår i bevarandeprogram för byar i Ystads kommun från 1986. Enligt detta är bebyggelsen söder om kustvägen kulturhistoriskt och miljömässigt värdefull och bör bevaras. Området kring kustvägen mellan Svartån och Disas Ting pekas i programmet ut som viktigt att bevara. Även det obebbyggda området vid järnvägen i östra delen av Svarte är betydelsefullt och bör behållas obebbyggt. Den öppna marken mot havet väster om bebyggelsen mot Disas ting är värdefull att bevara liksom allén mot Charlottenlund. De har stor betydelse för upplevelsen av det egentliga fiskeläget västerifrån. Fastigheterna strax öster om badplatsen är q-märkta i detaljplan, vilket innebär att särskild hänsyn ska tas vid ombyggnad.

4.4 Gällande detaljplaner

Större delen av nuvarande bebyggelseområde omfattas av detaljplan med undantag av bebyggelsen vid stranden öster om Svartån. Planläggning på detaljplanenivå har skett successivt i takt med ortens utbyggnad mot norr.



Detaljplanerad mark, område som omfattas av bevarandeprogram samt speciellt värdefulla byggnader

5. Riksintressen och hänsynsområden

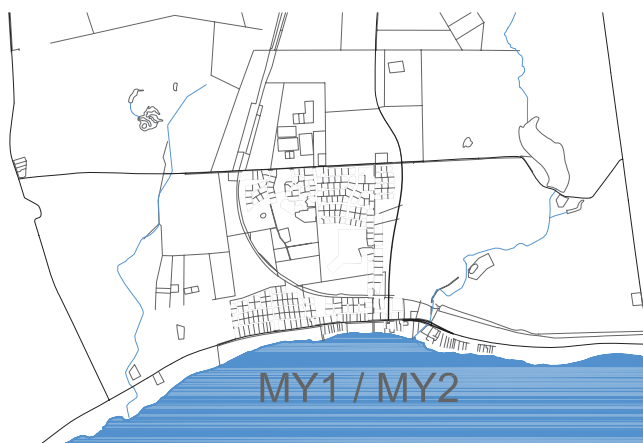
5.1 Kommunikationer

Mark och vattenområden som är särskilt lämpliga för bl.a. anläggningar för kommunikationer ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden som är av riksintresse ska skyddas. (Miljöbalken 3 kap 8 §) Järnvägen genom Svarte är av riksintresse.

5.2 Areella näringar

Mark- och vattenområden som har betydelse för bl.a. yrkesfisket eller för vattenbruk ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande. Områden av riksintresse för yrkesfisket ska skyddas. (Miljöbalken 3 kap 5 §)

I Ystads kommun finns få yrkesfiskare. Trots detta är vattenområdet i kommunen av väsentlig betydelse för yrkesfisket. Här finns både reproduktionsplatser och fångstplatser som är viktiga för näringen. Fiskeriverket (Fiskeriverkets beteckning inom parentes) har pekat ut vilka områden som är av riksintresse för yrkesfisket. Det strandnära området längs kusten i Svarte är av betydelse för omfattande fiske efter ål (MY1). Samma område, men utvidgat längre ut från kusten (MY2), är lekområde och uppväxtområde för horngädda och sill. Det är även uppväxtområde för torsk, flatfisk, havsöring, lax och gulål samt ett viktigt vandringsstråk för blankål och havsöring. I området bedrivs omfattande fiske efter sill, torsk och havsöring.



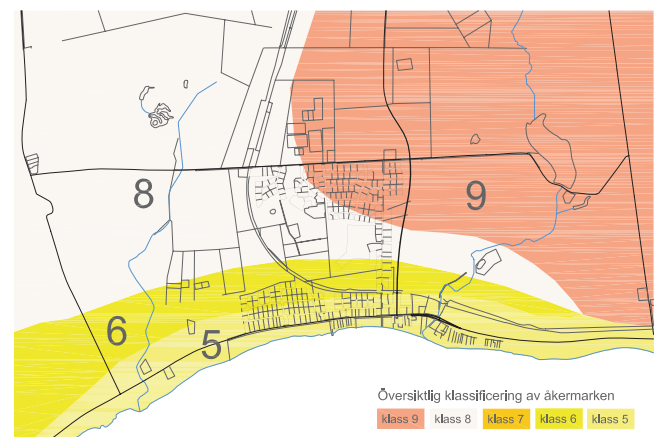
Riksintresse för yrkesfiske

Jordbruksnäringen är av nationell betydelse, men inget riksintresse. Brukningsvärd åkermark 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. Jordbruksmarken kring Svarte tillhör de bättre, främst klass 8 och 9 på en 10-gradig skala. I sydväst är jordbruksmarken sämre, klass 5 och 6.

I miljö kvalitetsmålet Ett rikt odlingslandskap ingår bland annat delmålet att samtliga ängs- och betesmarker ska bevaras och skötas på ett sätt som bevarar deras värden. Jordbruksverket och länsstyrelserna har inventerat landets värdefulla ängs- och betesmarker under perioden 2002–2004. Bland annat återbesöktes de marker som inventerades i Ängs- och hagmarksinventeringen (1987–1992). Med ängs- och betesmarker menas marker som uteslutande används som betesmarker eller slåtterängar. Markerna är inte lämpliga att plöja och ingår inte heller i växtföljd.

5.3 Friluftsliv och rekreation

Mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt med hänsyn till bl.a. friluftslivet ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada miljön. Behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skasärskilt beaktas. Områden som är av riksintresse för friluftslivet ska skyddas. (Miljöbalken 3 kap 6 §) Med friluftsliv menas vistelse i naturen för naturupplevelser, fysiska aktiviteter och avkoppling.



Jordbruksmarken i Svarte tillhör de bättre, främst klass 8 och 9 på en 10-gradig skala. I sydväst är jordbruksmarken sämre, klass 5 och 6.

Naturvårdsverket har via Länsstyrelsen pekat ut följande områden av riksintresse för friluftslivet som berör Svarte (Länsstyrelsens beteckning inom parentes): Kuststräckan Abbekås – Sandhammaren (F8). Området utgörs av ett långt och välmarkerat åssystem med öppet hedlandskap och skogsplanterade dynamråden. Uppifrån höjdpåsen har man en betagande utsikt över havet och den odlade marken innanför åsen.

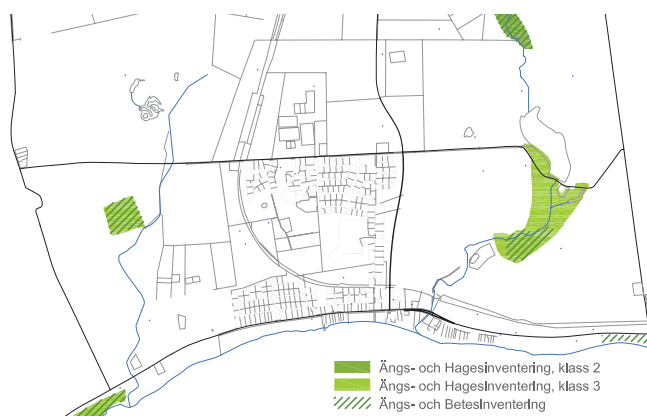
5.4 Strandskydd

Syftet med strandskydd (Miljöbalken 7 kap 13 §) är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Generellt gäller strandskyddsbestämmelse 100 meter på ömse sidor om vattendrag. Strandskydd finns utmed kusten och utmed Charlottenlundsbäcken och Svartån, undantaget områden med detaljplan.

5.5 Naturvård

Riksintresse för naturvärden

Viktiga naturområden ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Är området av riksintresse ska det skyddas. (Miljöbalken 3 kap 6 §) En översyn av gränserna för riksintresseområdena gjordes 2001. Utanför planområdet, men i dess norra och östra närmiljö finns Bjärsjöholm – Marsvinsholmsområdet (N79). Området utgör en geomorfologiskt mycket rik och varierad del av det skånska backlandskapet och är beläget över Alnarps-sänkan, en förkastningsdal i berggrunden. De östra delarna karaktäriseras av det storskaliga backlandskapet kring Bergsjöholm, med växlingar mellan odlad mark, betesmark, lövskogsidåer och lövskogsdungar. Den branta reliefen övergår söderut, ner mot havet, i allt



Ängs- och betesmarker och ängs- och hagesmarker.

lugnare former ner till det flacka strandlandskapet. Det öppna odlade backlandskapet som övergår i havet och vidare i en fri horisont är ett panorama som är unikt för Sverige.

5.6 Kustzonen

I Miljöbalkens 4 kapitel anges särskilda hushållningsbestämmelser för vissa områden i landet. Dessa områden är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse.

Kustområdet i Ystad ingår i det sammanhängande kustområde från Brofjorden i Bohuslän till Simpevarp i Småland. Kustområdet är av riksintresse för friluftsliv enligt Miljöbalken 4 kap 4 §. Inom detta område får fritidsbebyggelse endast komma till stånd i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse om det inte finns särskilda skäl, t.ex. fritidsbebyggelse som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov. Bestämmelserna skall dock inte utgöra hinder för utveckling av befintliga tätorter.

5.7 Viktiga naturområden

Utöver riksintresseområdena finns viktiga naturområden redovisade och beskrivna i kommunens översiktsplan. Dessa är baserade på Länsstyrelsens Naturvårdsprogram för Malmöhus län (1996) och på Ystads kommuns egna inventeringar.

Backlandskapet kring Marsvinsholm m.m.

Mellan Marsvinsholm och S Vallösa finns många exempel på backlandskapets olika former, bl.a. den branta reliefen kring Holahög och den storkulligt ore gelbundna terrängen söder om Ensligheten. Flera dalgångar skär genom området, t ex Svartåns dalgång. De kalkrika och lätta jordarna har inneburit förutsätt-



Riksintresse för friluftslivet samt riksintresse för kustzonen

ningar för åkerbruk sedan stenåldern. Sjørups kyrka från medeltiden och den omkringliggande byn med endast ett fåtal gårdar är, tillsammans med den kuperade odlingsbygden och fornlämningarna, ett representativt område för det sydsånska jordbrukslandskapet. I de östra delarna av området är landskapet starkt präglat av storgodsdrift med stora uppodlade åkerarealer. Andelen naturbetesmarker och skog är här liten, men vackra alléer och mindre skogsdungar finns i anslutning till de större godsen. Delar av området omfattas av riksintresse för naturvård (Bjärsjöholm – Marsvinsholmsområdet, N79).

Svartån med omgivningar

Svartån, som avvattnar Krageholmssjön, flyter fram i en ravindalgång. Denna utgör ett markant inslag i det öppna jordbrukslandskapet. Området utmärks av många olika naturtyper med öppen betsmark, betade lövdungar, lövskogklädda sluttningar, granplanteringar, dammar och våtmarker. Norr om godset Ruuthsbo är ån delvis kanaliserad. Söder om godset omges ån av starkt sluttande ängsmark och lövskog. I de branta sluttningarna finns torrängsvegetation och i de planare delarna intill ån finns fuktängar. Vid Skönadal finns en stor konstgjord damm och ett vattenfall. Dammen är omgiven av en smal trädbård. Längs kusten finns ett kustparti med äldre strandlinje och intressant flora. Svartån är av betydelse för uppvandrande havsöring. Södra delen av området, fram till landsvägen mellan Ruuthsbo och Balkåkra, omfattas av landskapsbildsskydd. Strandskydd finns utmed Rosbäcken och Svartån.

Charlottenlunds omgivningar

I anslutning till Charlottenlunds slott finns en fin parkanläggning med klippta gräsmattor och stora solitära träd. Landskapet är småkuperat med stora åkerfält. I anslutning till Charlottenlund finns ett sammanhäng-

ande skogsområde. Mindre dungar med bok- och ädel-lövträd finns också spridda över området. Alléer utgår från slottet i de fyra vädersträcken och öster om Charlottenlund finns en beteshage med imponerande gamla träd. Nordväst om Charlottenlund finns ett stort fuktmarksområde.

5.8 Landskapsbildsskydd

För områden som skyddas med hänsyn till landskapsbilden före 1975, genom § 19 Naturvårdslagen, gäller bestämmelserna i de tidigare besluten. Landskapsbildsskydd finns för kustlandskapet väster och öster om Svarte samt för Svartåns dalgång.

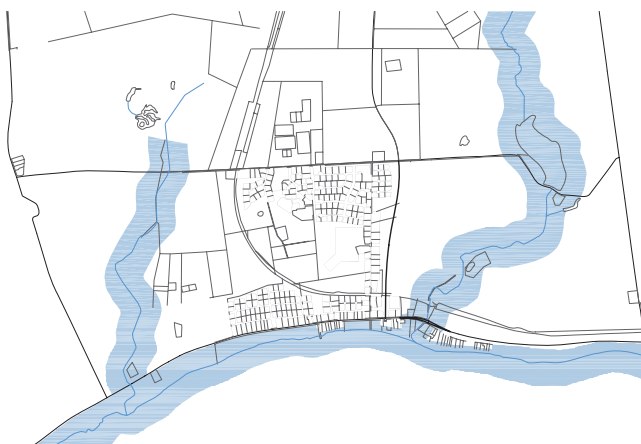
5.9 Stora opåverkade mark- och vattenområden

Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka området (Miljöbalken 3 kap 2 §).

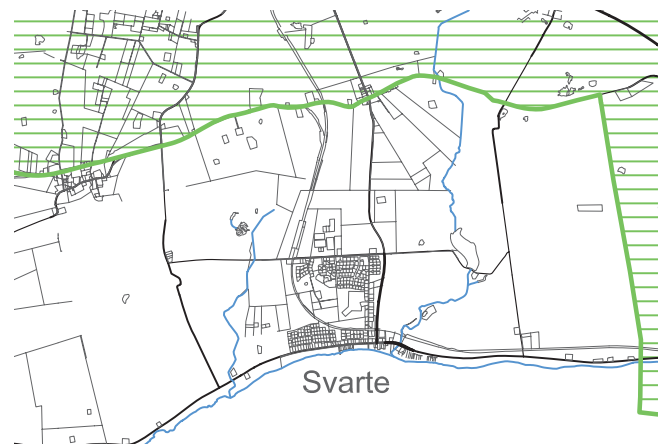
I kommunens vindkraftspolicy har all mark söder om väg E65-väg 9-Hörupsåsen, där Svarte med omgivningar ingår, (med undantag för befintlig och planerad tätortsutbyggnad), bedömts som ett större opåverkat område och därmed olämpligt för vindkraftsetableringar.

5.10 Kulturmiljövård

Enligt Miljöbalken 3 kap 6 § ska områden med kulturvärden som har betydelse från allmän synpunkt så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Områden som är av riksintresse ska skyddas.



Strandskydd enligt MB 7:13

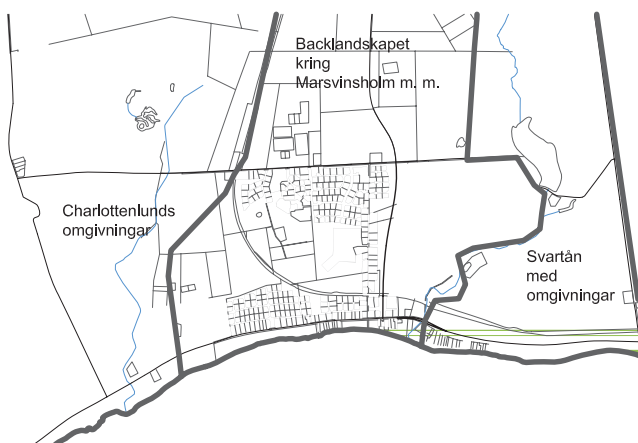


Riksintresse för naturvården

Riksantikvarieämbetet har genom Länsstyrelsen 1987 pekat ut ett antal områden som är av riksintresse för kulturmiljövården (Länsstyrelsens beteckning inom parentes). Värdeexterna för de olika miljöerna har reviderats 1997. Svarteområdet har varit bebott sedan stenåldern och är rikt på fornlämningar, medeltidskyrkor och ett värdefullt äldre byggnadsbestånd.

Sjörup – Charlottenlund – Snårestad (M158)
Området karaktäriseras av ett flackt slotts- och kustlandskap med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet kring Charlottenlunds slott. Godsförvaltningen har präglat landskapet, med bokskogar och allésystem, och bebyggelsen genom århundraden. Här återfinns höggravfält och bronsåldershögar i flack kustterräng liksom de medeltida kyrkorna och kyrkbyarna i Sjörup och Snårestad.

Bjärsjöholm– Balkåkra – Skårby (M160, 161, 169)
Området är ett utpräglat och vidsträckt slottslandskap kring slotten Bjärsjöholm, Marsvinsholm och Ruuthsbo med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet samt av godsens genom århundraden präglat odlingslandskap, sammanbundet av ett omfattande landskapsdominerande allésystem. Här återfinns bronsåldershögar och slott med medeltida ursprung, men med ett av 1800-talet präglat byggnadsbestånd. Järnvägen Ystad – Malmö (Grevebanan) med tillhörande byggnader sätter sin prägel på området liksom de medeltida kyrkorna i kyrkbyarna Skårby och Bjäresjö. (Området berör område av riksintresse för naturvården N79.)



Viktiga naturområden redovisade i ÖPL 2005 baserade på Länsstyrelsens Naturvårdsprogram och på Ystads kommuns egna inventeringar.

5.11 Värdefull kulturmiljö

Svarte

Svarte är ursprungligen ett fiskeläge vid Svartån. Sedan stenåldern har det varit en naturlig bosättningsplats vid åns utlopp i havet. Här finns flera gravar från bronsåldern och en stensättning, Disas ting som ligger vid kustvägen i byns västra del. Husgruppen Svarteboda öster om Svartån tillkom under senare hälften av 1800-talet efter att marken frånsålt Svartemölla kvarn och jordbruk. Mellan badplatsen och Svartån ligger byns nuvarande äldsta bebyggelse som är från 1800-talets första hälft. Den äldre benämningen på husgruppen är Brunstorp, efter en samling små hus som funnits vid korsningen mellan Balkåkravägen och kustvägen. Väster om badplatsen sträcker sig en rad med låga hus som huvudsakligen är från 1800-talets senare hälft. Sammantaget är de låga och tätt liggande gatuhusen söder om kustvägen av stort historiskt och miljömässigt värde för Svarte. Området närmast norr om kustvägen mellan ån och kv. Oboen är betydelsefullt ur miljösynpunkt bl.a. genom sitt byggnadsbestånd. Bebyggelsen norr om kustvägen är från sekelskiftet och framåt. Den öppna marken mot havet väster om bebyggelsen och strandområdets orörda natur är värdefulla att bevara. Området söder om kustvägen omfattas av bevarandeprogram liksom östra delen av norra sidan från och med kvarteret Klarinetten.

Svartåns dalgång

Svartåns mynning i havet och dess dalgång norr därom har sedan urminnes tider givit förutsättningar för bosättning och verksamhet. Skånska rekognoseringskartan från 1812-20 visar på att vattenkraften tagits tillvara för kvarnverksamhet. Längst i norr ligger Skönadal



Landskapsbildsskydd

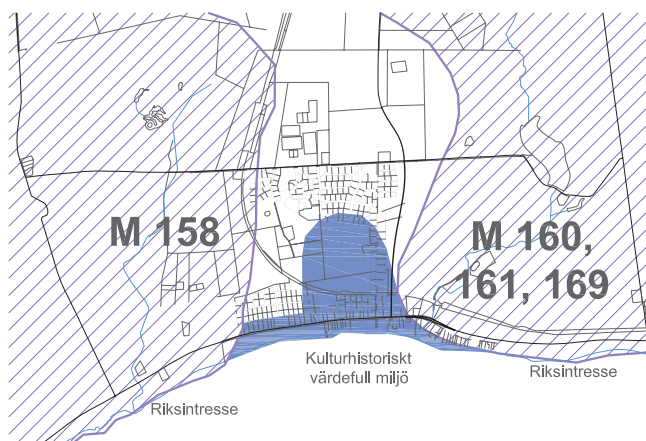
som tidigare benämndes Skönadals kvarn. Idag utgörs platsen av en gårdsbebyggelse med intilliggande bro över utloppet från Skönadalsdammen. Vidare söderut ligger Nymölla vars kvarn revs omkring 1915 och längst i söder där Svartån korsar Grevebanan ligger Svartemölla vars kvarnverksamhet upphörde omkring 1950. I dalgången omges Svartån av skogspartier och trädriddåer. De tätt liggande kvarnarna visar på vilken betydelse vattenkraften har haft i gångna tider. Dalgången omges närmast av betesmark och vidare utåt av odlingsmark.

Väg 9

Kustvägen, väg 9, genom Svarte utgör en gammal vägsträckning som bl.a. finns med på Skånska rekognoseringskartan (1812-20). Vägens ålderdom och betydelse kan bl.a. avläsas i den milsten som finns i Svarte. Historiskt har vägen betytt mycket för skjutssystem, postutdelning, transporter etc. På 1930-talet planterades oxel längs kustvägen. Bevarandet av träden har medfört att vägen bibehållit en relativt småskalig karaktär och samtidigt givit den en vacker siluett.

Järnvägen

Järnvägen genom Svarte byggdes 1874 av Malmö-Ystads Jernvägsaktiebolag i samband med industrialismens början i Skåne. Banan anslöt till de gods som låg längs sträckan då godsägarna var medfinansiärer till järnvägsbygget samt satt med i bolagets styrelse. Järnvägssträckan kom sålunda att kallas "Grevebanan". Charlottenlunds gamla stationsbyggnad ligger i Svartes nordvästra del i anslutning till godsets östra allé. Grevebanan visar godsägarnas starka ställning och järnvägens betydelse för framväxten av samhällen och jordbrukstransporter på landsbygden.



Riksintresse för Kulturmiljövården samt kulturhistoriskt värdefull miljö

Per Albin-linjen

Längs kusten i och kring Svarte finns flera betongvärn av olika typ som uppfördes 1939-40 i samband med 2:a världskriget. Värnen ingår i det som kallas Skånelinjen eller Per Albin-linjen som utgörs av tre grundvärn: kulsprute-, kanon- och observationsvärn. Denna försvarslinje är en unik företeelse som tydligt visar Skåne som gränsprovins.

Charlottenlund

Charlottenlund är ett fint exempel på en enhetlig godsmiljö från 1800-talets mitt. Slottet och ekonomibyggnaderna är uppförda i medeltidsinspirerad tegelarkitektur. En förenklad 1800-talspark med delvis bevarat växtmaterial ger karaktär åt anläggningen, vilken omges av bokskog och allékantade vägar i de fyra väderstrecken. Öster om godset flyter Charlottenlundsbäcken som har sin början i våtmarkerna norr om gårdens östra allé och rinner ut i havet vid den f.d. kvarnen Benstampen. Av kvarnen finns endast några grundstenar kvar. Benstampen är idag synonymt med det pittoreska hus från tidigt 1900-tal som är beläget invid kustvägen. Charlottenlund utgör med byggnader och omkringliggande kulturmiljöer en synnerligen viktig del i Svarteområdets landskap.



Charlottenlund

6. Mellankommunala intressen

Även om en utbyggnad inte rent fysiskt berör andra kommuner så kan nyexploatering medföra konsekvenser för andra kommuner.

Sjöbo och Simrishamns kommuner bedöms inte påverkas av en utbyggnad i Svarte. Skurups kommun kan påverkas av ökad trafik på väg 9. De ökade trafikmängderna är dock marginella. Se vidare i trafikutredning (Tyréns november 2008). En utbyggnad i Svarte har också positiva effekter för andra kommuner, som ett ökat resandeunderlag för kollektivtrafik, förbättrade kommunikationer, rekreativsmöjligheter och regionala cykelstråk.

7. Konsekvenser

En mer utförlig redovisning av konsekvenserna av planen lämnas i den särskilda miljökonsekvensbeskrivningen (Tyréns november 2008) som utgör en del av planhandlingen.

7.1 Planförslagets sammanlagda miljökonsekvenser

En utbyggnad enligt planförslaget kommer i första hand att påverka landskapsbild, strandskydd och riksintresseområde för kulturmiljö, innebära ianspråktagande av jordbruksmark samt medföra en ökad trafik längs vägar i och kring Svarte.

Ur miljösynpunkt har Ystads kommun valt att i huvudsak bygga ut orter i kollektivtrafiknära lägen. Svartes läge vid havet gör den också till en attraktiv ort där en utbyggnad har möjligheter att bli genomförd.

Detta ställningstagande medför att jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk eftersom i princip all mark runt Svarte är jordbruksmark. Denna gränsar i sin tur till naturmark eller strand om man inte väljer att utvidga planområdet norrut. En avvägning har här gjorts till förmån för naturmiljön. Ianspråktagande av jordbruksmark sker till förmån för en bevarad naturmiljö som i det aktuella området är skyddad genom strandskydd och regionala/lokala naturvårdsprogram.

I öster och väster kommer en utbyggnad i konflikt med riksintresseområde för kulturmiljö. I öster dessutom ett område med landskapsbildsskydd. Påverkan på dessa intresseområden bedöms som begränsad eftersom den föreslagna utbyggnaden sker i anslutning till befintlig bebyggelse och endast berör dessa i deras utkant och utrymme lämnas för att man även fortsatt skall kunna tyda de kulturhistoriska spåren i landskapet.

Påverkan på landskapsbildsskydd, riksintresse för kulturmiljön och övriga riksintressen ska ställas mot möjligheterna att stärka Svarte som en ort med en fungerande service och ett fungerande kollektivtrafiknät. De positiva miljöeffekter en utbyggnad i kollektivtrafiknära lägen innebär bedöms överväga påverkan på övriga riksintressen och landskapsbildsskydd. Detta överensstämmer också med de åtgärder som finns under miljömålet God bebyggd miljö.

7.2 Uppfyllelse av miljömål

Den planerade utbyggnaden berör ett antal av de uppställda miljömålen.

Begränsad klimatpåverkan

Utbyggnadsplanerna bygger på möjligheterna till goda kollektivtrafikvillkor vilket överensstämmer med miljömålet.

Ett rikt odlingslandskap

All exploatering sker på åkermark, randzoner och våtmarker undviks vilket är positivt för målet att bevara olika biotoper i odlingslandskapet. Den odlade kulturmarken minskar något vilket strider mot åtgärder för att uppfylla miljömålet.

Levande sjöar och vattendrag

Strider inte mot åtgärdsprogrammet om man kan vidta åtgärder för att motverka negativ påverkan på strandskydd längs Svartån i första hand.

God bebyggd miljö

En utbyggnad av Svarte ligger i linje med åtgärder som talar om "Planeringsunderlag för minskat transportbehov genom ändamålsenlig struktur och grönstruktur". Viktigt delmål att följa upp gäller buller.

Ingen övergödning

Läckage till vattendrag från jordbruksmark minskar i och med att denna ändrar användningsområde. Möjlighet att förbättra avloppssystem.

7.3 Sociala konsekvenser

Planförslaget möjliggör ett bostadsbyggande som medför en ökning av befolkningen med drygt 800 personer, i förhållande till dagens knappt 850 invånare i Svarte.

I nollalternativet skulle andelen äldre i Svarte öka. Tillgången på mindre lägenheter är liten i Svarte och många äldre skulle välja att bo kvar i ett för stort och opraktiskt boende och ungdomar skulle tvingas söka bostad utanför byn. En effekt av detta skulle bli minskat underlag för handel och service i Svarte.

Befolkningens sammansättning har samband med vilket slag av bostäder som byggs (småhus/flerbostadshus, stora/små lägenheter, bostads-/hyres-/äganderätt). En blandning i tillskottet av bostäder ger förutsättningar för en variation inom befolkningssammansättningen. Ett tillskott av mindre bostäder i Svarte gör det möjligt för äldre att byta till mindre bostad, samtidigt som större bostäder frigörs i det befintliga beståndet. Därigenom kan både äldre och yngre bo kvar och nybildade familjer kan bosätta sig i Svarte i äldre eller nybyggda hus.

Stora centrala områden för skola, förskola, idrotts- och fritidsverksamhet som bidrar till områdets attraktivitet och sociala liv skapas. Föreslagna parker och stråk ut i landskapet ger möjlighet till utevistelse och sociala kontakter, vilket har betydelse för människors hälsa.

Genom att bygga i måttlig takt skapas förutsättningar för en naturlig utökning av Svarte. De som redan bor i Svarte ska känna att Svarte fortfarande behåller sina unika kvaliteter.

Planen medför god tillgång till kollektivtrafik och därigenom närhet till en stor, differentierad, arbetsmarknad i Ystad och Öresundsregionen. Totalt ges mycket goda förutsättningar för pendling utan bil.

Väl tilltagna ytor för förskola och skola, idrottsområde, gång- och cykelstråk och grönstruktur har prioriterats med hänsyn till barn och ungdomars behov och förutsättningar. I Svarte kan barnen röra sig i bilfria stråk i hela centrala Svarte och nya bostadsområden förses med säkra och gena gång- och cykelvägar.



Svarteskolan



2008-05-21

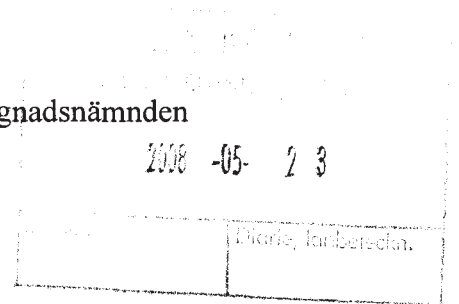
401-19055-08

86-A-0009

Vår referens

Samhällsbyggnadsavdelningen
Åsa Björn
040-25 23 15
asa.bjorn@m.lst.se

Miljö- och byggnadsnämnden
Nya Rådhuset
271 80 Ystad



Utställning av fördjupad översiktsplan för Svarte tätort i Ystads kommun

Ystads kommun har överlämnat förslag till fördjupad översiktsplan för Svarte i samband med utställning enligt 4 kap 6§ Plan- och bygglagen (PBL).

Länsstyrelsen har den 20 september 2006 yttrat sig över ett samrådsförslag med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Under utställningstiden skall Länsstyrelsen avge ett granskningsyttrande. Av yttrandet skall enligt 4 kap 9 § PBL framgå om:

- förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap Miljöbalken (MB),
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap MB inte följs,
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till risken för olyckor, översvämningar eller erosion.

Granskningsyttrandet skall i enlighet med bestämmelserna i 4 kap 2 § PBL fogas till översiktsplanen. Den antagna översiktsplanen skall sedan spridas till sådana myndigheter och övriga som har väsentligt intresse av den eller som använder översiktsplanen som beslutsunderlag.

Detta granskningsyttrande behandlar i huvudsak ovannämnda frågor.

Allmänt

Fördjupningen av översiktsplanen för Svarte har till syfte att pröva förutsättningarna för utbyggnad av Svarte samhälle samt att ange mål och riktlinjer för Svartes utveckling.

Av den fördjupade översiktsplanen framgår bl a att; utbyggnadsområdet i väster har utökats, både i norr och söder efter samrådsskedet av den fördjupade översiktsplanen, ny väg har markerats som ska avlasta befintligt vägnät,

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgiro/Bankgiro	E-post	www
205 15 Malmö	Kungsgatan 13	040-25 20 00 vax	040-252325	6 88 11-9	lansstyrelsen@m.lst.se	www.m.lst.se
291 86 Kristianstad	Ö Boulevarden 62 A	044-25 20 00 vx	044-252325	5050-3739		



utbyggnadsområdet i öster har marginellt minskats i anslutning till ravinen, småbåtshamn och pendlarparkering har utgått och antalet beräknade nya bostäder har minskats samt att genomförandetiden för planen förlängts till år 2030.

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att den fördjupade översiktsplanen bör kompletteras med en riskbedömning avseende skyddsavstånd som kan behövas vid en framtida utbyggnad av järnvägen. Den fördjupade översiktsplanen bör även kompletteras med en riskbedömning avseende sättningar och ras vid eventuell utbyggnad på markområde i öster

Länsstyrelsen anser att utbyggnad av delområde väster kan innebära påtaglig skada på riksintressena för kustzon och kulturmiljövård. Länsstyrelsen bedömer området som olämpligt att exploatera, eftersom den utbyggnad som föreslås på ett avgörande sätt förändrar kulturmiljön, och är därför oförenlig med bevarandet av riksintressena för kustzonen och för kulturmiljön. Länsstyrelsen kan vid detaljplaneläggning av området, komma att ingripa enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen bedömer även att det östra utbyggnadsområdet till viss del gör intrång i riksintressena för kustzon och kulturmiljövård varför Länsstyrelsen vid detaljplaneläggning av området kan komma att ingripa enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen. Utbyggnaden kan ytterligare begränsas i sin utsträckning och bör inte påverka/beröra befintliga områdesskydd.

RIKSINTRESSEN

Svarte ligger inom det högexploaterade kustområde som enligt 4 kap 1 § miljöbalken (MB) i sin helhet är av riksintresse med hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden. Planområdets utbyggnadsområden ligger i västra och östra delen till stor del inom riksintresseområdena för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB. Planområdet ligger delvis inom riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap 6 § MB. Järnvägen mellan Malmö och Ystad är av riksintresse för kommunikationer. Järnvägssträckningen är, tillsammans med funktionsbyggnader och tidiga verksamhetslokaler som är lokaliserade till bansträckningen, även en del av riksintresse för kulturmiljö.

Länsstyrelsen vill erinra om att den fördjupade översiktsplanen saknar en generell beskrivning och analys av riksintressena för kulturmiljö.



- Vilka är de övergripande karaktärsdragen?
- Vilka är betydelsebärarna i området och hur förhåller sig dessa till varandra, strukturer?
- Hur avser kommunen att säkerställa de kulturhistoriska värdena inom riksintressena?

Svartes utbyggnad i relation till redovisade riksintressen

Avvägning kan inte göras mellan riksintressen och de allmänna intressena som Ystad kommunen hävdar, och som i detta fall utgörs av bebyggelseutveckling i samband med service och befintligt kollektivtrafiknät.

Delområde Väster

Länsstyrelsen anser att utbyggnad av delområde väster kan innebära påtaglig skada på riksintressena för kustzon och kulturmiljövård, varför Länsstyrelsen vid detaljplaneläggning av området kan komma att ingripa enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen bedömer området som olämpligt att exploatera, eftersom den utbyggnad som föreslås på ett avgörande sätt förändrar kulturmiljön, och är därför oförenlig med bevarandet av riksintressena för kustzonen och för kulturmiljön.

Delområde Öster

Länsstyrelsen bedömer att det östra utbyggnadsområdet gör intrång i riksintressena för kustzonen och kulturmiljövård varför Länsstyrelsen vid detaljplaneläggning av området kan komma att ingripa enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen. Området har landskapsbildsskydd samt till viss del strandskydd.

Länsstyrelsens bedömning är dock att det till viss del är möjligt att göra en utbyggnad öster om tätorten. För att skapa en positiv landskapsbild och minimera intrånget i landskapsbilden samt undgå påtaglig skada på natur- och kulturmiljövärden, anser Länsstyrelsen att utbredningen av det planerade utbyggnaden bör omstuderas. Utbyggnaden kan ytterligare begränsas i sin utsträckning och bör inte påverka/beröra befintliga områdesskydd.

Genom att lyfta de befintliga kultur-, natur- och friluftsvärdena och utforma framtida bebyggelse hänsynsfullt kan kommunen tillföra området kvaliteter vid exploatering. Det är viktigt att kommunen vid fortsatt planläggning av det östra utbyggnadsområdet tar stor hänsyn till naturvärden. Utbyggnadens konsekvenser på naturmiljön och de generella biotopskyddsområdena (enligt 7 kap 11 §



miljöbalken) bör beskrivas och konsekvensbedömas i den kommande planprocessen.

Delområde Norr

Länsstyrelsen anser att den planerade utbyggnaden mot norr som ett bra alternativ för ortens utbyggnad av bostäder. Vid exploatering bör dock hänsyn tas till eventuella skyddsavstånd till det planerade verksamhetsområdet i norr.

Länsstyrelsen anser att utbyggnaden norrut kan ges en mjukare avrundning och att det planerade bostadsområdets utbredning bör ges av naturliga gränser i landskapet.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Översiktsplanen tar inte upp hälsa och säkerhet utan den delen finns i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att den fördjupade översiktsplanen bör kompletteras med avsnitt om Hälsa och Säkerhet.

Grundvattenmagasin av särskild betydelse

Grundvattenmagasin i jord med goda uttagsmöjligheter av grundvatten finns i den norra delen av planområdet www.vattenkartan.se. Eftersom magasinet överlagras av till största del täta skikt kan det vara olämpligt att tillåta bergboreade värmepumpar i området som punkterar det täta skiktet. Det gör att risken för förorening av grundvattnet ökar.

Järnväg

Ystadbanan löper genom Svarte. Riskhänsyn till en framtida utbyggnad av dubbelspårig järnväg ska tas. Länsstyrelsen hänvisar till policyn *Riskhantering i detaljplanprocessen 2006* och *Riktsam – riskhänsyn i samhällsplaneringen*. Länsstyrelsen vill erinra om att avstånd järnväg – bostäder utan åtgärder numera är minst 70 meter. Kommunen har angett som riktlinje 40 meter.

Klimatförändringar

Förutsättningarna för infiltration måste undersökas innan krav ställs på dräneringsfria husgrunder med lokalt omhändertagande. Om inte dagvatten- och markavvattningsfrågorna tas på allvar kan fuktskador drabba husen i området. Det är viktigt att en rejäl markbård mot Svartån bevaras. Framtida häftigare nederbörd kan innebära ökad erosionsrisk i åns strandbrinkar och innebära risk för skred eller sättningar om bebyggelsen placeras för nära ån. Det kan även finnas risk för sättningar i partier med militära underjordiska anläggningar. Vid eventuell ändring av markanvändning bör dessa risker undersökas.

Verksamheter

Länsstyrelsen anser att lokalisering av verksamhetsområdet i nordväst bör motiveras och planen bör tydligt ange intentionerna med verksamhetsområdet och behov av skyddsavstånd. Det planerade verksamhetsområdet ligger inom infiltrationsområde för grundvattenmagasinet varför risken för förorening av grundvattenmagasinet måste utredas särskilt vid detaljplaneläggning och vid val av verksamhet på platsen.

Buller

Med tanke på att trafiken, vid utbyggnad enligt planförslaget, förväntas öka på huvudvägnätet samt att tågtrafiken sannolikt även den kommer att öka är det viktigt att kommunen i kommande detaljplaner väger in den framtida möjliga utvecklingen. Länsstyrelsen anser det av yttersta vikt att bullerproblemen minimeras genom översiktsplanens utformning, i stället för att kommunen planerar in bostäder i sådant läge att det ställs omfattande byggnadstekniska krav för att klara gällande riktvärden för buller.

MILJÖBEDÖMNING

Riskerna för skred och ras bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

ÖVRIGA ALLMÄNNA INTRESSEN

Trafik och pendlarparkering

Kommunen bör i sin planering vara medveten om den stora trafikökningen som kan komma att ske i och med den framtida utbyggnaden av Svarte. Risker för störningar, försämrad säkerhet, barriärverkan och förändringar av ortens karaktär bör noga övervägas i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen anser i likhet med Vägverket att exploateringen är av sådan omfattning att trafiktillskottet kan innebära trafikproblem. Översiktsplanens trafikutredning måste därför kompletteras så att bl a problematiken med bl a korsningen väg 745/väg E65 klargörs.

För att få så många som möjligt att avstå från enskilt bilåkande och i stället välja tåget, måste kollektivtrafikutbudet öka. Det är viktigt att det i översiktsplanen avsätts mark för en ny pendlarparkering. Det är också viktigt att gena, trygga och säkra gång- och cykelvägsförbindelser byggs ut såväl till stationen, skolan och centrum.



Frågor kring markavvattning inom planområdet

Planförslaget innebär att en omprövning av berört dikningsföretag måste äga rum. Planområdets östra del ingår i ett dikningsföretag. I en sådan omprövning bör dagvattenfrågorna utredas i sin helhet för området. Tidigt samråd enligt miljöbalken bör ske med Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att en ordentlig plan för lokalt omhändertagande av vatten tas fram. Denna plan bör även ta hänsyn till ökade extremflöden avseende uppströms belägen jordbruksmark, innan planerade områden för bostäder detaljplaneras. Den hydrologiska belastningen flerfaldigas vid häftiga regn från en hårdgjord yta jämfört med jordbruksmark.

Utrymme bör lämnas för omhändertagande av dagvatten lokalt genom infiltration och för dagvattenmagasin. Kommunen bör även utreda möjligheten att genomföra restaureringsåtgärder av nu kulverterat vattendrag.

Dagvattnet belastar delvis nationellt värdefullt vattendrag

Dikningsföretaget/kulverten i östra delen av planområdet mynnar i Svartån vid Nymölla. Svartån är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vattendrag.

I handläggningen av detta ärende har deltagit Kerstin Nilermark (beslutande), Peter Malmquist, industrisektionen, Lena Hector, kulturmiljösektionen, Karin Emanuelsson, landskapsektionen, Ann-Margreth Brick, beredskapssektionen Anna Hagerberg, vattensektionen samt Åsa Björn, plan- och bostadssektionen (föredragande).



Kerstin Nilermark



Åsa Björn

Kopia via e-post till:

Länsöverdirektör Björn Risinger, deltagande, Vägverket, Banverket, Försvaret

Kopia till: Kommunerna; Sjöbo, Tomelilla, Skurup och Simrishamn

