



Antagandehandling

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**  
till Fördjupning av översiktsplan för SVARTE  
Nov 2008

## Uppdragsorganisation

Beställare: Ystads kommun  
Kontaktperson: Dick Bengtsson  
Telefon: 0411-577000  
Adress: Plan och bygg  
Nya Rådhuset 271 80 Ystad

Konsult: Tyréns AB  
Uppdragsansvarig: Per Eneroth  
Handläggare MKB: Anders Dahl  
Telefon: 040-698 17 29  
Adress: Isbergs gata 15  
205 19 Malmö

Handling färdigställd: Nov 2008, rev 2008-12-02  
Tyréns uppdragsnummer: 210898

Flygfoto Bergslagsbild AB

# Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Inledning	5
Bakgrund	5
Omfattning	5
Syfte	5
Mål och riktlinjer	6
Tidigare utredningar	7
Riksintressen och förordnanden	7
Förutsättningar	9
Landskapsbild	9
Kulturmiljö	10
Naturmiljö	11
Rekreation och friluftsliv	12
Mark, vatten, luft	12
Markanvändning	12
Teknisk försörjning	13
Bebyggelse och trafik	13
Gällande planer	14
Beskrivning av förslaget	17
Planförslag	17
Nollalternativ	19
Studerade alternativ	19
Miljökonsekvenser	21
Allmänt	21
Landskapsbild	21
Kulturmiljö	22
Naturmiljö	22
Rekreation och friluftsliv	23
Hälsa och säkerhet	23
Markanvändning och naturresurser	25
Verksamhetens sammanlagda miljökonsekvenser	25
Uppfyllelse av miljömål	25
Samråd	27
Uppföljning	27
Källförteckning	28

# Sammanfattning

Svarte är ett av de samhällen som i översiktsplanen, ÖPL 2005, pekats ut som möjliga tillväxtorter. 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.

Den fördjupade översiktsplanen för Svarte omfattar ett område mellan havet, Svartån, Charlottenlundsbäcken och en nordlig gräns norr om Finnamossen. Planen skall tydliggöra de intentioner som finns i ÖPL 2005.

Som samhälle är Svarte ursprungligen ett fiskeläge vid Svartån. Spår av bosättning finns sedan stenåldern. Svarte ligger omgivet av ett jordbrukslandskap med goda åkerjordar. Landskapet är präglat av slott och storgods men också av skiftesreformen som innebar att mindre odlingsenheter slogs samman till större och att vissa bybildningar försvann. Det omgivande landskapet bjuder på vackra vyer och är i den östra och västra delen ingående i ett område med landskapsbildsskydd. Jordbrukslandskapet är av kulturhistoriskt intresse och som sådant avsatt som riksintresse i både öster och väster. Kusten, Charlottenlundsbäcken och Svartån omfattas av strandskydd.

Hela området ingår i riksintresse för kustzon inom vilket bebyggelse och tillgänglighet till kustnära områden regleras. Dessutom utgörs hela kuststräckan längs Svarte av en del i ett större riksintresseområde som friluftslivet.

Genom Svarte går järnvägen mellan Malmö och Ystad samt Västra Kustvägen, väg 9. Enstaka fastigheter längs järnväg och väg 9 är bullerstörda i dagsläget. I övrigt är trafikmängderna för små för att orsaka andra miljöstörningar i form av utsläpp och partiklar. Ett mindre antal fastigheter ligger nära järnvägen och innanför gällande avstånd som tillämpas som riskavstånd till järnväg.

Utbyggnad av bostäder föreslås i öster längs Balkåkravägen och i väster längs järnvägen samt i ett område norr om Skönadalsvägen. Ett verksamhetsområde med småskalig verksamhet föreslås längs järnvägen norr om befintlig idrottsplats. Idrottsplatsen bibehålls och utökas till sin dubbla storlek. Befintligt vägsystem bibehålls och kompletteras med en ny matargata mellan väg 9 i Svartes västra del, längs det västra utbyggnadsområdet och till det nya verksamhetsområdet för att sedan ansluta till Balkåkravägen. Denna nya matargata kommer tillsammans med väg 9 och Balkåkravägen att utgöra det övergripande

vägnätet. I den fördjupade översiktsplanen förbereds för en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår. Såväl grönstråk som gång- och cykelstråk förstärks och förbättras i den fördjupade översiktsplanen. Området mellan stranden och pågatågsstationen lyfts fram och skall studeras vidare.

En utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen innebär att olika intressen ställs mot varandra och att en sammanvägning måste göras. Ur miljösynpunkt har Ystads kommun valt att i huvudsak bygga ut orter i kollektivtrafknära 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. Inanspråktagande av jordbruksmark sker till förmån för en bevarad naturmiljö som i det aktuella området är skyddat 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 kollektivtrafknät. De positiva miljöeffekter en utbyggnad i kollektivtrafknära lägen innebär bedöms överväga påverkan på övriga riksintressen och landskapsbildsskydd. Detta överensstämmer också med de åtgärder som finns under miljömålet *God bebyggd miljö*.

# Inledning

## 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 ÖPL 2005 planperiod som sträcker sig till år 2015.

I kommunens översiktsplan ÖPL 2005 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.

I Svarteområdet, som omfattar sydvästra kommundelen, beräknas befolkningsökningen under planperioden (-2015) till 199 personer, från 1790 till 1989 invånare. Målsättningen är att bygga 230 nya bostäder (den undre planeringsnivån ligger på 160 bostäder).

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 goda möjligheterna till allmänna kommunikationer. Svarte har även en etablerad skola och barnomsorg.

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

## Omfattning

Denna fördjupning av översiktsplanen anvisar områden för utbyggnad av Svarte fram till och med år 2030. Den följer i stora drag översiktsplanen för Ystads kommun, ÖPL 2005. Planområdet omfattar ca 350 hektar och begränsas i väster av naturområdet kring Charlottenlundsbäcken, i norr av en tänkt linje ca 400 meter norr om Skönadalsvägen, i öster av Svartån och i söder av Östersjön.

## Syfte

MKB:n syftar till att belysa de miljökonsekvenser som kan tänkas uppstå vid genomförande av planen fullt ut samt beskriva hur eventuella negativa miljökonsekvenser kan minimeras eller undvikas.



Översikt över aktuellt planområde för fördjupad översiktsplan i Svarte. Gräns för planområdet markerat med rött.

## Mål och riktlinjer

### Miljömål

De 16 nationella miljömålen är omarbetade till Skånska förhållanden och omfattar då 15 miljömål. Dessa är:

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

### Folkhälsomål

Det övergripande målet för folkhälsoarbetet är att skapa samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

Den svenska folkhälsopolitiken utgår från elva målområden som fokuserar på de faktorer i samhället som påverkar folkhälsan, det vill säga på livsvillkor, miljöer, produkter och levnadsvanor. Ansvar för målen är fördelade mellan olika aktörer och nivåer i samhället.

Folkhälsomålen är:

- 1: Delaktighet och inflytande i samhället
- 2: Ekonomisk och social trygghet
- 3: Trygga och goda uppväxtvillkor
- 4: Ökad hälsa i arbetslivet
- 5: Sunda och säkra miljöer och produkter
- 6: En mer hälsofrämjande hälso- och sjukvård
- 7: Gott skydd mot smittspridning
- 8: Trygg och säker sexualitet och en god reproduktiv hälsa
- 9: Ökad fysisk aktivitet
- 10: Goda matvanor och säkra livsmedel
- 11: Minskat bruk av tobak och alkohol, ett samhälle fritt från narkotika och dopning samt minskade skadeverkningar av överdrivet spelande.

### Allmänna hänsynsregler

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

1§ Bevisbörderegeln - verksamhetsutövaren har bevisbördan.

*Denna MKB upprättad av verksamhetsutövaren beskriver eventuella miljökonsekvenser och hur dessa skall undvikas.*

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 försiktighetsåtgärder

*Negativa konsekvenser och risk för sådana skall beaktas i MKB:n. Åtgärdsförslag för att undvika eller minska negativa konsekvenser skall redovisas.*

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

*Alternativa lokaliseringar är studerade. Ståndpunkter för val av lokalisering är redovisade.*

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

*Planen skall följa kommunens miljöhandlingsplan.*

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

*Planen skall följa kommunens miljöhandlingsplan.*

7§ Ansvar för att avhjälpa skador - skador ska avhjälpas, även sådana som orsakats tidigare

*Verksamhetsutövaren är ansvarig för skador. Förbättring och justering av tidigare planering möjliggörs.*

### Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna är ett rättsligt styrmedel för miljöpolitiken som sätter gränser för vad man anser att människa och miljö kan utsättas för utan att betydande olägenhet uppstår. Dessa ligger till grund för bedömningar av konsekvenser gällande buller och avgaser.

Miljökvalitetsnormer finns för dels kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), partiklar (PM10), svaveldioxid (SO<sub>2</sub>), bly (Pb) kolmonoxid (CO), bensen och ozon för skydd av människors hälsa samt dels för svaveldioxid (SO<sub>2</sub>) och kväveoxid (NO) för skydd av ekosystem enligt förordning (SFS 2001:527). Denna förordning gäller miljökvalitetsnormer för utomhusluft enligt 5 kap. miljöbalken.

Biltrafiken är generellt sett den största utsläppskällan och för denna är det miljökvalitetsnormerna avseende NO<sub>2</sub> och PM10 som är mest aktuella. Miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> och PM10 är 40 µg/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde.

Även normen för bensen är relevant men överskrids generellt sett inte i Skåne län. Övriga fastställda normer beräknas vara av mindre betydelse längs vägar och gaturum eftersom dessa utsläpp ligger under miljökvalitetsnormen.

## Tidigare utredningar

- Trafikutredning Svarte, Tyréns AB Malmö Februari 2008.
- MKB Svarte, Tyréns AB Malmö, maj 2006.
- Riskanalys järnväg, för området söder om kv. Uvertynen, 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.

## Riksintressen och förordnanden

Det finns ett stort antal områden i Sverige som utpekats vara av riksintresse för olika verksamheter i samhället. Dessa områden ska skyddas mot åtgärder som kan komma i konflikt med det samhällsintresse som legat till grund för riksintresseförklaringen. Syftet med riksintressena är att åstadkomma en god hushållning med landets värdefulla mark- och vattenresurser. Riksintressena är av olika karaktär. I miljöbalken hanteras de i tredje och fjärde kapitlet.

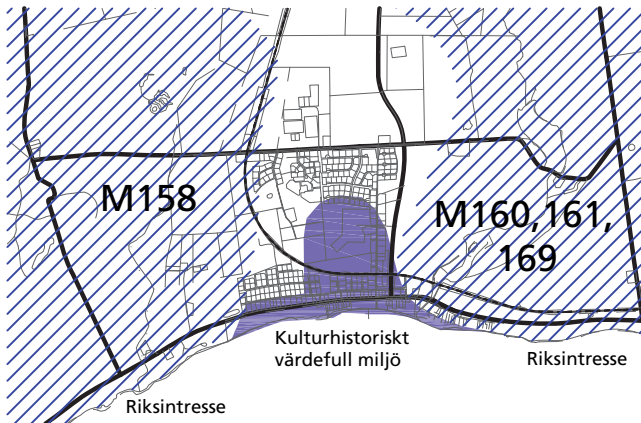
Planområdet omfattas av ett flertal områden av riksintresse eller likställda intresseområden. Intressen som är relevanta och avgörande för planens genomförande behandlas utförligare i förutsättningskapitlet och miljökonsekvensbeskrivningskapitlet under respektive rubrik. Omfattning av riksintressen samt strandskydd framgår av kartor på sidan 8.

Riksintressen som berör planområdet:

- Kulturmiljövård (se rubrik Kulturmiljö)
- Kustzon
- Friluftsliv (se rubrik Rekreation och friluftsliv)
- Järnväg
- Fiske

Dessutom omfattas området av:

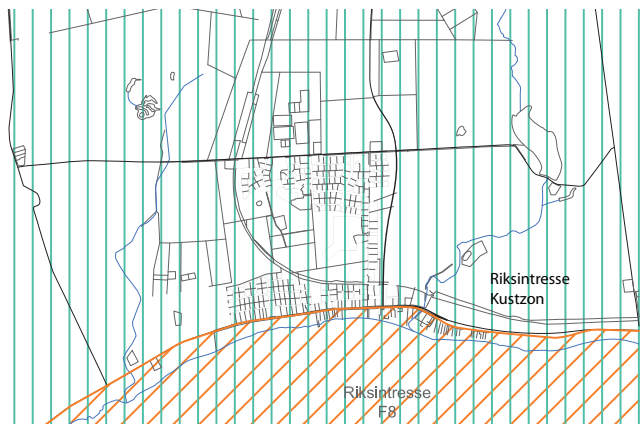
- Strandskydd
- Landskapsbildsskydd



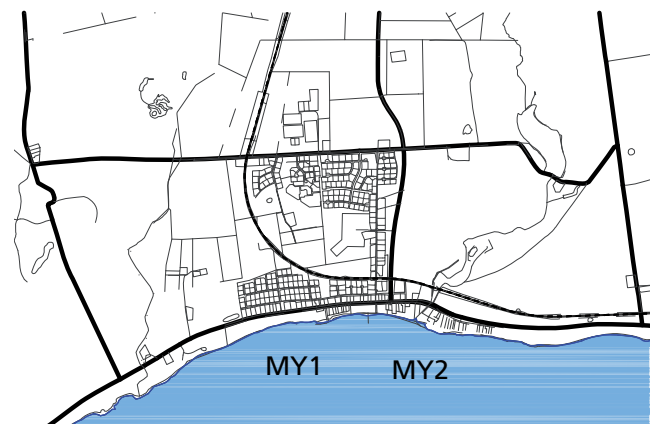
Riksintresse för Kulturmiljövården samt kulturhistoriskt värdefull miljö



Strandskydd



Riksintresse för friluftslivet samt riksintresse för kustzonen



Riksintresse för yrkesfiske



# Förutsättningar



*De stora landskapsrummen i området samt vegetationsridåer.*

## Landskapsbild

Svarte ligger på en sluttning ned mot havet i ett böljande jordbrukslandskap som på sina ställen är starkt kuperat. Terrängen höjer sig från kusten upp till en högre liggande plåtå som ligger på en nivå cirka 25-35 meter över havet.

Området kan delas in i ett antal landskapselement som vart och ett har en stark karaktär. Se kartillustration ovan.

Kustområdet utmed stranden är väl definierat av bebyggelsen och den högre strandvegetationen i den östra delen. I Svartes västra del är övergången till det omgivande landskapet mer diffus och kustzonen sträcker sig en bit inåt land över väg 9.

Samhället domineras av höjden vid Charlottenlunds stall som utgör ett starkt karaktärskapande element i sin omgivning. Detta förstärks än mer av hästarna som betar kring stallet och ibland avtecknar sig mot horisontlinjen.

I öster och väster omges Svarte av ett storskaligt, öppet och böljande jordbrukslandskap. Den östra och norra delen bjuder på storslagna utblickar mot Marsvinsholm i norr och havet och Ystad i öster. Den västra delen utgörs av ett något mer begränsat landskapsrum som inte bjuder på lika vida utblickar som den östra delen.

I öster och väster avgränsas landskapet av Svartån och Charlottenlundsbäcken med tillhörande vegetation. Charlottenlundsbäcken utgörs av en relativt smal trädrida som ansluter till slottslandskapet västerut. Svartån är en del av en bred trädbevuxen ravin med betesmarker och utgör ett eget landskapselement.

Tvärs den västra delen löper allén mot Charlottenlunds slott och som i väster ansluter till andra alléer. Väster om Charlottenlundsbäcken utbreder sig ett slottslandskap med böljande åkrar med inslag av betesmarker, skogsdungar och alléer.

Områden med landskapsbildsskydd (enligt NVL § 19 före 1975) finns i västra och östra delen av planområdet. I öster omfattar det dalgången längs Svartån inklusive landskapet på ömse sidor om denna samt en del av kusten öster om Svarte. I väster omfattar det en sträcka längs kusten samt ett område kring Charlottenlund (se karta sid 12).



*Allén längs Skönadalsvägen mot Charlottenlund.*

## Kulturmiljö

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. 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.).



Disas ting.

Svarte var ursprungligen två olika byar, Brunstorp och Svarteboda, i två olika socknar i två olika häradar. Den låga, täta bebyggelsen söder om kustvägen är från 1800-talet och har bevarat en ursprunglig prägel. Bebyggelsen norr om kustvägen är från sekelskiftet och framåt.

I den östra delen längs Svartån ligger Svartemölla gård, vars anor sträcker sig åtminstone tillbaka till 1600-talet. Flera kvarnar, Skönadals kvarn och Nymölla, har legat längs ån och visar vilken betydelse vattenkraften haft i gångna tider.



Rekognoseringskartan från 1815 visar Svartån med uppdammda vattenytor vid kvarnarna. Svartes centrala delar benämns Brunstorp och vägnätet kring Charlottenlund har helt andra sträckningar. Planområdets ungefärliga gräns markerad med röd linje.

De äldsta vägsträckningarna är kustvägen, Balkåkravägen och vägsträckningen längs Svartåns dalgång. Balkåkravägen har tidigare haft en sträckning längs Pianogatan men har i senare tid flyttats österut. Skönadalsvägen tillkom förmodligen under 1800-talets senare hälft.

Odlingslandskapet i den östra delen är format av 1800-talets skiften och har under 1900-talet givits en stordriftskaraktär. Gårdarna ligger centralt placerade i sina brukningsenheter.

Charlottenlund, i den västra delen av planområdet, är ett fint exempel på tidig 1800-talsmiljö, där alla byggnader är uppförda i tidstypisk vacker tegelarkitektur. En förenklad 1800-talspark med delvis bevarat växtmaterial ger karaktär åt anläggningen, vilken omges av bokskog och allékantade vägar. Flera av gårdens äldre och mindre byggnader har rivits under 1900-talet. De fyra alléerna kring gården tillkom vid mitten av 1800-talet. Av dessa är den östra som leder in mot Svarte den vackraste och i landskapet mest påtagliga. Odlingsmarkerna runt Charlottenlund är väl samlade runt gården och de stora fälten är tillsammans med alléerna särskilt tydliga när man befinner sig norr om ägora och har utsikt åt söder mot havet.

Odlingslandskapet öster om Charlottenlundsbäcken har tidigare varit uppdelat i mindre brukningsenheter med fält och betesmarker. Det är först under de senaste årtionden som denna indelning har tagits bort och en sammanslagning till dagens stora sammanhängande odlingsmark har skett. Detta markområde är det som senast har införlivats i Charlottenlunds ägor.

Av rekognoseringskartan på sidan 10 framgår att en väg tidigare har gått snett över detta markområde. Bebyggelse har funnits längs denna väg i olika lägen under de senaste 200 åren. Dagens väg upp till Krutboden och vidare mot fastigheterna norr därom är en rest av denna väg.

Järnvägen mellan Ystad och Malmö är byggd på 1870-talet och benämns Grevebanan. Det har tidigare funnits en smalspårig järnväg längs Skönadalsvägen som har förbundit Charlottenlund med Grevebanan.

Längs kusten sträcker sig ett av Länsstyrelsen utpekade kulturmiljöstråk. Skånelinjen, eller Per Albin-linjen som den också kallas, började byggas år 1939 och skulle fungera som en befästningslinje längs den skånska kusten. Försvarslinjen är en unik företeelse som tydligt visar Skåne som gränsprovins. Samtliga värn är viktiga delar i den helhet som Skånelinjen utgör. De värn som ligger en bit in från kusten i den östra delen är av något yngre datum och anlagda på 60-talet.

### Riksintressen och förordnanden

Enligt Miljöbalken 3 kap 6 § skall 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 skall skyddas.

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. Framförallt aktuellt ur kulturmiljövårdssynpunkt är det storskaliga godslandskapet.

Sjörup – Charlottenlund – Snårestad (M158)

*Flackt slotts- och kustlandskap med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet kring Charlottenlunds slott med av godsförvaltningen genom århundraden präglad landskap och bebyggelse. Höggravfält och bronsåldershögar i flack kustterräng. Medeltida kyrkor och kyrkbyar i Sjörup och Snårestad. Slottslandskap med bokskog och allésystem.*

Bjärsjöholm – Balkåkra – Skårby (M160, 161, 169)

*Utpräglad och vidsträckt slottslandskap kring slotten Bjärsjöholm, Marsvinsholm och Ruuthsbo med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet samt av godsen genom århundraden präglad odlingslandskap, sammanbundet av ett omfattande landskapsdominerande allésystem. Bronsåldershögar. Slott med medeltida ursprung, men med ett av 1800-talet präglad byggnadsbestånd. Järnvägen Ystad – Malmö. Medeltida kyrkor i kyrkbyarna Skårby och Bjäresjö. (Området berör område av riksintresse för naturvården N79.)*

Sedan 1998 pågår en inventering av kulturhistoriska byggnader och miljöer på landsbygden i Ystads kommun. Syftet med arbetet är att ta fram sockenvisa bevaranderiktlinjer och 2003 förelåg Balkåkra socken, byggnadsvård och tradition, där Svarte ligger.

### Fornminnen

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

## Naturmiljö



Betesmarker längs Svarteåns dalgång.

### Riksintressen och förordnanden

Utänför planområdet finns Bjärsjöholm – Marsvinsholmsområdet (N79). Detta berör inte det aktuella planområdet och berör inte heller dess närmiljö. I utkanten av planområdet finns mindre områden upptagna i ängs- och hagmarksinventeringen. Se karta sidan 12.

Utöver riksintresseområdet finns viktiga naturområden, 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 oregelbundna terrängen*



Landskapsbildsskydd (gul), strandskydd (blå) samt ängs- och hagmarker (lila).

söder om Ensligheten. Flera dalgångar skär genom området, t ex Svartåns dalgång. De kalkrika och lätta jordarna har inneburit förutsättningar 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 präglad 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 godsena. Delar av området omfattas av riksintresse för naturvård (Bjärsjöholm – Marsvinsholmsområdet, N79).

#### Svartån med omgivning

Svartån som avvattnar Krageholmsjön 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 slutningar, granplanteringar, dammar och våtmarker. Norr om godset Ruuthsbo är än delvis kanaliserad. Söder om godset omges än av starkt sluttande ängsmark och lövskog. I de branta slutningarna finns torrängsvegetation och i de planare delarna intill än 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 omgivning

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 sammanhängande skogsområde. Mindre dungar med bok- och ädellövträd 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.

#### Strandskydd

Strandskydd finns längs kusten (med undantag för detaljplanlagda områden) samt längs Svartån och Charlottenlundsbäcken. Generellt gäller strandskyddsbestämmelse 100 meter på ömse sidor om vattendrag.

#### Kustzon

Riksintresse för kustzonen omfattas av 3 kap 1§ och 4§ MB. Bestämmelserna skall inte utgöra ett hinder för utbyggnaden av befintliga tätorter, det lokala näringslivet eller uppförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret. Om det finns särskilda skäl utgör bestämmelserna heller inget hinder för utvinningen av värdefulla ämnen enligt 3 kap 7§ MB. Ny bebyggelse inom kustzonen skall prövas restriktivt så att allmänhetens tillgång till strandområden inte påverkas negativt.

#### Hälsa och säkerhet

##### Buller

Enstaka fastigheter kan redan i dagsläget vara bullerstörda. Bullerskyddande åtgärder skulle kunna vara motiverade för dessa. I dagsläget passerar 30 persontåg och fem godståg dagligen Svarte. Bullerberäkningar visar att det är den maximala bullernivån, det vill säga den högsta nivån från

ett enda godståg som passerar som är den dimensionerande faktorn för överskridande av gällande planeringsmål (riktvärden) för buller. Planeringsmålen, som tagits fram gemensamt av Banverket och Naturvårdsverket, anger de bullernivåer som långsiktigt inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. Idag utsätts ett antal hus utmed järnvägen i Svarte för bullernivåer som överskrider planeringsmålen.

### Luft

Trafikmängderna längs väg 9, som är den väg med de största trafikmängderna i planområdet, är så små att de inte kommer upp till de nivåer då mätningar behöver övervägas. Ytorna i vägens omgivning är dessutom öppna och välventilerade.

### Magnetfält

I dagsläget finns ett mindre antal hus som ligger nära järnvägen (inom 20 m från spåret), som kontinuerligt kan beröras av magnetfältsnivåer som ligger lite över dem som vi normalt ständigt har i bostäder.

### Farligt gods

Andelen tung trafik på väg 9 är 5-8% vilket motsvarar 120-140 tunga fordon/dygn. År 2001 genomfördes en utredning gällande lastbilstrafiken längs väg 9 för att utröna om denna skulle kunna ledas längs andra vägar. Ett åtgärdsprogram är framtaget och vissa åtgärder är vidtagna, bland annat hastighetsnärningar.

Järnvägen trafikeras av ca 5 godståg/dygn varav ett innefattar transport av farligt gods.

### Trafik

I trafikutredningen framgår att under tidsperioden 2003-2008 har 13 olyckor skett i Svarte, samtliga med lindrig skadeföljd. 10 av olyckorna var singelolyckor och 3 var cykelolyckor. Det finns inget mönster och särskilt utsatta punkter där olyckorna inträffat.

### Rekreation och friluftsliv

Hela området kring Svarte utgörs av riksintresse för friluftslivet (F8) och ingår i ett område som utgörs av kuststräckan mellan Abbekås och Sandhammaren. Området berör områden av riksintresse för naturvård och kulturmiljövård.

Mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt med hänsyn till bl.a. friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada miljön. Behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skall särskilt beaktas. Områden som är av riksintresse för friluftslivet skall skyddas. (Miljöbalken

3 kap 6 §) Med friluftsliv menas vistelse i naturen för naturupplevelser, fysiska aktiviteter och avkoppling.

Kustområdet i Ystad ingår i ett sammanhängande område 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.

Genom Svarte passerar Sverigeleden, en cykelled bestående av utvalda vägar med ringa trafik, som är landsomfattande. I Svarte finns också en badplats.

### Bebyggelse, trafik och kommunikationer

Huvudvägnätet utgörs av riksväg 9, Västra Kustvägen, som är en niometersväg som går mellan Trelleborg och Ystad, Balkåkravägen (väg 745) och Skönadalsvägen (väg 744). Balkåkravägen omges av obebyggda zoner på båda sidorna av vägen, och upplevs som lättframkomlig och säker genom Svarte tätort. Skönadalsvägen fungerar som uppsamlingsgata för trafiken i Svarte. Lokalgatunätet är väl utbyggt. Inom tätorten är hastigheten reglerad till 50 km/h.

Gång- och cykelvägnätet har byggts ut i takt med genomförandet av detaljplaner och idag finns ett relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät inom Svarte. Ett gång- och cykelstråk förbinder Svarte med Ystad. Det planeras för en cykelväg mellan Abbekås och Svarte, där första etappen påbörjades i maj 2005.

Busshållplatser finns vid Västra Kustvägen öster och väster om Svartån, längre västerut mot Charlottenlund samt en ändhållplats vid skolan.

Järnvägen (Ystadbanan) är av riksintresse för kommunikationer. Ystadbanan är en viktig länk mellan järnvägsnäten i Sverige, Danmark och Polen. Banan trafikeras både av persontåg och av godståg. 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 korsar Balkåkravägen planskilt.

Ett planerat förbindelsepar i Malmö mellan Ystadbanan och Öresundsbanan förväntas förkorta restiden till



Dagens trafiksituation i Svarte (utdrag ur trafikutredning).

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 reserveras för detta ändamål, vilket är särskilt viktigt inom tätorterna Ystad, Svarte och Rynge.

## Naturresurser

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.

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.

## Markanvändning

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 (3 ha mark i den nordöstra delen är privatägd). Marken inom det östra området ägs till ca en tredjedel av kommunen och ca två tredjedelar av en privat markägare. Det västra markområdet ägs till största delen av privata markägare, kommunen äger en mindre del närmast järnvägen i den norra delen av detta område.

## 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.

## Gällande planer

### 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.

### 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. En utbyggnad av samhället norrut är föreslagen 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 närströvsområden och en gång- och cykelväg redovisas



Utsnitt ur ÖP 2005 för Ystads kommun. Gul markerar bebyggelseområden för bostadsändamål.

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.

### 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 obebyggda området vid järnvägen i östra delen av Svarte är betydelsefullt och bör behållas obebyggt. 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.

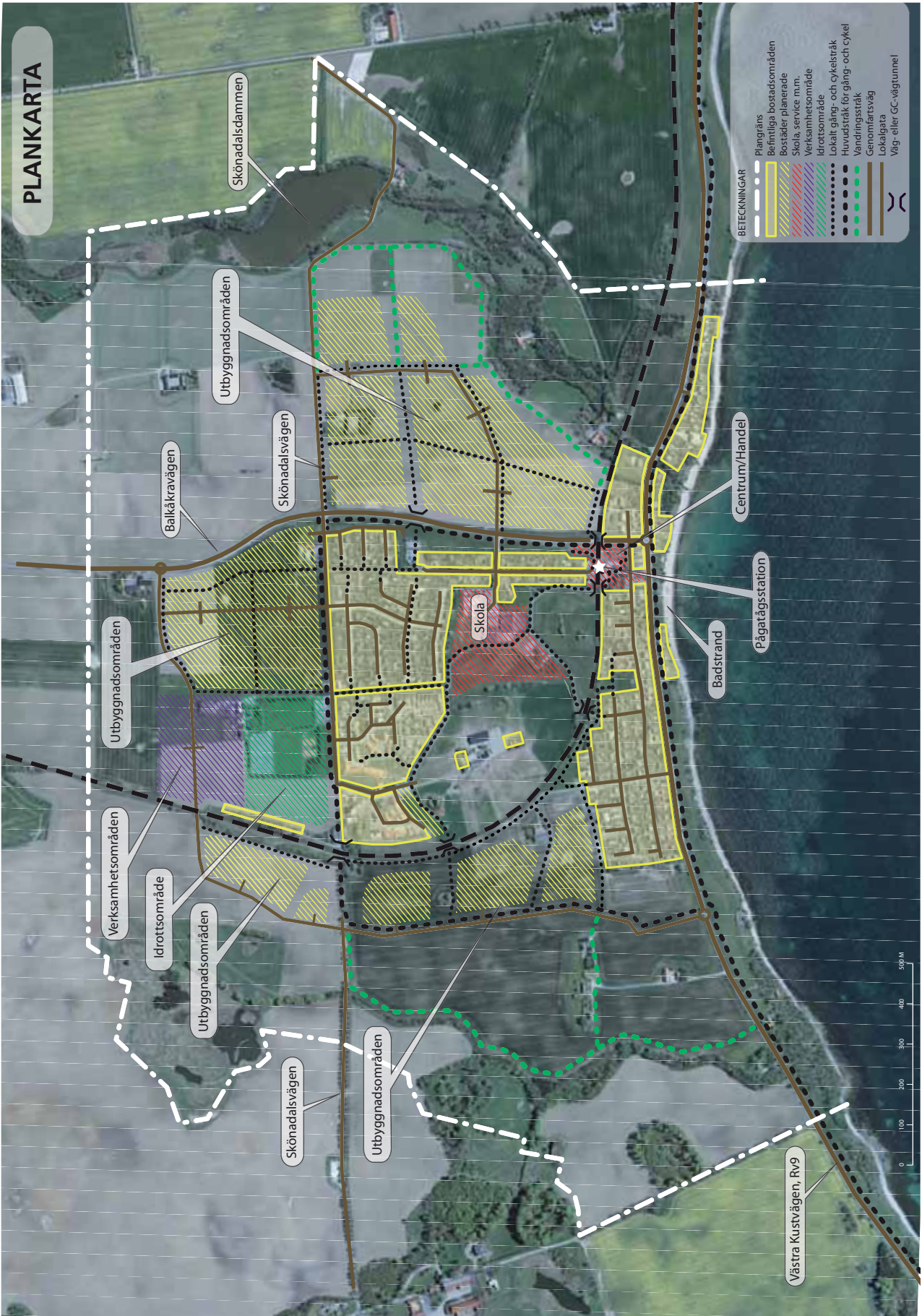
### Gällande detaljplaner

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



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

# PLANKARTA



Planförslag upprättat av Ystad kommun.



# Beskrivning av förslaget

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.

Beskrivningen nedan är en sammanfattning av den fördjupade översiktsplanens text. För mer detaljerad information hänvisas till denna.

## Bebyggelse

Planen omfattar utbyggnadsområden för ca 450 bostäder, vilket förväntas täcka utbyggnadsbehovet i Svarte inom planperioden (2008-2030). Av de 450 bostäderna är flertalet planerade i tre nya utbyggnadsområden: norr, väster och öster. Ett fåtal bostäder är planerade inom tätorten i ett mindre område nordväst om stall Charlottenlund som en fortsättning av det påbörjade utbyggnadsområdet vid Munspelsgatan. Marken ägs av kommunen.

## Delområde norr

Det norra utbyggnadsområdet, beläget norr om Skönadalsvägen, omfattar ca 12 hektar, i huvudsak jordbruksmark, och bedöms kunna rymma ca 100 bostäder. En blandad bebyggelse med såväl villor som mindre bostäder föreslås. 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. Området avgränsas i väster av en matargata i nord-sydlig riktning. Bebyggelsen grupperas i byar och 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. Marken ägs till ungefär lika delar av kommunen och en privat markägare. 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.

## Förskola/skola

Nytt läge för befintlig förskola i den gamla skolbyggnaden föreslås i direkt närhet till Svarteskolan. Ytterligare ett område för en ny förskola föreslås centralt i det västra området.

Svarteskolan utgör idag ett viktigt centrum och en samlingspunkt i byn. Förutom skolverksamhet finns fritidsverksamhet, en stor idrottshall och bibliotek i skolans byggnader. För framtida behov har ett reservområde lagts ut väster om skolområdet.

## 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 reservområde på drygt 2 ha för framtida behov.

## Äldreboende

Det nuvarande Svarte har ingen dagcentral eller annan service för de äldre. Äldreboende och dagcentral kan rymmas inom planerade utbyggnadsområden och bör placeras så centralt som möjligt i byn.

## Verksamheter

Ett verksamhetsområde föreslås norr om idrottsplatsen, öster om järnvägen. Området är ca 5 ha stort och är avsett för småskaliga verksamheter. Vilken typ av verksamheter som kan bli aktuella avgörs i detaljplaneskedet.

## Trafik och kommunikationer

### 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. En skyddszon på 40 meter mellan järnväg och bostäder föreslås. Inom denna zon berörs ett tiotal fastigheter, främst söder om spårområdet. Avståndet till dessa fastigheter är idag ca 20 meter. Inlösen behöver enbart bli aktuell för någon enskilda 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. Förutom de redan existerande planskilda korsningarna med järnvägen föreslås en ny i höjd med stall Charlottenlund för gång- och cykeltrafik. 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.

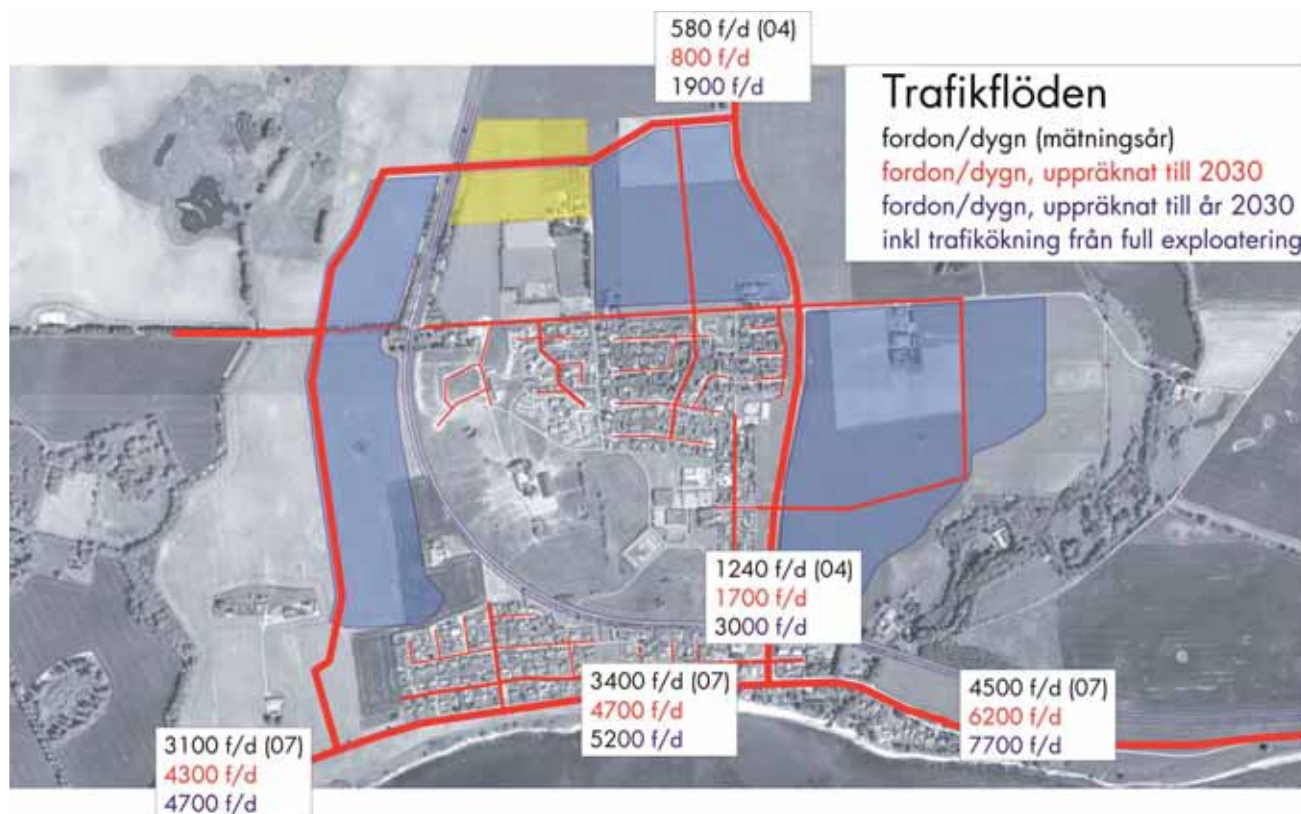
Skönadalsvägen tonas ned i det övergripande vägnätet på sträckan inom Svarte samhälle.

En ny matargata föreslås mellan Balkåkravägen och Västra Kustvägen, vilken kommer att utgöra matargata till de västra och norra utbyggnadsområdena samt till verksamhetsområdet norr om Skönadalsvägen. 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. Det östra området nås via Skönadalsvägens östra förlängning samt ny gata i korsningen med Orgelgatan. Dessa vägar kopplas samman inom området.

### 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. Matargatorna



I bilden ovan redovisas dagens trafikflöden på Balkåkravägen och väg 9 för vardagsdygn, flöden uppräknade till 2030 enligt Vägverkets uppräkningsfaktorer för trafik, samt de totala trafikflödena år 2030 inklusive full utbyggnad enligt förslag till fördjupad översiktsplan för Svarte.

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.

### Kollektivtrafik

Busslinjerna för regional trafik kommer att ha sin huvudsakliga sträckning i Västra Kustvägen och Balkåkravägen. Hållplatslägen bör studeras i takt med att Svarte byggs ut. Stor vikt kommer att läggas på utformningen vid Pågatågstationen för att skapa en naturlig omstigningsplats mellan olika trafikslag.

### 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 lämnas mot den nya bebyggelsen som kan förbli jordbruksmark. 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 planförslagets östra del avslutas bebyggelsen med en bred zon mot Svartåns dalgång som förblir obebyggd och kan förbli öppen. 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.

### Strandområdet

Området mellan stranden och pågatågsstationen behöver studeras för att ges en bättre helhetslösning när det gäller entrén till stranden, parkering, affär, kiosk och restaurang. Entrén till stranden sker idag genom en mörk gångtunnel under Västra Kustvägen. Det är viktigt att denna tunnel tillsammans med kringområdet förbättras och öppnas upp. En arkitektävling föreslås för att studera området i sin helhet.

### 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.

### Nollalternativ

Som jämförelsealternativ vid miljökonsekvensbedömningen har ett alternativ valts där ingen eller mycket måttlig utbyggnad sker av Svarte. Måttlig utbyggnad innebär i huvudsak komplettering av befintliga områden och omfattar då i storleksordningen ett tiotal bostäder. Trafiklösningen är den samma som idag men trafikciffrorna är uppräknade till jämförelseårsnivå som för trafiken är år 2030.

Som jämförelseår används en antagen tidpunkt i framtiden där en utbyggnad i enlighet med den fördjupade översiktsplanen antas ha skett. Denna jämförelsetidpunkt är satt till 2030.

### Studerade alternativ

Regionalt har andra alternativ studerats vad gäller utbyggnad av bostäder. Orter som saknar pågatågstrafik har då förkastats, bl.a. Ryнге, med motiveringen att inte ytterligare binda sig vid ett bilberoende samhälle.

Lokalt har en utbyggnad och förtätning av de centrala delarna kring Charlottenlunds stall studerats och föreslagits. En lokal opinion mot detta har lett till att dessa planer har skrinlagts.



# Miljökonsekvenser

## Allmänt

I denna miljökonsekvensbeskrivning behandlas de frågor där planens genomförande innebär en påverkan eller konsekvens (positiv eller negativ) jämfört med nollalternativet.

Riksintresse för fiske bedöms inte påverkas av planförslaget. Den föreslagna utbyggnaden av Svarte sker avskilt från havet i och med att föreslagen hamn har utgått ur planen.

## Landskapsbild

### Nollalternativet

Landskapsbilden påverkas inte i nollalternativet.

### Utbyggnadsalternativet

Utbyggnaden i den västra delen påverkar landskapet på olika sätt beroende på var man befinner sig i detta område. Placeringen längs järnvägen medför att bebyggelseranden flyttas västerut men innebär endast en mindre påverkan på landskapsbilden och landskapsrummet i denna del. Ett öppet landskap kommer fortsatt att finnas längs Charlottenlundsbäcken och Charlottenlundsområdet kommer att upplevas som fristående från Svarte och som en tydlig gräns i väster.

I det fortsatta arbetet bör bebyggelsens avslut i väster studeras vidare för att klargöra om den skall avslutas med matarleden eller med bebyggelse väster om denna. Likaså bör vägens sträckning detaljstuderas med hänsyn till topografi och kulturhistoriska kopplingar.

Den centrala höjden i Svarte med hästgården är karaktärsskapande och bör lyftas fram i planeringen av de västra delar genom att siktlinjer skapas längs vilka man ser denna även i övriga delar av området.

För upplevelsen av miljön är det också viktigt att allén längs Sköndalsvägen kan upplevas i sitt sammanhang. Andra alléer och trädader bör inte planteras i anslutning till denna.

Utbyggnaden i öster ligger delvis i ett område med landskapsbildsskydd (enligt NVL § 19 före 1975). Området omfattar dalgången längs Svartån och en del av kusten öster om Svarte. De delar som primärt berörs är den östra halvan av området. En exploatering kräver ett upphävande av landskapsbildsskyddet i dess nuvarande form.

Genom det föreslagna utbyggnadsområdet i öster går en brytpunkt i terrängen som skiljer de områden som har en direkt anknytning till Svartån och de delar som är kopplade till Balkåkravägen och det böljande åkerlandskapet ned mot havet. För delarna väster om brytpunkten bedöms påverkan på landskapsbilden som måttlig eftersom denna utbyggnad innebär en naturlig fortsättning på bebyggelsen i Svarte längs Balkåkravägen. För den östligaste delen i området är kopplingen till Svartåns dalgång stark. Det föreslagna släppet mellan bebyggelsen och dalgången bidrar till att framhäva Svartån som fristående element i landskapet. Bebyggelsens avslutning österut är viktig att studera i det fortsatta planarbetet så att en remsa av öppet landskap bibehålls mellan bebyggelsen och Svartån.

För den som färdas längs Balkåkravägen kommer påverkan på landskapsbilden att bli märkbar. En omsorgsfull utformning av bebyggelse och studier av siktlinjer är därför av största vikt i det fortsatta arbetet. En positiv konsekvens är att Balkåkravägen på ett naturligt sätt kan ändra karaktär från landsväg till byväg och att Svarte får en tydligare gräns för den som nalkas samhället norrifrån.

Utbyggnaden av bostäder i norr och i förtätningsoverområdena bedöms inte ha några påtagliga negativa konsekvenser för landskapsbilden. Gränsen mot det omgivande landskapet förskjuts något norrut men är sett till det stora landskapet som sträcker sig till Marsvinsholm norrut av mindre betydelse. För dessa områden handlar det mer om att de skär av utblickarna ut över fälten för den befintliga randbebyggelsen.



Västra kustvägen (väg 9) från väster. I mitten anar man det centrala höjdpunktet.

## Kulturmiljö Nollalternativet

Ingen påverkan på kulturmiljön sker i nollalternativet.

### Utbyggnadsalternativet

Enligt Miljöbalken 3 kap 6 § skall 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 skall skyddas. En utbyggnad av Svarte enligt planförslaget påverkar två områden av riksintresse för kulturmiljövården, Sjörup–Charlottenlund–Snårestad (M158) i väster och Bjärsjöholm–Balkåkra–Skårby (M160, 161, 169) i öster.

Ny bebyggelse i kulturlandskapet mellan Svarte och Charlottenlundsbäcken medför att odlingslandskapets sentida storskaliga och öppna fält minskar något. Här bör dock nämnas att dagens öppna odlingsarealer i planområdet är ett resultat av sammanslagningar av åker och betesmark som genomförts under 1900-talets senare del. Kopplingarna till Charlottenlund och markerna runt godset är tydligast längs allén vid Skönadalsvägen. I övriga delar av det västra planområdet är kopplingen starkare till Svarte än till Charlottenlund. Befintlig bebyggelse inom planområdet bevaras och den nya vägsträckningen från norr till söder genom planområdet sammanfaller till vissa delar med en äldre försvunnen vägsträckning genom området. Genom att studera denna vägsträckning och ansluta bebyggelse till denna skulle den nya bebyggelsen kunna tydliggöra tidigare samband i landskapet. Påverkan på kulturmiljön bedöms med detta utbyggnadsförslag som begränsad eftersom stora öppna områden bevaras mot Charlottenlundsbäcken och den nya bebyggelsen på ett naturligt sätt knyter an till Svarte och den bebyggelse som finns i den sydvästra delen mot väg 9.

Grevebanans tidigare relativt öppna läge genom Svarte och den geografiskt tydliga kopplingen till Charlottenlunds gård försvinner till viss del i och med planförslaget. Det är därför viktigt att allén mellan Charlottenlund och Svarte ges en frizon så att den upplevs som fristående. Från järnvägs korsningen bevaras en fri siktlinje söder om allén i riktning västerut mot de böljande fälten och skogsdungarna öster om Charlottenlunds gård.

Ny bebyggelse i kulturlandskapet mellan Svarte och Svartån medför att odlingslandskapets sentida storskaliga och öppna fält till viss del försvinner i detta område. Området som berörs av riksintresset är relativt stort och intrånget sker i dess ena kant. Det innebär med andra ord ingen uppstyckning av ett större sammanhängande område. I det större sammanhanget bedöms påverkan som mindre på riksintresseområdet men kan tillsammans

med andra liknande åtgärder i andra delar innebära en påtaglig förändring av det kulturhistoriska landskapet. Genom kommunens planeringsfilosofi att begränsa och koncentrera utbyggnadsområdena bedöms risken för liknande utbyggnader i andra delar av riksintresseområdet som liten. Exploateringen medför eventuellt att gården Balkåkra 8:10 rivs. Även de militära värnen riskerar, om än marginellt, att skäras av i sin sammanflätade struktur.

Ny bebyggelse i landskapet norr om Svarte medför att odlingslandskapets sentida storskaliga och öppna fält försvinner i dess södra del närmast Svarte. De föreslagna utbyggnaderna i norr bedöms inte påverka kulturmiljön, utan bör kunna genomföras utan menlig inverkan på denna.

## Naturmiljö Nollalternativet

Naturmiljön bevaras i stort sett som den är idag. Visst näringsläckage (framförallt kväve) från åkermark till vattendragen Charlottenlundsbäcken och Svartån kan förekomma.

### Utbyggnadsalternativet

Mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön (Miljöbalken 3 kap 3 §).

Planområdet ligger utanför riksintresseområdena för naturmiljö men berör såväl riksintresse kustzon som strandskydd (längs Svartån och Charlottenlundsbäcken). Riksintresset för kustzon bedöms inte påverkas av utbyggnaden eftersom kustmiljön med dess strukturer och tillgängligheten till dem inte påverkas. Strandskyddet kan tangeras i den östra delen mot Svartån och dispens från detta kan krävas. Omfattning och behov bör studeras i detaljplaneskedet.

Det östra utbyggnadsområdet för bostäder ligger delvis inom det regionala intresseområdet ”Svartåns mynning och nedre del” som pekats ut av Länsstyrelsen som ett område med naturvärde i deras naturvårdsprogram.

Utbyggnaden sker till sin helhet på jordbruksmark och påverkar inte de egentliga naturintressena i området. Dock kan utbyggnaden påverka den helhetsbild man har av Svartån och naturmiljön i anslutning till denna i den sydöstra delen av detta område. Det östra utbyggnadsområdet kan innebära ett mindre intrång i strandskyddet utmed Svartån, men bedöms inte innebära några hinder för bevarande av goda livsvillkor på land och i vatten för växt- och djurlivet.



Strandskydd (blå) och landskapsbildsskydd (gul) med plangräns markerad (röd streckad linje). Ungefärlig utbredning av utbyggnadsområden markerat med vitt.

I planförslaget föreslås att naturstråken längs med såväl Charlottenlundsbäcken som Svartån förstärks och är markerade som vandringsstråk. En negativ konsekvens för naturmiljön längs Svartån och Charlottenlundsbäcken kan vara den ökade tillgängligheten som kan leda till ökad störning och ökat slitage.

## Rekreation och friluftsliv

### Nollalternativet

Tillgängligheten till riksintresseområdet kommer i nollalternativet, liksom i dagsläget, vara något begränsad av att Västra Kustvägen utgör en barriär. Stranden kan visserligen nås via en gångtunnel under vägen, men denna känns mörk och kan upplevas som otrygg.

Vegetationspartierna längs vattendragen på ömse sidor om planområdet är attraktiva ur rekreationssynpunkt. Längs Charlottenlundsbäcken finns en fin promenadstig. Svartån är mer svårtillgänglig ur rekreationssynpunkt.

Liksom i dagsläget kommer jordbruksmarken att utgöra en barriär för det rörliga friluftslivet.

### Utbyggnadsalternativet

Den i planen tänkta centrumutvecklingen, som också innebär en ökad tillgänglighet till stranden, är positiv för möjligheten att utnyttja de rekreations- och friluftslivsvärden som riksintresseområdet och stranden utgör.

Tillgängligheten till i första hand området kring Svartån förbättras med planförslaget. Med en utbyggnad av ett gångstråk mot Charlottenlundsbäcken ökar man

tillgängligheten till detta område. I ett område där det i närmiljön är ont om allemansrättsligt tillgänglig mark bedöms den ökade tillgängligheten till Svartån och Charlottenlundsområdet som mycket viktig.

### Barriäreffekter

Den barriär som jordbruksmarken innebär kommer till en del att försvinna i och med en utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen.

Nya planskildheter med järnvägen är också positivt med hänsyn till barriäreffekterna.

## Hälsa och säkerhet

### Nollalternativet

#### Buller

Bullerberäkningar visar att det i nollalternativet är den maximala bullernivån (den högsta nivån från en enda lastbil som passerar) som är den dimensionerande faktorn för överskridande av gällande riktvärden för buller. Trafikökningen innebär således att det inte är fler bostäder som utsätts för buller över riktvärdet, men att störningarna återkommer tätare när det är fler fordon som passerar. Vissa bullerskyddsåtgärder kan redan i nollalternativet krävas för bebyggelsen utmed väg 9.

Då det förutsätts att järnvägen är utbyggd till dubbelspår i nollalternativet innebär det att de bullerskyddsåtgärder som krävs för att innehålla riktvärdena för buller har vidtagits av Banverket vid utbyggnaden. I princip innebär det att inga bostäder behöver utsättas för buller överstigande planeringsmålen i nollalternativet, såvida det inte

bedömts som tekniskt omöjligt eller ekonomiskt orimligt att uppföra bullerskydd. Utbyggnaden till dubbelspår innebär även att två bostadsfastigheter i centrala Svarte, på norra sidan av järnvägen vid järnväghållplatsen, troligen kommer att behöva lösas in.

### *Luft*

Som vägledning för när beräkningar av luftföreningar bör utföras använder Vägverket så kallade nomogram där man med ledning av fordonsmängden på vägen kan avläsa när miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar riskerar att överskridas. På väg 9 beräknas fordonsmängden för nollalternativet prognosåret 2030 vara i storleksordningen 6 200 fordon per årsmedeldygn. I nomogrammet kan då avläsas att luftföreningshalterna 15 meter från öppen terräng inte kommer ens i närheten av den nivå då detaljerade beräkningar behöver övervägas. Några luftföreningsmätningar görs inte i Svarte. Dock bedöms inte dagens miljö kvalitetsnormer överskridas i dagsläget.

Den ökade trafikeringen på banan bedöms medföra endast en marginell ökning av partikelutsläppen till luft från järnvägen. Någon mätning eller beräkning av partikelhalten i omgivningsluften intill Svarte har inte gjorts men de partikelhalter som emitteras av tågtrafiken bedöms dock inte vara av en sådan storleksordning att någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormen för partiklar föreligger.

### *Magnetfält*

Nollalternativet innebär ingen nämnvärd skillnad jämfört med dagsläget beträffande antalet hus som ligger inom 20 m från järnvägen och som kontinuerligt kan beröras av magnetfältsnivåer som ligger lite över dem som vi normalt ständigt har i bostäder.

### *Farligt gods*

Andelen transporter med farligt gods ökar i och med den årliga trafikökningen även i nollalternativet. Järnvägen trafikeras av ca 5 godståg/dygn varav ett innefattar transport av farligt gods i dagsläget. En utbyggnad till dubbelspår möjliggör en ökad trafik och därmed ett ökat antal transporter med farligt gods. Kommunen tillämpar i dagsläget ett skyddsavstånd på 40 meter till bostäder längs järnvägen.

## **Utbyggnadsalternativet**

### *Buller*

Vid utbyggnad enligt planförslaget ökar trafiken på huvudvägnätet jämfört med nollalternativet. Bullerberäkningar visar dock att det ändå är den maximala bullernivån som är den dimensionerande faktorn för

överskridande av gällande riktvärden. En utbyggnad av bostäder med ett byggnadsfritt avstånd på 12 meter från huvudvägarna, som planförslaget föreskriver, bedöms som fullt möjlig men kräver då bullerskyddsåtgärder i form av vallar eller plank.

Utmed Balkåkravägen har bullerberäkningar utförts på fyra olika ställen. Gränsen för var riktvärdet inte överskrids om inga bullerskyddsåtgärder vidtas (frifältsvärden) varierar mellan 23 och 45 meter från vägen. Vid detaljplanering av utbyggnadsområdena bör mer utförliga beräkningar genomföras.

Buller från järnvägen bedöms utgöra en viktig aspekt vid nybyggnation av bostäder främst i de västra utbyggnadsområdena. Bullerberäkningar visar att det är den maximala bullernivån som är den dimensionerande faktorn för överskridande av gällande riktvärden. En utbyggnad av bostäder på ett avstånd av 40 m från järnvägen (som är det skyddsavstånd ur risksynpunkt som kommunen tillämpar) bedöms fullt möjlig ur bullersynpunkt, förutsatt att bullerskydd i form av främst vallar och/eller plank anläggs. För området längst ner i sydost kan det dock möjligen bli problematiskt att innehålla riktvärdena på grund av att järnvägen här ligger på en hög bank. Här krävs troligen mer långtgående bullerskyddsinsatser.

I samband med att olika alternativ för bebyggelseutformning och bullerdämpande åtgärder tas fram bör mer utförliga bullerberäkningar göras. Oavsett om riktvärdena överskrids eller ej kan det vara många människor som påverkas av bullret, vilket kan ge upphov till ohälsa, varför en så god bullerdämpning som möjligt alltid bör eftersträvas.

### *Luft*

Utbyggnaden medför ökad trafik och därmed även en ökning av de lokala utsläppen av främst kolmonoxid, kväveoxider, polyaromatiska kolväten och partiklar. Vid användning av nomogrammetoden, på samma sätt som i nollalternativet, visar sig trafikmängden på väg 9 (som mest 7 500 fordon/dygn år 2030) fortfarande medföra luftföreningshalter långt under gällande miljö kvalitetsnormer för såväl kvävedioxid som partiklar.

Utsläppen av luftföreningar från järnvägen bedöms marginella, då denna är elektrifierad och emissionen av slitagepartiklar är densamma som i nollalternativet. Spridningen av partiklar från banan reduceras av bullerskydd och kan reduceras ytterligare genom kompletterande vegetation längs spåren. Någon risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormer för partiklar eller överskridanden av gränsvärden för tillförsel av metaller till åkermark bedöms inte föreligga.



### *Magnetfält*

Den i planförslaget angivna skyddszonen på 40 meter bebyggelsefri zon utmed järnvägen vid nybyggnation av bostäder bedöms som tillräcklig med avseende på de magnetfält som alstras av järnvägen.

### *Farligt gods*

Den planerade bebyggelsen i det västra området har ett skyddsavstånd till järnvägen på 40 meter enligt kommunens riktlinjer. En riskbedömning kan bli aktuell i detaljplaneskedet för att stämma av dessa riktlinjer mot Riktsam som tillämpas av Länsstyrelsen och som säger att skyddsavståndet skall vara 70 meter.

### *Övrigt*

Några mark- eller vattenföroreningar orsakas ej av planförslaget.

Vad gäller stall Charlottenlund kommer kommunen att tillämpa den policy (Hästar och bebyggelse) som tagits fram av Länsstyrelsen beträffande avstånd mellan hästanläggningar och bostäder. Detta bör följas upp i detaljplaneskedet.

### *Uppfyllelse av folkhälsomål*

Planförslaget bedöms inte strida mot något av folkhälsomålen.

## **Markanvändning och naturresurser**

### **Nollalternativet**

I nollalternativet kommer åkermarken att fortsätta brukas som idag.

Några kommunala vattentäkter eller skyddsområden för vattentäkter finns inte inom eller i närheten av planområdet.

### **Utbyggnadsalternativet**

Utbyggnaden innebär att ca 65 ha jordbruksmark tas i anspråk. Konsekvensen för lantbruket bedöms bli att vissa mindre brukningsenheter minskar i storlek eller helt utgår.

Några kommunala vattentäkter eller skyddsområden till vattentäkter påverkas inte av planförslaget.

## **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 skyddat 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*.

## **Uppfyllelse av miljömål**

Den planerade utbyggnaden berör ett antal av de uppställda miljömålen (se sidan 6).

### *Begränsad klimatpåverkan*

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

### *Ett rikt odlingslandskap*

All exploatering sker på åkermark och 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 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.

## Samråd

Samråd under arbetet med fördjupad översiktsplan:

- Samråd har hållits med Länsstyrelsen i ett inledande skede 15 december 2005.
- Planförslaget har varit utsänt för samråd till länsstyrelsen, berörda statliga organ, regionala och kommunala organ samt övriga som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget under tiden 12 juli – 8 september 2006. Annons har varit införd i Ystads Allehanda och Skånska Dagbladet.
- Ett allmänt informationsmöte har hållits i Svarteskolas gymnastiksal den 23 augusti 2006. (ca 350 personer)
- Efter samråd tidens slut har ett dialogmöte hållits i Norrreportskolans matsal den 23 augusti 2007. (ca 150 personer) Framförda synpunkter redovisas i samrådsredogörelse.
- Enligt Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2008-02-21, har fördjupad översiktsplan för Svarte varit utställd under tiden 15 mars – 16 maj 2008. Myndigheter, sakägare och övriga berörda har beretts tillfälle till granskning genom kungörelse samt efter annons i Ystads Allehanda och Skånska Dagbladet.

## Uppföljning

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

För att konstatera omfattningen av eventuella fasta fornlämningar inom framtida bebyggelseområden bör arkeologiska förundersökningar utföras i samband med att detaljplaner upprättas.

Riskbedömningar och skyddsavstånd bör studeras vidare i detaljplaneskedet.

Bullerskydd för såväl befintlig som ny bebyggelse följs upp i det fortsatta arbetet.

Planens intentioner för att mildra konsekvenserna på riksintressen för kulturmiljö, landskapsbildsskydd och strandskydd bevakas i detaljplaneskedet. Särskilt viktigt är det att studera bebyggelsens avslut i öster och väster samt sträckningen av den nya matargatan i väster.

Uppföljning av föreslagna åtgärder för att minska negativa miljökonsekvenser av projektet bör ske i det fortsatta arbetet.

### Tillstånd och dispenser

I det fortsatta arbetet kommer tillståndsansökningar och dispenser att erfordras för följande:

- Dispens från strandskydd i de östra delarna längs Svarteån kan bli aktuellt.
- Upphävande av landskapsbildsskydd (avser ett mindre område i den östra delen).

# Källförteckning

- MKB i Skåne län, Länsstyrelsen i Skåne län, 2001.
- Kulturminnesvårdsprogram för Skåne, Länsstyrelsen i Malmöhus län, 1984.
- Översiktsplan Ystads kommun, 2005.

Digitalt material:

Länsstyrelsens intressen

Hemsida Länsstyrelsen i Skåne län

