TILLÄGG TILL ÖVERSIKTSPLAN 2005

YSTADs KOMMUN

Utbyggnadsstrategi

Bostäder Verksamheter Handel

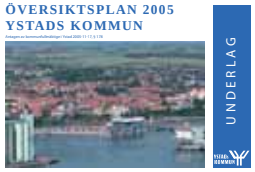
Antagen av kommunfullmäktige i Ystad 2011-02-17, § 23

ÖVERSIKTSPLANEN
2005

TILLÄGG TILL ÖVERSIKTSPLANEN
2010

Översiktsplan 2005

Planen



Underlag

Aktualisering 2010

Utbyggnadsstrategi
Bostäder Verksamheter Handel

Vindkraftsplan

Handlingsplan för förvaltning
och skydd av kusten

Grönstrukturprogram

Förord

Ystads kommuns befolkning växer och kommunen utvecklas. Det är en positiv utveckling som vi värnar om och därför krävs planering av markanvändningen på lång sikt. Plats för bostäder, handel och verksamheter ska finnas och lokaliseras så att goda och tillgängliga miljöer, miljömässigt hållbara transporter och möjlighet att värna om kulturmiljöer och naturresurser skapas. Därför har vi tagit fram en strategi för hur utbyggnaden ska kunna ske.

Utbyggnadsstrategin sträcker sig fram till år 2045. En planering som sträcker sig så långt in i framtiden är en visionsplanering, vars syfte är att lyfta fram olika viktiga aspekter och genom dem ge den överblick över resurser och behov som behövs för att kunna planera för en stark och hållbar kommun.

Representanter för Kommunstyrelsen, Samhällsbyggnadsnämnden, Myndighetsnämnden, Kultur- och Turistnämnden, Barn- och Utbildningsnämnden samt Socialnämnden har under arbetets gång deltagit i en arbetsgrupp för utbyggnadsstrategin.

Arbetsskisser och bakgrundsmaterial har löpande presenterats på kommunens hemsida, där alla kunnat ta del av materialet och kommentera arbetet genom en gästbok på hemsidan. Det har även varit möjligt att få hjälp att ta del av materialet via biblioteket.

Från Plan o Bygg har följande deltagit:
Dick Bengtsson, stadsbyggnadschef, projektansvarig
Malin Gülich, handläggande arkitekt
Thomas Holtenäs, planarkitekt
Ewa Engström, karttekniker
Anna Möller, planarkitekt
Eva Nygren, planarkitekt

Fotografierna är tagna av Plan o bygg,
Ystads kommun.
Flygfotografier är tagna av Bergslagsbild AB

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte 6
Syfte och planperiod 6
Ett tillägg till ÖP 2005 6
Visioner och mål 6

Underlag 7

Befolkningsutveckling och bostadsbehov 8
Ystads kommun växer 8
Planperiod 8
Utbyggnad och boendetäthet 8

Viktiga förutsättningar för att kommunen ska kunna växa 10
Ystad i regionen 10
En ändamålsenlig struktur 10
Miljömål och hållbar utveckling 11
Värna tillgångar och resurser 12

Övergripande utbyggnadsprinciper 13
Bygga i kollektivtrafiknära läge 13
Ny bebyggelse där bebyggelse redan finns 13
Skapa förutsättningar för god närmiljö 13

Utbyggnadsstrategi för bostäder 14
Ystad 14
Svarteområdet 16
Sövestadsområdet 17
Köpingebroområdet 18
Löderupsområdet 20
Byggande på landsbygden 21
Tabell 23
Kartor 24

Utbyggnadsstrategi för verksamheter 26
Verksamheter och verksamhetsområden 26
Framtida utbyggnad 26
Ystad 27
Svarteområdet 27
Köpingebroområdet 27
Karta 28

Utbyggnadsstrategi för handel 29
Strategins syfte och omfattning 29
Handelsutredning och handelspolicy 29
Olika typer av handel 29
Lägen för handel 30
Karta 32

Markanvändning 33
Förändringar i markanvändningen 33

Trafikstrukturer 34
Vägnätet i Ystads kommun 34
Kollektivtrafik 35
Cykelvägnät 37
Karta 38

Miljökonsekvensbeskrivning 39
Bakgrund och syfte 39
Utbyggnadsstrategi 39
Ystad 39
Köpingebro och Svarte 41
Övriga utbyggnadsområden 42
Trafikstrukturer 43
Miljöförutsättningar 43
Miljöbedömningsmål 44
Studerade alternativ 45
Nollalternativ 45
Avgränsning av MKB 45
Utbyggnad på högvärdig åkermark 45
Utbyggnad inom riksintresseområden 46
Övriga miljökonsekvenser 47
Sammanfattning 48
Uppföljning 48

Referenser 49

Bakgrund och syfte

Nu gällande översiktsplan antogs 2005. Varje mandatperiod ska kommunen ta ställning till om planen är aktuell genom en aktualitetsförklaring. Vid kommunfullmäktiges sammanträde den 20 augusti 2009 befanns planen som helhet vara aktuell och beslut togs att aktualitetsförklara den men också att komplettera översiktsplanen med tillägg avseende planperiod, utbyggnadsstrategi, kustskydd, vindkraft, grönstrukturprogram, infrastruktur och miljökonsekvensbeskrivning.

Syfte och planperiod

Ystads kommun har som mål att kommunens befolkning ska växa med 1% per år. För att långsiktigt kunna planera en utbyggnad som svarar mot 1% -målet och samtidigt uppfylla andra mål om t.ex. hållbar utveckling har denna utbyggnadsstrategi tagits fram. Syftet med strategin är att skapa ett inriktningsdokument som redovisar tänkta utbyggnadsområden i etapper och ange vilken typ av utbyggnad som är tänkbar i respektive område.

Utbyggnadsstrategin omfattar perioden 2010-2045. En långsiktig planering ger kommunen möjlighet att trygga framtida markbehov och andra resurser som är viktiga för kommunens utveckling. Utifrån det långa tidsperspektivet är det lättare att se stora strukturer och se långsiktiga behov i ett vidare perspektiv. Genom att tidigt i planeringen få med utbyggnadsområden som ligger långt in i framtiden kan kollektivtrafiklösningar och andra viktiga förutsättningar tas hänsyn till under perioderna före utbyggnaden.

Ett tillägg till ÖP 2005

Utbyggnadsstrategin är ett tillägg till översiktsplanen 2005. Utbyggnadsstrategin behandlar endast i grova drag var och hur utbyggnaden kan ske. Vid en framtida utbyggnad av områdena bör detaljplaneringen föregås av fördjupningar av översiktsplanen. Utbyggnadsstrategin ersätter inte de redan framtagna fördjupningarna av översiktsplanen som gjorts för Svarte och Kåseberga. Den tidigare antagna handelspolicyn har reviderats och inkluderats i denna strategi. Utbyggnadsstrategin ersätter därmed handelspolicyn.

I aktualiseringen av översiktsplanen ingår flera dokument, varav utbyggnadsstrategin är ett. Vindkraftsplan, grönstrukturprogram samt handlingsplan för förvaltning och skydd av kusten är andra tillägg som också ingår i aktualiseringen av översiktsplanen.

Visioner och mål

I översiktsplanen 2005 finns flera mål som är särskilt aktuella för arbetet med utbyggnadsstrategin och som ligger till grund för arbetet.

Bland annat har kommunfullmäktige i översiktsplanen tagit ställning för att utveckla en attraktiv kommun, utveckla en ekologiskt inriktad kommun, förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik och för miljöanpassade och resurssnåla transporter. Några andra mål är att skapa god, hälsosam och attraktiv byggd miljö, ta tillvara och utveckla kulturhistoriska och estetiska värden samt se till att andelen naturområden för rekreation och ”orörd” natur ska beaktas i och i anslutning till bebyggelse.

Målen finns att läsa i sin helhet i översiktsplanen 2005.

Underlag

Som underlag för denna strategi finns översiktsplanen från 2005. Sedan översiktsplanen antagits har fler dokument tillkommit som legat till grund för arbetet med utbyggnadsstrategin.

Fördjupningar av översiktsplanen har tagits fram för Svarte (2009) och Kåseberga (2009).

Ortsanalys för Ystad stad gjordes redan 2004 men ytterligare ortsanalyser har tillkommit: Sövestad, St. Herrestad, Köpingebro, Löderup och Glemmingebro (2009).

För Ystad stad har en handelsutredning (2007) gjorts och handelspolicy tagits fram (2008).

En policy för förvaltning och skydd av kusten har tagits fram (2008).

Agenda 21 antogs 2002 och ett tillägg med miljöhandlingsprogram till Agenda 21 antogs 2005.

Inför arbetet med utbyggnadsstrategin har ytterligare material tagits fram genom att befolkningsprognos och bostadsbehov utifrån 1%-målet räknats fram.

Befolkningsutveckling och bostadsbehov

Ystads kommun växer

Sedan 1990 har Ystads kommun vuxit med i genomsnitt 0,6% per år. De senaste 5 åren har kommunen dock vuxit allt starkare med i genomsnitt 0,9 % per år. Befolkningsökningen består inte av ett högt födelsetal utan beror på en ökad inflyttning till kommunen. En befolkningsökning innebär ett ökat behov av bostäder samt utbyggnadsmöjligheter för verksamheter och handel.

Målet att kommunens befolkning ska öka med 1% per år innebär att ungefär 12 000 fler personer kommer att bo i kommunen år 2045 än idag (2009). Befolkningstillväxt och tillgång på bostäder hänger samman. En god tillgång på bra bostäder kan göra att befolkningen i kommunen växer och omvänt kan ett ökat befolkningstryck möjliggöra fler satsningar på nya bostäder.

Planperiod

Översiktsplanen som antogs 2005 sträcker sig 10 år framåt, till år 2015. För att möjliggöra långsiktigt hållbar planering har ett längre tidsperspektiv valts för denna utbyggnadsstrategi. Strategins period sträcker sig fram till 2045 och har delats in i förljande fyra intervall:

-period 1: 2005 – 2015 (gällande period)
-period 2: 2016 – 2025
-period 3: 2026 – 2035
-period 4: 2036 – 2045

Utbyggnad och boendetäthet

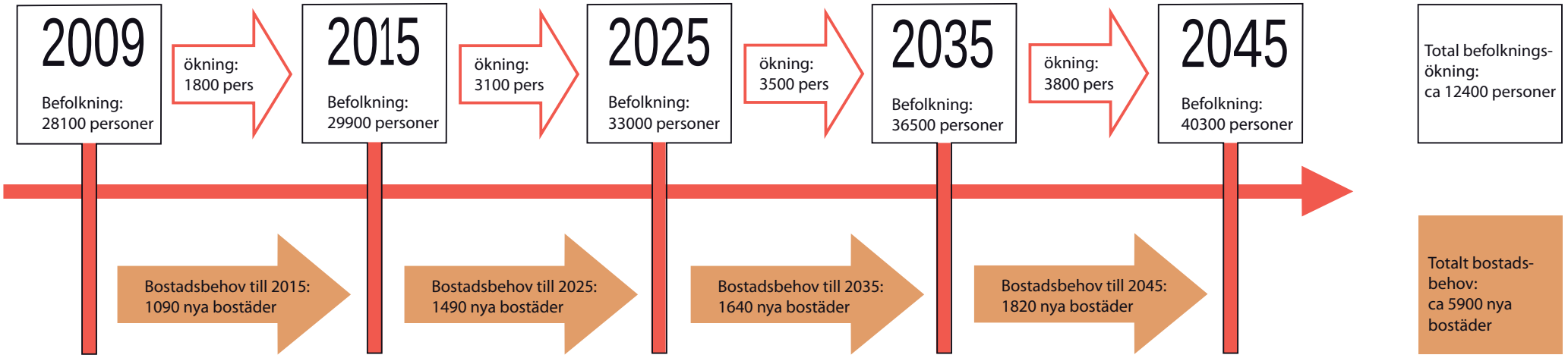
Hur befolkningen växer och hur människor bor och flyttar är komplexa mönster. Dagens tillgängliga statistik ger inte någon fullständig bild* och därför har vissa antaganden gjorts i beräkningarna. Boendetätheten (antal personer per bostad) ligger i Ystad idag på 1,98 personer/bostad. Då denna siffra t.ex. inte tar hänsyn till hur stor andel av bostäderna som fungerar som fritidsbostäder har istället rikssnittet för bostadstäthet på 2,1 personer/bostad använts för beräkning av det framtida bostadsbehovet i Ystad.

Det mesta bostadsbyggnadet har historiskt sett skett i Ystad stad och även i framtiden antas det största bostadsbehovet i kommunen finnas inom staden. Andra områden som förmodas få ett ökat befolkningstryck är de kollektivtrafiknära orterna, som t.ex. Svarte och Köpingebro.

* Statistiken bygger på Folk- och Bostadsräkningen från 1990, dagens siffror är beräkningsmodeller baserade på denna undersökning. Boendetätheten är en osäker siffra då folkbokföringen skett på adress och inte på själva bostaden. Ett nytt underlag håller på att tas fram genom Lägenhetsregistret, ett register där varje lägenhet får ett nummer och där folkbokföringsadressen kopplas till detta nummer. Lägenhetsregistret kommer att ge möjlighet att studera boendestrukturer på nya sätt.

Befolkningsökning och bostadsbehov utifrån 1% målet 2009-2045

Baserat på en befolkningsökning på 1% per år samt en boendetäthet på 2,1 personer/bostad,
samtliga siffror är avrundade tal



Viktiga förutsättningar för att kommunen ska kunna växa

För att Ystads kommun ska fortsätta sin positiva befolkningsutveckling är det viktigt att identifiera vad som varit framgångsfaktorer hittills och att även i framtiden kontinuerligt se över vad det är som gör Ystads kommun attraktiv och vad som kan bli bättre.

Ystad i regionen

Ystads kommun har som mål att Ystad stad ska vara ett regionalt centrum för Skånes sydöstra del. Staden ska kunna erbjuda både diversifierad handel, goda villkor för verksamhetsetablering, rikt kulturutbud och god service som gör den till en attraktiv huvudort.

Ystad stad är och ska fortsätta att vara den självklara knutpunkten i sydöstra Skånes kommunikationssystem. Staden är inte bara ett regionalt centrum utan har även en viktig funktion som port mot Östersjöregionen, med bl.a. Polen och Bornholm som resmål.

En ändamålsenlig struktur

Goda kommunikationsmöjligheter

Ystads kommun har kopplingar ut till omgivande kommuner genom ett flertal viktiga vägar. Vägnätet runt Ystad stad strålar ut från staden. De goda vägkommunikationerna och tågtrafiken till Svarte, Ystad stad och Köpingebro är viktiga styrkor. Genom busstrafik förstärks kommunikationerna ytterligare till orter som Lund, Kristianstad och Sjöbo. Läget vid havet med färjetrafiken till Bornholm och Polen utgör ytterligare en viktig länk.

Järnvägen gör att orter som Malmö, Köpenhamn och Simrishamn inte ligger långt borta. För att möta efterfrågan på goda kommunikationer planeras för tätare trafik mellan Malmö och Ystad och längre in i framtiden dubbelspår på sträckan.

Tillgången till tågtrafik är mycket viktig och för utbyggnaden i orter som Svarte och Köpingebro är tågtrafiken en av de viktigaste förutsättningarna för att få en attraktiv och långsiktigt hållbar utbyggnad av bl.a. bostäder.

Även busstrafiken är viktig i regionen, regionbuss till Lund, Sjöbo, samt Kristianstad, Tomelilla utgör den starkaste trafiken men även busstrafik till Simrishamn via kommunens östra delar utgör en viktig länk.

Vid framtida utbyggnader är det viktigt att god kollektivtrafik kan finnas, då bilberoendet troligen kommer att behöva minskas i framtiden. Det betyder att utbyggnad främst bör ske där det redan finns eller finns möjlighet att i framtiden lägga busslinjer eller tågstationer.

Lokaltrafiken inom Ystad stad är idag väl utbyggd, men med en växande stad är det viktigt att tänka framåt och planera så att det även i framtiden är möjligt att bygga ut lokaltrafiknätet på ett sätt som möter kommande behov.

Delaktighet och jämställdhet i planeringen

För att den fysiska miljön ska fungera för alla i samhället är det viktigt att många olika grupper kommer till tals i planeringsprocessen och kan berätta om sina olika behov och erfarenheter.

Barns perspektiv ska tas hänsyn till i planeringen. Det kan t.ex. göras genom att barns behov särskilt uppmärksammas och kartläggs och genom att låta barn och ungdomar delta genom arbetsgrupper eller på annat sätt komma till tals i planeringsarbetet. I Ystads kommun finns ungdomsfullmäktige som är remissinstans i planärenden.

Jämställdhet är viktigt i planeringen. För att få en så hållbar och rättvis miljö som möjligt ska alla kunna leva och bo på lika villkor. Jämställdhet i planeringen handlar inte om att identifiera mäns och kvinnors olika behov utan om att ta tillvara mäns och kvinnors olika erfarenheter för att få en så fullständig bild som möjligt. Traditionellt sätt har kvinnor oftare än män utfört vissa arbetsuppgifter och haft andra ansvarsområden än män. Kvinnors erfarenheter av den byggda miljön har historiskt inte heller värderats lika högt i planeringen. Genom aktiv medborgardialog och då speciellt genom att se till att grupper som annars inte så ofta uttalar sig kan komma till tals kan ett bättre underlag för planering skapas. Oavsett vem i ett hushåll som har ansvarsområdet eller utför arbetsuppgiften i framtiden är det viktigt att insikten om behovet funnits med i planprocessen.

Utbud av service

Att den service man behöver finns i kommunen är en förutsättning för att människor ska välja att bosätta sig i Ystads kommun. När nya områden planeras är det viktigt att se till att service och funktioner som t.ex. skola, barnomsorg och äldreomsorg följer med utvecklingen så att det är möjligt att skapa en bra boendesituation som uppfyller medborgarnas olika behov.

Miljömål och hållbar utveckling

Miljömål

I samband med utbyggnad måste hänsyn tas till olika miljömål. Graden av miljöpåverkan på både lokal, regional, nationell och global nivå måste tas hänsyn till när planering sker. Miljömålen finns att läsa i sin helhet i översiktsplanen 2005 samt i Tillägg till Agenda 21 med miljöhandlingsprogram som antogs 2005.

Hållbar utveckling

Begreppet ”hållbar utveckling” avser en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Målet är att hålla en god levnadsstandard för människor idag samtidigt som man ser till att kommande generationer ska ha möjlighet till lika goda levnadsvillkor. Begreppet kan delas upp i tre delar:

Ekologisk hållbarhet, som handlar om att långsiktigt bevara ekosystemen och deras produktionsförmåga och att minska påverkan på naturen och människans hälsa.

Social hållbarhet, som handlar om att bygga ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls.

Ekonomisk hållbarhet, som handlar om att hushålla med resurser på lång sikt.

Genom att i planeringen väga samman de olika delarna kan en så hållbar utbyggnad som möjligt ske.

Kustskydd

En viktig aspekt av miljöhänsyn och hållbar utveckling är hanteringen av kusten. 2008 antogs en policy för förvaltning och skydd av kusten av kommunfullmäktige. Policyn beskriver hur kommunen ska arbeta med kustskyddsfrågor vid fysisk planering, som t.ex. att undvika exploatering av områden som för närvarande eller i framtiden kan komma att utsättas för

erosion, översvämning eller för höga grundvattennivåer. En handlingsplan för förvaltning och skydd av kusten ingår som ett separat dokument i aktualiseringen av översiktsplanen.

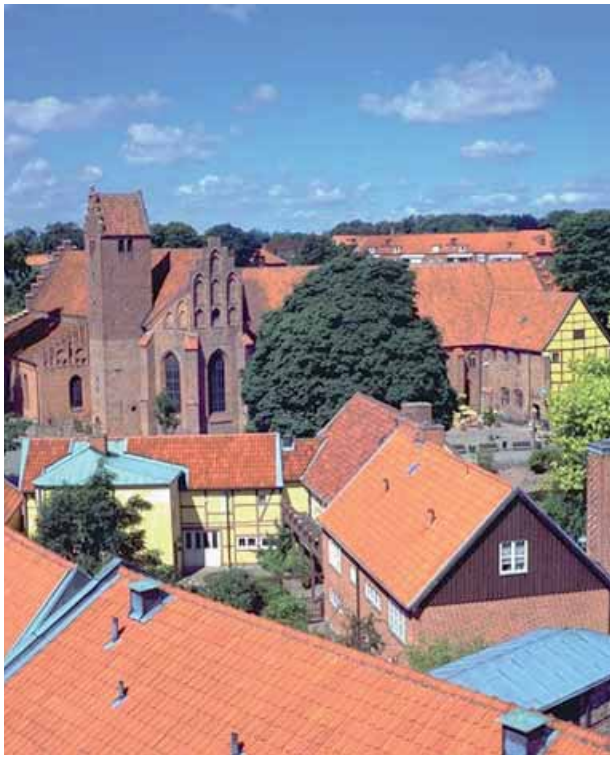
Värna tillgångar och resurser

I en enkätundersökning från 2005 svarade ca 700 boende i Ystad stad på frågor om bl.a. deras skäl till att flytta till Ystad och vilka värden de skattade högst. Resultatet visade på hög skattning av bebyggelsemiljön och tillgången till attraktiv natur, dessa värden ansågs viktigare än t.ex. arbete som skäl för att välja staden som bostadsort. Att identifiera vad som gör kommunen attraktiv är viktigt, dels för att kunna värna om det som finns, dels för att kunna styra en framtida utveckling.

Ystads karaktär

Ystads kommun bjuder på många intressanta och vackra miljöer som attraherar både boende och besökare. Ystad stads stadskärna med sin sammanhållna äldre prägel utgör ett starkt varumärke för staden och kommunen. Många mindre orter i kommunen har också väl bevarade miljöer och strukturer som utgör både viktiga kulturmiljöer och ett attraktivt boende.

Det är viktigt att värna om dessa karaktärer och uppmärksamma att den totala upplevelsen av miljöerna utgörs av den byggda miljön sammantaget. Många små förändringar gör att miljön förändras och därför kan det ibland vara av stor vikt att värna detaljer.



Tillgången till attraktiv natur

En av de aspekter som rankats högt av boende i Ystad är närheten till attraktiv natur. Det är viktigt att värna om kommunens naturområden och landskapsbild, dels utifrån miljömål, riksintressen och andra hänsyn, dels utifrån den attraktionskraft naturen i kommunen har. Nybyggnation bör därför undvikas i områden som tidigare varit fria från bebyggelse. Andelen naturområden för rekreation samt ”orörd” natur ska beaktas i och i anslutning till bebyggelse.

Stad och land i samverkan

I planeringsfrågor måste en helhetssyn på stad och landsbygd vara vägledande. En förtätning av en tätort kan innebära att grönytor minskas men kanske samtidigt att andra naturområden kring tätorten kan sparas. En tät stad kan dra nytta av möjligheter till rekreation och av möjligheten till närproducerade livsmedel. Genom att se hur stad och land påverkar varandra kan en balans mellan olika intressen uppnås.

Runt Ystad stad finns jordbruksmark av mycket hög kvalitet, t.ex. i områdena kring Bjäresjö och Öja. Det är viktigt att ta hänsyn till jordbruksmarken som en betydande resurs och i möjligaste mån undvika att exploatera marken för bebyggelse.

Övergripande utbyggnadsprinciper

Med utgångspunkt i förutsättningarna för kommunens tillväxt och i de mål som tidigare antagits har tre övergripande principer för utbyggnad i Ystads kommun tagits fram.

1 Bygga i kollektivtrafiknära läge

I framtiden kommer antalet bilresor sannolikt att behöva begränsas och kollektivtrafikalternativ i högre utsträckning väljas. Att bo nära kollektivtrafik för att kunna resa till arbete, skola m.m. kommer att bli allt viktigare.

Då ny bebyggelse av bostäder, verksamheter eller handel planeras är det viktigt att planera hur trafiken till dessa områden kan hanteras, inte minst utifrån kollektivtrafiklösningar. Utbyggnad bör främst ske där det finns möjlighet att lösa transporter kollektivt.

I nya utbyggnadsområden bör man planera för kollektivtrafiklösningar från början. Genom att anpassa och förbereda den fysiska miljön och möjliggöra för t.ex. bussar eller spårtrafik i framtiden kan kommunen uppnå en hållbar utbyggnad.

2 Ny bebyggelse där bebyggelse redan finns

Det är viktigt att i första hand prioritera utbyggnad i de områden som kan karaktäriseras som omvandlings- eller förtätningsområden.

Genom att samla bebyggelse kan olika funktioner samordnas som t.ex. infrastruktur, vatten- och avloppsanläggningar, service och omsorg. Att samordna funktioner innebär vinster som bidrar till ett mer hållbart samhälle.

Genom t.ex. förtätning i befintliga strukturer kan man undvika att ny mark tas i anspråk. Därigenom kan man undvika exploatering av värdefull jordbruksmark, viktiga naturområden för flora och fauna och rekreationsområden för friluftsliv och därigenom även undvika påverkan på landskapsbilden.

3 Skapa förutsättningar för en god närmiljö

Lokalisering av bebyggelse ska alltid föregås av en noggrann granskning av områdets förutsättningar. En god byggd miljö ska eftersträvas, utifrån hänsyn som funktion, estetisk utformning, låg risk för störningar som buller eller luftföroreningar, möjlighet till integritet och tillgång till service, infrastruktur och rekreationsmöjligheter.

Det handlar om att se till att rätt miljö skapas på rätt plats och tillgodose medborgarnas behov, men också om att uppmärksamma och värna om kommunens kvaliteter.

Utbyggnadsstrategi för bostäder

Förslaget till utveckling av Ystads kommun ska ge beredskap för en befolkningsökning med 1% per år vilket innebär en utbyggnadstakt med mellan 150 och 200 bostäder per år fram till 2045, totalt knappt 6 000 bostäder.

Ystad

Ystad stad är en populär bostadsort. Framförallt skattas den gamla stadskärnan och närheten till attraktiv natur högt av boende i staden. För att bibehålla stadens karaktär och bevara närheten till omgivande natur och landskap bör utbyggnad av Ystad stad främst ske genom förtätning inom staden. Även utifrån hållbarhetsaspekter är det det lämpligaste alternativet.

Förslaget till utbyggnad bygger på en förtätning av Ystad stad innanför Dag Hammarskjölds väg där i första hand Västra Sjöstaden byggs klart med totalt ca 850 bostäder och Surbrunnsområdet längre fram under planperioden kan bli ett stort område för stadsomvandling med ca 700 bostäder. Även västra hamnområdet kan i framtiden omvandlas till en spännande utökning av centrum med omkring 500 nya bostäder tillsammans med verksamheter och handel. Förutom dessa områden finns ytterligare möjlighet till förtätning inom staden. Övriga utbyggnadsområden för Ystad stad utanför Dag Hammarskjölds väg finns i områdena kring Öja gård och Hedeskoga.

För att säkerställa förtätning och utbyggnad av staden krävs tillgång på mark. Förutom Västra Sjöstaden samt västra hamnområdet finns endast mindre områden med kommunägd mark för bostadsändamål kvar. Ystad stad ska främst växa med täta strukturer som flerfamiljshus innanför Dag Hammarskjölds väg. Utanför Dag Hammarskjölds väg bör relativt täta strukturer som t.ex. gruppbebyggelse uppföras, men en mindre del tomter för fristående småhusbebyggelse kommer även att behövas. Tomter för fristående småhus finns idag endast i Källesjö-området, där tomterna beräknas vara slut omkring 2012. Marktillgången kan inte alltid ske genom inköp av mark och andra alternativ kan vara aktuella. Genom t.ex. aktiv förhandling med markägare eller exploatörer kan framtida markbehov för olika typer av bostäder säkerställas.

Västra Sjöstaden

I första hand bör resterande delar av Västra Sjöstaden byggas klara. Området ligger nära centrum och med närheten till havet som särskild kvalitet. För att förstärka kontakten med stadskärnan bör förtätning ske mellan Västra Sjöstaden och stadskärnan så att stadens centrala delar upplevs fortsätta västerut i större utsträckning än de gör idag.

Ett fullständigt färdigställande av Västra Sjöstaden är troligen inte möjligt innan andra områden påbörjas, men utbyggnaden av Västra Sjöstaden bör prioriteras för att få en väl sammanhållen och trivsam stadsdel. Områdets sista etapp beräknas vara helt färdigbyggd till 2025.

Västra hamnområdet

Västra hamnområdet inrymmer idag ett flertal olika verksamheter. Marken är kommunägd och upplåtelseformen tomträtt eller hyresavtal. Området utgör en framtida resurs, då läget intill centrum och utblicken över havet gör det till ett möjligt attraktivt område för bl.a. bostadsutbyggnad. Här finns möjlighet att bygga ca 500 bostäder i form av blandad stadsbebyggelse med verksamheter och handel. Planeringen av området kommer att starta under 2010 och en framtida utbyggnad av västra hamnområdet är möjlig från 2015. Den största delen av utbyggnaden ligger troligen i perioden 2025-2045. En fördjupning av översiktsplanen för området är påbörjad och kan återupptas.

Surbrunnsområdet

Det gamla industriområdet Surbrunnen är redan i översiktsplanen 2005 utpekat som ett område för blandad stadsbebyggelse. Området ligger på ett bra läge nära stadskärnan och kan i framtiden rymma ca 700 bostäder i olika etapper. Området rymmer idag delvis fortfarande småindustrier. Utbyggnad bör vara möjlig att påbörja i perioden 2015-2025 och en fullständig utbyggnad ske under 2025-2045. Förutom den angivna utbyggnadstakten kan området rymma ytterligare 550 bostäder som ligger utanför utbyggnadsstrategins omfattning då andra utbyggnadsområden prioriterats inom planperioden.

Dammhejdan

Området rymmer ca 300 bostäder. En mindre del med serviceboende med 60 lägenheter kan påbörjas i det första tidsintervallet 2010-2015, medan resterande del av utbyggnad i området troligen sker längre in i framtiden, 2035-2045.

Källesjö

Villaområdet från 1930-talet har under senare år förtätats och byggts ut. Utbyggnad pågår med ett 100-tal bostäder, i huvudsak friliggande villor. Detaljplanen medger även möjlighet att bygga radhuslägenheter. Väster om Källesjövägen kan ytterligare ca 50 bostäder byggas i en framtida etapp.

Övrig förtätning inom staden

Inom Ystad stad finns olika möjligheter till förtätning, genom lucktomter, tomter som tidigare hyst mindre verksamheter (t.ex. bensinstationer) och dåligt utnyttjade grönområden.

Flera av stadens bostadsområden från 1970- och 80-talen är glest planerade med stora grönytor. Genom att bebygga delar av dessa och samtidigt förstärka och förbättra kvarvarande grönytor och skapa rumsligt avgränsade parker kan en tätare och mer hållbar och samtidigt mer attraktiv stad skapas. Genom att utnyttja denna typ av mark inom staden kan andra områden för natur och rekreation sparas. I en särskild studie får lämplig placering av ny bebyggelse arbetas samman med framtaget grönstrukturprogram.

Ystad	till 2015	till 2025	till 2035	till 2045	ytterlig. utbyggn*	summa
Västra Sjöstaden	350	500				850
Dammhejdan	60		130	100		290
Västra hamnområdet		250	250			500
Surbrunnsområdet		100	300	300	550	1250
Tersen	20					20
Katamaranen	10					10
Övrig förtätning	50	50	50	200		350
Källesjö	100				50	150
Hedeskoga				200	300	500
Öja		150	450	350		950

*** Ytterligare utbyggnad som är möjlig vid t.ex. större efterfrågan på bostäder än utbyggnadstrategins beräkning eller vid omprioritering av områden.**

I kvarteren Tersen och Katamaranen finns färdiga detaljplaner för bostadsbebyggelse på mark som tidigare varit bensinstation respektive parkmark.

Norra Hälsobacken - Öja gård

Området kring Öja gård, norr om Kristianstadsrondellen, föreslås bli det första större utbyggnadsområdet utanför Dag Hammarskjölds väg där en satsning på en ny stadsdel med blandad stadsbebyggelse kan omfatta ca 950 bostäder fram till 2045. Här finns möjlighet för olika typer av boende med både lägenheter och småhus. Då marken består av jordbruksmark av hög kvalitet och området ligger bra i förhållande till stadskärnan är det viktigt att marken utnyttjas effektivt med tät bebyggelse. En mindre del av området kan tänkas inrymma fribyggartomter för att tillgodose det framtida behovet av sådana. Det är dock viktigt att tomtstorlekarna görs mindre och bebyggelsen hålls samman, så att en god hushållning med markresursen erhålls.

Utbyggnaden i Öja bör i framtiden kopplas till stadskärnan med lokaltrafik, som t.ex. en ringlinje som kan trafikera stadskärnan-Öja-Källesjö (i förlängningen även Hedeskoga). Genom att tidigt planera en huvudgata genom det nya området kan bebyggelsen lokaliseras så att huvudgatan med busstrafik kan bli en samlande linje med viss stadsmässig kvalitet.

Den föreslagna utbyggnaden av Öja-området gör att det verksamhetsområde som markerats i översiktsplanen från 2005 bör omprövas. Istället kan icke störande verksamheter infogas i den blandade stadsbebyggelsen.

Hedeskoga

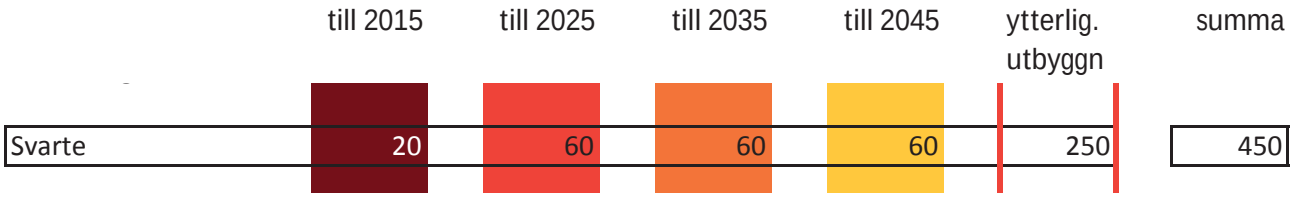
I ett längre perspektiv är Hedeskoga en möjlig utbyggnadsort för bostäder. I Hedeskoga finns förskola, skola och några mindre verksamheter. Liksom Öja kan Hedeskoga bli ett eget område med goda kopplingar till stadskärnan genom t.ex. lokaltrafik och cykelväg. I anslutning till befintlig bebyggelse är det möjligt att skapa plats för tätare bebyggelse som t.ex. radhus men också fylla behovet av fribyggartomter i anslutning till Ystad stad. En utbyggnad av Hedeskoga påbörjas troligen inte förrän i den sista perioden 2035-2045.

Svarteområdet

Svarteområdet omfattar kommunens västra del och orterna Svarte, Rynge, Snårestad, Balkåkra, Sjörup och Vallösa.

Svarte

Svarte är centralort för kommunens västra del. I samhället finns pågatågsstation, skola, bibliotek, barnomsorg, verksamhetsområden, idrottsplats och ridanläggning, men livsmedelsaffär saknas. Pendlings-



möjligheterna är goda, både med tåg till Ystad/Malmö samt med buss till Trelleborg. Orten är till största delen detaljplanelagd och den äldsta södra delen längs havet omfattas av bevarandeprogram. Samhället omgärdas av bevarandeintressen. Den östra delen berörs i sin helhet av riksintresse för kulturmiljövården, den västra till viss del och båda områdena berörs av naturvårdsintressen.

En fördjupning av översiktsplanen för Svarte antogs 2009 och därför sammanfattas principerna för samhällets utbyggnad här endast översiktligt.

Utbyggnaden av Svarte ska utgå från samhällets nuvarande miljö och identitet och bygga vidare på de positiva värden som redan finns. Möjligheten av skapa en central plats för handel m.m. bör utredas i takt med framtida utbyggnad. Största möjliga del av bostadsutbyggnaden ska ske inom gång- och cykelavstånd från pågatågsstationen. Utbyggnadsmöjligheterna är begränsade i byns centrala del på grund av stora nivåskillnader, parker och järnvägen. Större del av utbyggnaden tar därför jordbruksmark i anspråk.

I fördjupningen av översiktsplanen för Svarte redovisas en bostadsutbyggnad av 450 bostäder fram till 2030. Utbyggnaden är uppdelad i tre utbyggnadsområden: norr, väster och öster om samhället. I utbyggnadsstrategin finns 200 av dessa bostäder utlagda i planintervallen medan de resterande 250 bostäderna utgör ytterligare möjlig bostadsutbyggnad utifrån efterfrågan och befolkningstryck.

Svartes planering och karaktär gör att utbyggnadstakten kan variera. Samhället är redan idag livaktigt och etablerat och har, bortsett från avsaknaden av ett lokalt centrum med handel, en sammanhållen karaktär och god struktur vad gäller kommunikationer och service. Det är därför möjligt att bygga bostäder utifrån efterfrågan, en samtidig kraftfull bostadssatsning är inte nödvändig. Svarte är därför en bra elastisk utbyggnadsort där utbyggnadstakten kan anpassas efter efterfrågan.

Övriga orter i Svarteområdet

För **Snårestad, Rynge, Balkåkra, Sjörup** och **Vallösa** gäller att orterna bör utvecklas utifrån respektive orts förutsättningar. Eventuell ny bebyggelse får prövas på ortens egna villkor. Inom vissa orter är förtätning möjlig, andra har möjlighet till viss utbyggnad. Någon planerad utbyggnad för respektive ort presenteras inte, utan efterfrågan och bedömning av ortens möjligheter får vägleda i varje enskilt fall. Bedömningen ska ske utifrån ortens karaktär, kulturmiljö och bevarandeintressen, natur- och miljöhänsyn samt tillgång på service, infrastruktur och kollektivtrafik.

Sövestadsområdet

Området omfattar orterna Sövestad, Stora Herrestad, Rögla, Skårby, Eneborg, Bjäresjö och Bussjö.

Sövestad

Sövestad är huvudort i området. Större delen av samhällets nuvarande bebyggelseområde omfattas av detaljplan och södra delarna av Sövestad ingår i bevarandeprogram. I samhället finns skola, barnomsorg, verksamhetsområden, samlingslokal och idrottsplats. Ett mindre bageri finns, men livsmedelsaffär saknas. Möjligheter finns att bebygga mindre områden inom befintlig tätort och orten kan växa utifrån sina förutsättningar i långsam takt med 20-40 bostäder under

varje 10-årsperiod. Rv 13 går idag genom samhället, en förbifart är planerad som eventuellt kan skapa andra möjligheter till utbyggnad. Regionbussförbindelsen Ystad-Sjöbo-Lund är en viktig tillgång.

Stora Herrestad

I samhället finns samlingslokal, gästgivaregård och mindre verksamheter. Södra delen av samhället omfattas av detaljplan och hela samhället samt stora markområden i norr och söder ingår i bevarandeprogram. Ny bebyggelse i kulturhistoriska miljöer måste föregås av en noggrann analys och anpassas till miljön.

Orten kan växa utifrån sina förutsättningar i långsam takt med 20-40 bostäder under varje 10-årsperiod. Planer på en ny sträckning av Rv 19 öster om samhället kan eventuellt möjliggöra nya områden för samhällets utbyggnad. Förbifarten finns i Vägverkets planer och arbetet kommer att påbörjas när en arbetsplan fastställts. Med hänsyn till jordbrukets och kulturmiljövårdens intressen bör utbyggnad i samhällets västra delar ske mycket restriktivt.

Övriga orter i Sövestadsområdet

För **Rögla, Skårby, Eneborg, Bjäresjö** och **Bussjö** gäller att orterna bör utvecklas utifrån respektive orts förutsättningar. Eventuell ny bebyggelse får prövas på ortens egna villkor. Inom vissa orter är förtätning möjlig, andra har möjlighet till viss utbyggnad. Någon planerad utbyggnad för respektive ort presenteras inte, utan efterfrågan och bedömning av ortens möjligheter får vägleda i varje enskilt fall. Bedömningen ska ske utifrån ortens karaktär, kulturmiljö och bevarandeintressen, natur- och miljöhänsyn samt tillgång på service, infrastruktur och kollektivtrafik.

	till 2015	till 2025	till 2035	till 2045	ytterlig. utbyggn	summa
Sövestad	20	20	30	40		110
St Herrestad	20	20	30	40		110

Köpingebroområdet

Området omfattar Köpingebro, Nybrostrand, Svenstorp, St. Köpinge, Kabusa och Fredriksberg.

Köpingebro

Köpingebro är, näst Ystad, kommunens största tätort och huvudort i Köpingebroområdet. I Köpingebro finns pågatågsstation, skola, bibliotek, barnomsorg, samlingslokaler, sporthall, idrottsplats, några mindre verksamheter samt flera butiker varav en populär livsmedelsaffär. Huvuddelen av samhället är detaljplanelagt. Bebyggelsen runt järnvägen omfattas av bevarandeprogram och hänsyn måste tas till kulturhistoriska värden och stor omsorg ägnas utformningen vid nybebyggelse. En cykelväg förbinder Köpingebro med Nybrostrand och utgör en viktig rekreationslänk till kusten.

Sockerbruket som länge varit ortens starkaste verksamhet lades ner 2006 och lämnar ett större område fritt i den centrala delen av orten.

Köpingebro föreslås bli den ort utanför Ystad stad som får mest betydelse som utbyggnadsområde under planperioden. Här finns en bra ortsstruktur och en god boendemiljö. Pågatågstationen gör orten till möjlig bostadsort även för pendlare till t.ex. Ystad, Malmö, Simrishamn och Tomelilla. Karaktären av brukssamhälle finns kvar i ortens anda och bebyggelsestruktur, vilket gör det lämpligt att fortsätta planera för blandad bebyggelse med verksamheter och bostäder i ortens centrala delar. Den befintliga bystrukturen är möjlig att bygga ut med goda resultat. En kraftfull satsning med omkring totalt 750 nya bostäder fram till 2045 tillsammans med utveckling av verksamheter och handel kan ge Köpingebro möjlighet att utvecklas till en stark ort i området.

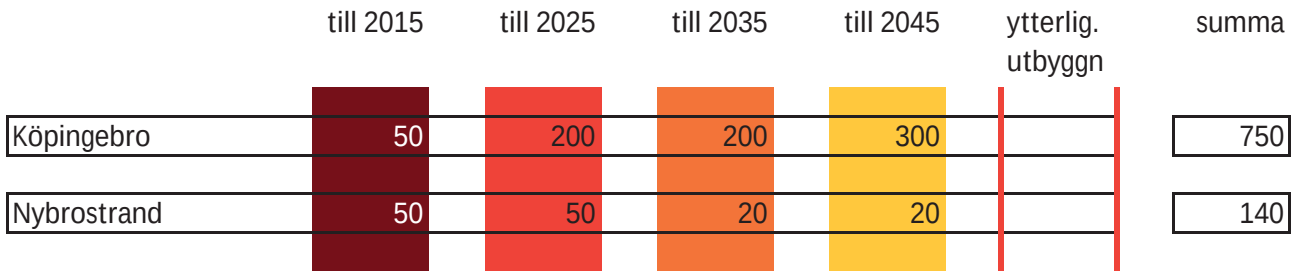
2009 gavs parallella uppdrag till tre arkitektkontor att skissa på möjligheterna för en utbyggnad av Köpingebro. Resultaten visade på många idéer och visioner. För att utreda möjligheterna kring en utbyggnad ska en fördjupning av översiktsplanen göras för området Fredriksberg, Köpingebro, Nybrostrand samt Kabusa skjutfält.

Intill Köpingebro ligger idag militära övningsområden. Försvarets intressen i området vid Fredriksberg är idag under omprövning.

Nybrostrand

Huvuddelen av Nybrostrand är detaljplanelagd. I samhället finns en kiosk, tennisbanor, friluftsbad och campingplats. Orten är från början ett fritidshusområde som byggts ut med permanentboende. Därför saknar orten bystruktur eller centrumbildning och består idag enbart av villabebyggelse. Försvaret har på grund av buller från skjutfältet i öster sagt nej till ytterligare utbyggnad av orten. Området har även höga grundvattennivåer som delvis gör det olämpligt för bebyggelse. Den utbyggnad som ingår i utbyggnadsstrategin utgår från mark som redan är detaljplanerad.

Köpingebro och Nybrostrand ligger så nära varandra att de i vissa avseenden kan dra nytta av gemensam service. Förutom bilväg förbinds orterna av en cykelväg.



Övriga orter i Köpingebroområdet

För **Svenstorp, St.Köpinge, Kabusa** och **Fredriksberg** gäller att orterna får utvecklas utifrån respektive orts förutsättningar. Eventuell ny bebyggelse får prövas på ortens egna villkor. Inom vissa orter är förtätning möjlig, andra har möjlighet till viss utbyggnad. Någon planerad utbyggnad för respektive ort presenteras inte, utan efterfrågan och bedömning av ortens möjligheter får vägleda i varje enskilt fall. Bedömningen ska ske utifrån ortens karaktär, kulturmiljö och bevarandeintressen, natur- och miljöhänsyn samt tillgång på service, infrastruktur och kollektivtrafik.

Löderupsområdet

Området omfattar Löderup, Glemmingebro, Kåseberga, Ingelstorp, Hedvigsdal, Valleberga, Hammar och Peppinge.

Löderup

Löderup är huvudort för Löderupsområdet och fungerar som ett delregionalt centrum i kommunens östra del. Löderup har en väl definierad kärna och stort utbud av servicefunktioner, som vårdcentral, skola, barnomsorg, samlingslokaler, butiker, sporthall, idrottsplats och verksamhetsområden. Samhället är detaljplanelagt och delar omfattas av bevarandeprogram. I Löderup finns möjlighet till viss utbyggnad på ortens egna villkor avseende struktur och byggnadstyp. Utbyggnaden kan ske i långsam takt med 20-40 bostäder per 10-årsperiod utifrån behov och hänsynsfrågor som kulturmiljövård, naturvård, jordbruk och tillgången på närströvområden. En viktig förutsättning för ortens utbyggnad är god tillgång på bra kollektivtrafik.

Glemmingebro

I samhället finns skola och barnomsorg, flera butiker, vandrarhem, verksamhetsområden och idrottsplats. Bebyggelsen kring kyrkan omfattas av bevarandeprogram. Särskild omsorg måste ägnas utformning och gestaltning av ny bebyggelse. Utbyggnaden av orten får ske på ortens egna villkor och med 20-40 bostäder per 10-årsperiod.

Kåseberga

I Kåseberga finns hamn för fiske och fritidsbåtar, idrottsplats, rökeri, café, restauranger m.m. En stor del av bebyggelsen används som fritidshus. Hela området är av värde för kulturmiljövården och omgivande marker har skydd för landskapsbilden. Samhället är till stor del detaljplanelagt. Särskild omsorg måste ägnas utformning och gestaltning av ny bebyggelse.

En fördjupning av översiktsplanen för Kåseberga antogs 2009 och därför sammanfattas principerna för samhällets utbyggnad här endast översiktligt.

Fördjupningen av översiktsplanen för Kåseberga ger en överblick över plansituationen i orten, men innehåller också ett antal konkreta förändringsförslag, bl.a. skydds- och utformningriktlinjer för nuvarande och tillkommande bebyggelse, en ny trafikstruktur, samt förslag om nya och aktualiserade detaljplaner. Huvud-

	till 2015	till 2025	till 2035	till 2045	ytterlig. utbyggn	summa
Glemmingebro	20	20	30	40		110
Kåseberga	20	30	30			80
Löderup	20	20	30	40		110

syftet är att vara ett handlingsprogram för bevarande av byns miljö i kombination med möjligheter till förnyelse. I fördjupningen av översiktsplanen redovisas bl.a. möjlighet till utbyggnad av ca 80 bostäder nordväst om bykärnan. Utbyggnaden bedöms ske i långsam takt med 10-30 bostäder per 10-årsperiod.

Övriga orter i Löderupsområdet

För **Ingelstorp, Hedvigsdal, Valleberga, Hammar, Peppinge** och **Löderups Strandbad** gäller att orterna får utvecklas utifrån respektive orts förutsättningar. Eventuell ny bebyggelse får prövas på ortens egna villkor. Inom vissa orter är förtätning möjlig, andra har möjlighet till viss utbyggnad. Någon planerad utbyggnad för respektive ort presenteras inte, utan efterfrågan och bedömning av ortens möjligheter får vägleda i varje enskilt fall. Bedömningen ska ske utifrån ortens karaktär, kulturmiljö och bevarandeintressen, natur- och miljöhänsyn samt tillgång på service, infrastruktur och kollektivtrafik.

Byggande på landsbygden

Byggande på landsbygden är den typ av byggande som ökar allra mest i Skåne. Att bo på ett fritt läge ute på landet är populärt, men ställer krav på vägar, infrastruktur, VA och kommunal service. Pendling med egen bil innebär miljöbelastande persontransporter. Samtidigt är just tillgången till attraktiv natur och möjligheten till att röra sig och se ut över landskapet det som är en av Ystads kommuns största attraktionskrafter. Att värna om ett hållbart samhälle och värna om en av kommunens viktigaste tillgångar innebär att begränsa byggande på landsbygden i fritt läge. Istället bör man undersöka vad det är som gör ett sådant boende populärt, kanske går behoven att tillgodose på andra sätt som ger den enskilde tillgång till ett önskvärt boende men samtidigt värnar om alla medborgares rätt till landskapet. Att samla bebyggelse gör att infrastruktur, service och kommunikationer kan samordnas och innebär rimligare kostnader för kommunen.

På landsbygden finns flera viktiga hänsyn som jordbruksmark, landskapsbild, naturområden och betesmarker. Jordbruksmarken är en viktig resurs som i framtiden kan spela ännu större roll genom framtida krav på lokal livsmedelsproduktion för att undvika miljöbelastande transporter.

Huvudprincipen är att ny bebyggelse ska lokaliseras där det tidigare finns bebyggelse för att bevara värdefull åkermark och naturområden som idag är fria från bebyggelse. Principen gäller framförallt enstaka hus av småhus- eller villakaraktär utan förankring i landskapet. Ny bebyggelse ska underordnas befintlig bebyggelsestruktur och i första hand uppföras på befintliga lucktomter eller i anslutning till befintlig samlad bebyggelse. Särskild vikt ska läggas vid lokalisering och utformning så att bebyggelsen smälter in i det omgivande landskapet och anknyter till lokal byggnadstradition.

Samtidigt som nya lokaliseringar av bebyggelse bör begränsas och anpassas är det viktigt att ge möjlighet till en levande landsbygd och fortsatt utveckling. Mindre jordbruk har med tiden ofta ersatts av större driftsenheter och strukturen med mindre lantbruk i landskapet har i stor utsträckning försvunnit. Hästhållning och annan djurhållning, både som närings- och hobbyverksamhet, kan ersätta småjordbrukets bruk av betesmarker och skapa förutsättningar för lokala verksamheter. Det är viktigt att verka för att avstyckning av gårdar på landsbygden sker på ett sätt som möjliggör t.ex. hästhållning i mindre skala.

Ny lokalisering av bebyggelse på landsbygden utanför samlad bebyggelse är generellt olämplig med hänsyn till värden som bl.a. jordbruksmark samt landskapsbild och naturvärden. Delar av kommunen med mindre värdefull jordbruksmark och en karaktär där ny bebyggelse kan tänkas smälta in i landskapet kan i vissa fall vara möjliga för ny lokalisering av bebyggelse.

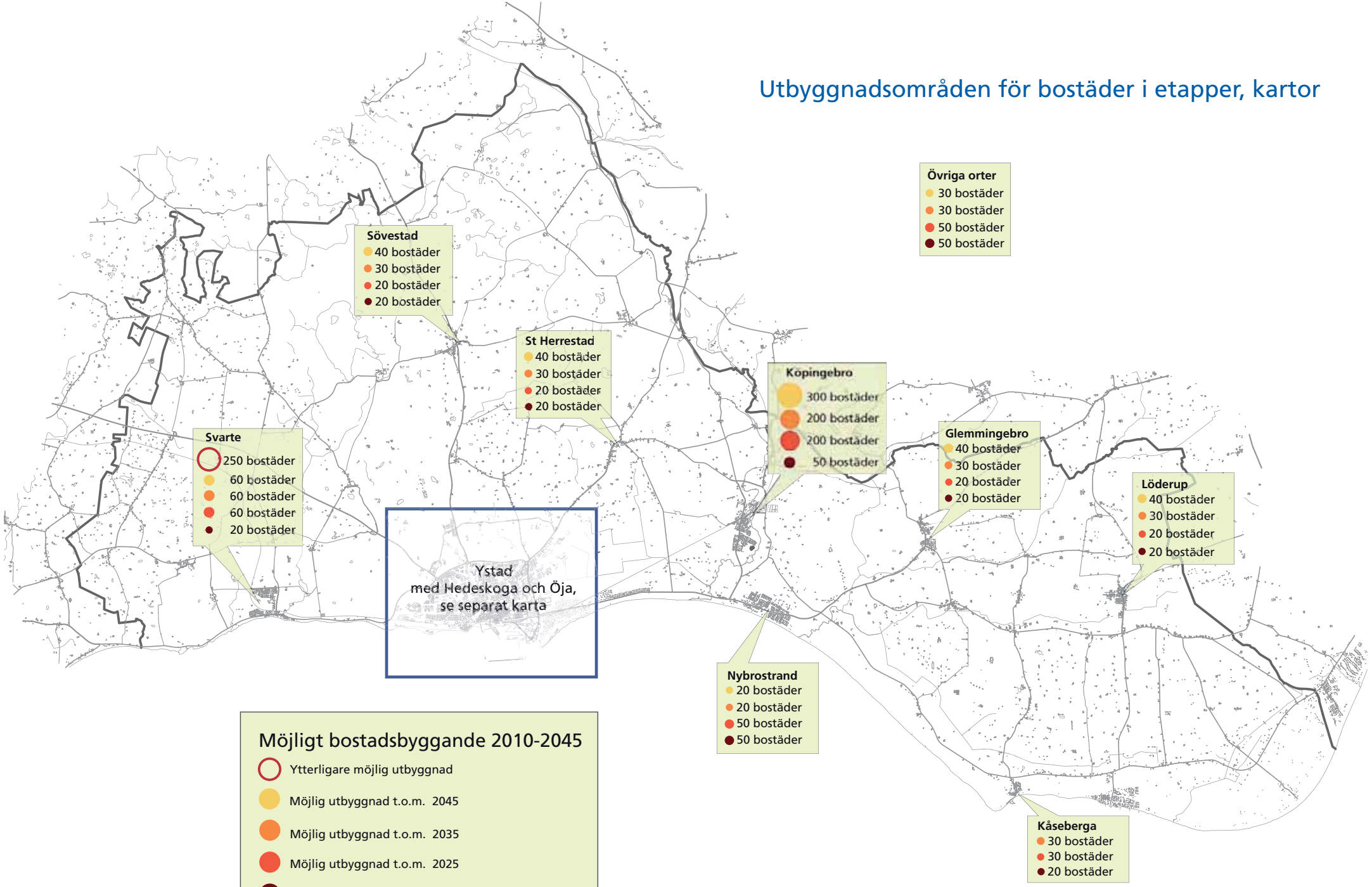
Förhandsbesked för bygglov på landsbygden utanför samlad bebyggelse ska handläggas med samma nogranna prövning som vid detaljplanering vad gäller krav på lokaliseringen och dess konsekvenser för omgivningen, både i områdets närmiljö och vad gäller påverkan på större strukturer, som infrastruktur, service och kommunikationer.

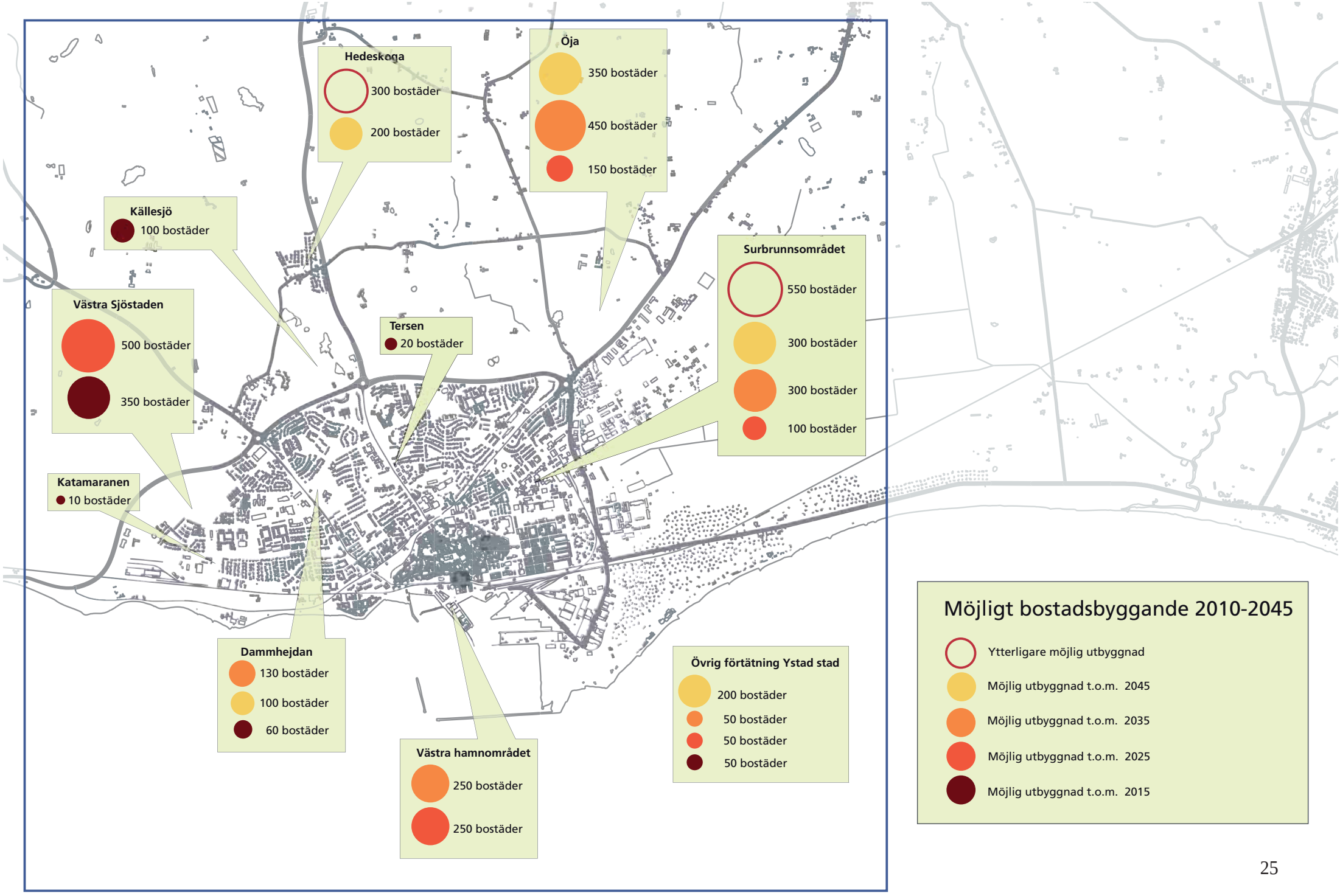
Utbyggnadsområden för bostäder i etapper, tabell

	till 2015	till 2025	till 2035	till 2045	ytterlig. utbyggn*	summa
Ystad						
Västra Sjöstaden	350	500				850
Dammhejdan	60		130	100		290
Västra hamnområdet		250	250			500
Surbrunnsområdet		100	300	300	550	1250
Tersen	20					20
Katamaranen	10					10
Övrig förtätning	50	50	50	200		350
Källesjö	100				50	150
Hedeskoga				200	300	500
Öja		150	450	350		950
Sövestad	20	20	30	40		110
St Herrestad	20	20	30	40		110
Glemmingebro	20	20	30	40		110
Svarte	20	60	60	60	250	450
Köpingebro	50	200	200	300		750
Nybrostrand	50	50	20	20		140
Kåseberga	20	30	30			80
Löderup	20	20	30	40		110
övriga mindre orter	50	50	30	30		160
summa	860	1520	1640	1720	1150	
enligt 1%-målet	1090	1490	1640	1820		

*** Ytterligare utbyggnad som är möjlig vid t.ex. större efterfrågan på bostäder än utbyggnads-strategins beräkning eller vid omprioritering av områden.**

Utbyggnadsområden för bostäder i etapper, kartor




Hedeskoga
300 bostäder
200 bostäder
Öja
350 bostäder
450 bostäder
150 bostäder
Källesjö
100 bostäder
Västra Sjöstaden
500 bostäder
350 bostäder
Tersen
20 bostäder
Surbrunnsområdet
550 bostäder
300 bostäder
300 bostäder
100 bostäder
Katamaranen
10 bostäder
Dammhejdan
130 bostäder
100 bostäder
60 bostäder
Västra hamnområdet
250 bostäder
250 bostäder
Övrig förtätning Ystad stad
200 bostäder
50 bostäder
50 bostäder
50 bostäder
Möjligt bostadsbyggande 2010-2045
Ytterligare möjlig utbyggnad
Möjlig utbyggnad t.o.m. 2045
Möjlig utbyggnad t.o.m. 2035
Möjlig utbyggnad t.o.m. 2025
Möjlig utbyggnad t.o.m. 2015

Utbyggnadsstrategi för verksamheter

Verksamheter och verksamhetsområden

Näringsgrenar av olika slag har olika behov. Kunskapsintensiva verksamheter kan dra fördel av att ligga i mer centrala lägen nära regional kollektivtrafik för att konkurrera om regionens arbetskraft. Icke störande verksamheter kan och bör integreras i den blandade staden. På så sätt kan stadsdelarna vara livaktiga under en större del av dygnet. Markplaneringen bör göras så att särskilda verksamhetsområden för störande industri/verksamhet kan reserveras.

Efterfrågan på mark för verksamheter varierar, inte bara med konjunkturer och befolkningsutveckling utan också utifrån vilka typer av verksamheter som vill etablera sig i kommunen och hur ytkrävande verksamheterna är.

Under perioden 2003-2009 såldes i snitt 2,5 ha mark för verksamheter per år. Om försäljningen av mark fortsätter på samma nivå kommer det att behövas ca 90 ha mark för verksamhetsändamål för perioden 2010-2045. En växande befolkning kan innebära en ökning av verksamheter och därmed ett ökat behov av marktillgång.

Såld industrimark:
2003 0,8 ha
2004 1,3 ha
2005 0,3 ha
2006 3,4 ha
2007 1,3 ha
2008 6,5 ha
2009 3,9 ha

Framtida utbyggnad

Verksamhetsområden bör företrädesvis placeras i anknytning till befintlig eller planerad stadsbebyggelse eller befintliga verksamhetsområden. Ett effektivt markutnyttjande är viktigt liksom att beakta möjlig närhet mellan arbete och boende för att minska behovet av arbetspendling.

Idag finns ca 7 ha planlagd kommunägd industrimark på särskilda verksamhetsområden klar för att bebyggas. Ytterligare 40 ha finns planlagt i den yttre delen av östra industriområdet, men i området saknas ännu infrastruktur. I östra hamnen finns ca 17 ha mark som reserverats för hamnanknuten verksamhet samt som möjlig omlokaliseringsyta för några av de verksamheter som idag finns i västra hamnområdet.

Den planlagda mark för verksamheter som idag finns i kommunen beräknas utifrån de senaste årens försäljning räcka till ca år 2030. För en fortsatt utbyggnad måste mer mark för verksamhetsändamål lokaliseras och planläggas. Ett område som kan undersökas och utredas som möjligt verksamhetsområde är den skyddszon som finns runt avfallsdeponin i Hedeskoga. Ytterligare ett möjligt område som i översiktsplanen från 2005 pekas ut som ett möjligt verksamhetsområde finns nordöst om Rynge. Det tidigare utpekade området vid Kristianstadsrondellen - Rv 19 befinns inte längre vara lämpligt som ett område för enbart verksamheter utan pekas istället ut som ett område för bostadsutbyggnad med inblandning av mindre verksamheter av icke störande slag.

En god planberedskap och marktillgång behövs som medger att kommunen kan sälja i snitt 2-3 ha mark för verksamhetsändamål årligen. Det är viktigt att uppmärksamma att mängden mark som säljs varierar stort från år till år, beroende på vilken typ av verksamhetsetablering som sker. I praktiken innebär detta att en betydligt större planberedskap krävs än vad den årliga snittförsäljningen anger.

Ystad

Västra industriområdet

Befintligt industriområde mellan järnvägen och Edvinshemsvägen, varav ca 4 ha obebyggd mark finns. Marken är dock reserverad för utbyggnad och omlokalisering av befintliga verksamheter.

Östra industriområdet

Östra industriområdet ligger nordost om stadskärnan längs Rv 19 och är Ystads stora industriområde. Området är detaljplanerat. Nordöst om det nuvarande industriområdet finns ca 40 ha kommunägd mark för utbyggnad av verksamhetsområde. Även detta område är detaljplanerat men saknar infrastruktur. Planerna på en ny dragning av väg E65 öster om Regementsområdet till och från hamnområdet samt en eventuell förtätning av området innebär att detaljplanerna för området bör ses över.

Det föreslagna utredningsområdet utanför detta planerade område som redovisas i översiktsplanen 2005 är inte längre aktuellt för verksamhetsutbyggnad med hänsyn till närheten till befintlig bostadsbebyggelse samt planerad utbyggnad av bostäder i Öja.

Hamnen och östra hamnområdet

Området är ett befintligt industriområde som bör reserveras för hamnanknuten verksamhet. Detaljplan för utbyggnad av hamnen finns. Området öster om södra Dragongatan bör omvandlas till ett område med blandad stadsbebyggelse med icke störande verksamheter, handel och bostäder. Hamnens verksamhet bedöms på sikt flyttas ut till yttre hamnbassängen vilket möjliggör för omvandling av det inre hamnområdet.

Norra Hälsobacken - Öja Gård

Det område för verksamheter vid Öja gård och Kristianstadsvägen som finns i gällande översiktsplan och som i handelspolicyn markerats som ett möjligt handelsområde förslås istället ingå i den nya utbyggnaden av Öja med blandad stadsbebyggesle. I området kan icke störande verksamheter blandas med bostäder och viss handel. Mer omfattande handelsetableringar bör i första hand prövas i område 11, Värnpliktsparkeringen.

Hedeskoga

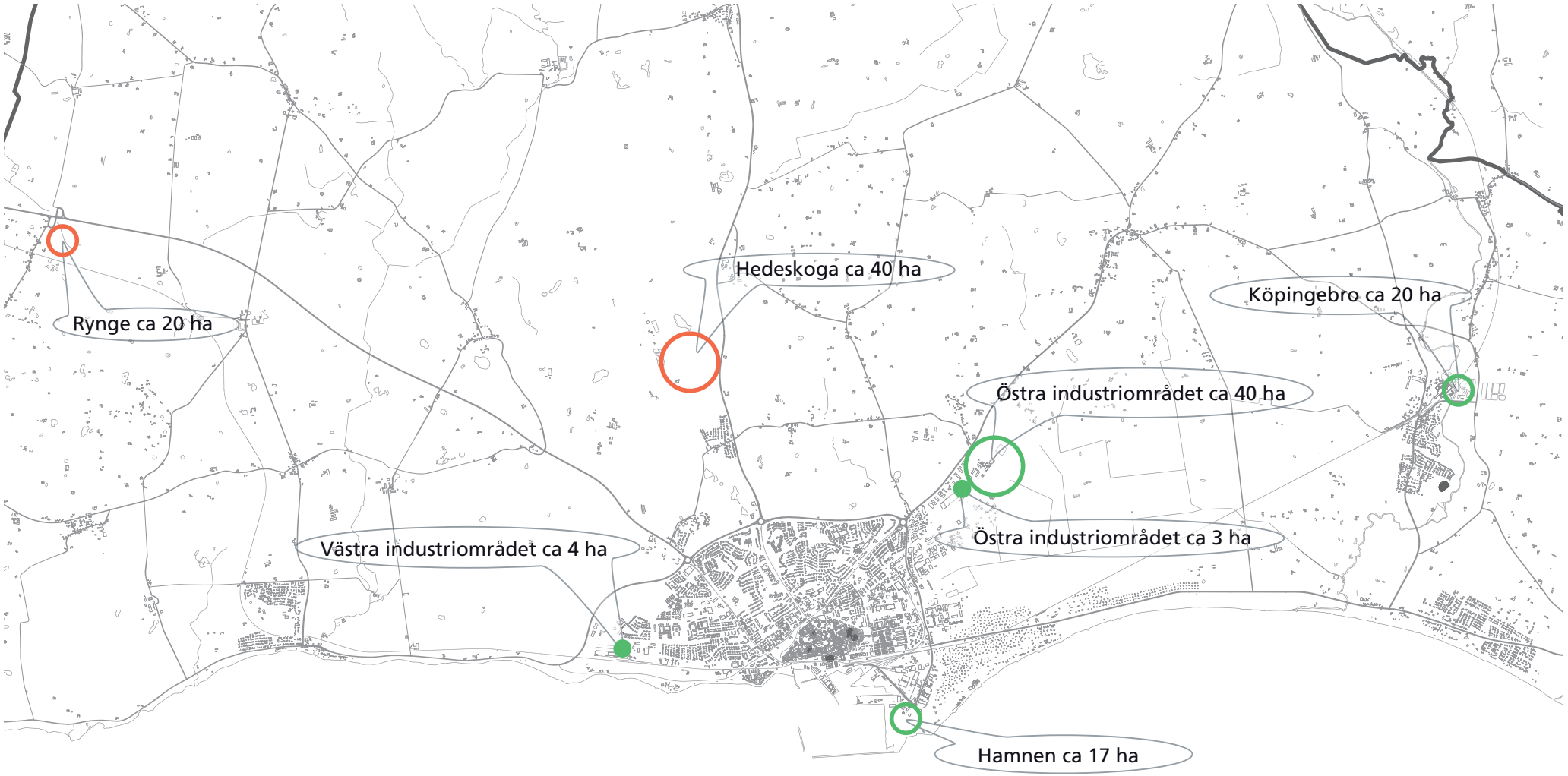
Området söder och öster om avfallsdeponin vid Hedeskoga föreslås prövas som ett möjligt framtida verksamhetsområde om ca 40 ha. Genom att upplåta området för verksamheter kan skyddszonen runt deponin utnyttjas. Närheten till deponin kan innebära störningar avseende lukt och buller och därför ska hänsyn tas till sådana aspekter vid planering av området. Lämpliga verksamheter kan t.ex. vara anläggningar för produktion av fjärrvärme eller biogas samt tillverkningsindustrier. Deponin är idag gemensam för Ystads, Sjöbos och Skurups kommuner. Området gränsar i söder till föreslagen framtida utbyggnad i Hedeskoga. Området bedöms innehålla stora grundvattentillgångar och vid en eventuell undersökning av möjligheten att etablera ett verksamhetsområde måste hänsyn till grundvattentillgångar tas.

Svarteområdet

I **Rynge** finns utpekat verksamhetsområde mellan väg E65 och järnvägen om ca 20 ha. Möjlighet till spåranslutning finns.

Köpingebroområdet

Köpingebro sockerbruk lades ner 2006 och området lämnar ca 20 ha industrimark i ortens nordöstra del ledig. Området är detaljplanelagt och kan nyttjas för t.ex. mindre störande verksamheter i den del som ligger närmast orten samt för tyngre industri i den del som ligger längre österut. Möjlighet för spåranslutning finns. Utveckling av befintligt centralt beläget verksamhetsområde är också möjlig för icke störande verksamheter, även här finns möjlighet till spåranslutning. I detta område finns idag en större kvarvarande industri som tidigare var kopplad till sockerbruksindustrin. Nytillkommande verksamheter bör planeras tillsammans med en ny bostadsutbyggnad av orten.



Möjlig framtida utbyggnad av områden för verksamheter

- Kvarvarande planlagd mark för verksamheter, infrastruktur klar
- Planlagd mark för verksamheter, infrastruktur ej klar
- Möjlig mark för verksamheter, ej planlagd eller utredd

Utbyggnadsstrategi för handel

Ystad är idag den största orten för handel i de fem sydöstskånska kommunerna. Strategin ska verka för att orten ska behålla sin ledande ställning inom handeln.

En befolkningsökning medför att efterfrågan på lämpliga lägen för handelsetableringar ökar, främst i Ystad stad där befolkningsökningen är störst. Ystads kommun vill möta efterfrågan men samtidigt värna om handeln i stadskärnan som är en viktig del av stadens karaktär och attraktionskraft. För att kunna balansera nya etableringar och behålla stadskärnans handel är det viktigt att se till hela staden i ett sammanhang.

Strategins syfte och omfattning

Strategins syfte är att konkret peka ut möjliga områden för handel i Ystad stad. Varje område behöver sedan analyseras vidare avseende vilken typ av handel som är lämplig i området och vilka konsekvenser en handelsetablering i aktuellt läge innebär, t.ex för miljön, övrig handel i staden och eventuella mellankommunala intressen.

Det är viktigt för kommunen att ha beredskap för utökad handel och att kunna tillgodose framtida behov styrda av den förväntade befolkningsökningen och Ystads roll som centralort i sydöstra skåne.

Handeln i övriga tätorter i Ystads kommun får växa utifrån behov och efterfrågan. Det är viktigt att beakta underlag för handel då t.ex. utbyggnad av bostäder planeras och stärka de möjligheter till lokal handel som finns. I orter som Köpingebro och Löderup fyller handeln viktiga servicefunktioner för ett större område runt orten.

Handelsutredning och handelspolicy

Under 2007 genomfördes en handelsutredning som hade till syfte att klarlägga förutsättningar för handeln i Ystad. I handelsutredningen finns detaljerad information om förväntad handelsutveckling, köpströmmar, konsekvenser vid olika scenarier m.m.

2008 togs en handelpolicy fram utifrån handelsutredningen. Denna utbyggnadsstrategi utgår från handelspolicyn som reviderats. Utbyggnadsstrategi för handel ersätter därmed den tidigare policyn.

Tilläggen till den tidigare handelspolicyn består i kortfattet av att värnpliktsparkeringen norr om regementsområdet (område 11) tillkommit som ett möjligt område på ca 12 ha för handel. Verksamhetsområdet på norra sidan av Rv 19 (område 3) samt området vid södra Dragongatan (område 10) bedöms inte längre vara aktuella för handel.

Utifrån handelsutredningen kan sammanfattningsvis sägas att Ystads cityhandels styrka är dess lätttillgänglighet och personliga service. Volymhandeln är väl företrädd inom olika branscher och och merparten av den är lätt att nå då den ligger utefter den ring av leder som omger Ystad.

Olika typer av handel

Cityhandel

Cityhandeln är mycket viktig för Ystad. Kommunen värnar om och vill utveckla handel i centrum. Styrkan och konkurrenskraften hos cityhandeln i Ystad är att den är lättillgänglig för Ystads invånare och även besökare, att den har många små butiker med personlig service och att det finns en trivsel/charm hos staden. Möjligheterna att finna parkering inom rimligt avstånd till gågatan bedöms också som goda men kan utvecklas ytterligare i hamnområdet. I centrum av Ystad finns idag en efterfrågan på fler lokaler, framför allt stora lokaler. Växande marknadsunderlag kommer att understryka detta behov.

Externa köpcentra

I Ystad ska inte etableras något externt köpcentrum, dvs en koncentration av detaljhandel i en eller flera byggnader utanför stadskärnan.

Volymhandel
Sällanköpshandel och handel med tunga och/eller skrymmande varor som är olämpliga i city föreslås i externa och halvexterna lägen där tillgängligheten för transporter är gynnsam.

Dagligvaruhandel
Dagligvarubutiker ska vara lätta att nå med kollektivtrafik och tillgänglighet för gång- och cykeltrafik ska vara hög.

Bensinstationer
I Ystad finns flera bensinstationer som med tiden kommit att ligga mycket centralt och alltför nära bostäder. Dessa stationer måste flyttas på sikt. Rekommenderat skyddsavstånd till bostäder är 100 meter.

Omflyttning och förtätning
I förslaget skapas nya områden för handel i mer externa och, för vissa branscher, mer attraktiva lägen. Troligtvis kommer detta att innebära en omflyttning bland befintlig handel i Ystad samt nyetablering. Centralt belägna tomter som t.ex. tidigare inrymt bensinstationer kan bli möjliga att bebygga med exempelvis bostadshus med lokalytor i bottenplan. Även inom befintliga handelsområden kommer troligtvis en viss omflyttning att ske. Genom förtätning inom staden kan ett varierat utbud av lokaler och verksamheter etableras.

Lägen för handel
Vid övervägande av nya handelsetableringar ska Handelsutredningen utgöra ett kunskapsunderlag.

1 - Malmövägen (E65) - Dag Hammarskjölds väg
Ett läge med mycket goda annonsmöjligheter och stor efterfrågan på mark. Platsen är en viktig entrépunkt till Ystad, vilket ställer stora krav på utformning av byggnader. Passande verksamheter i det här läget är exempelvis bilhandel och service. En stormarknad bör undvikas. Programförslag för området finns framtaget.

2 - Sjöbovägen
Entréläge till Ystad, vilket ställer stora krav på utformning av byggnader. Området väster om väg 13 är bebyggt med bensinstation och bilservice. För den östra sidan om vägen håller ett programförslag på att tas fram.

3 - Kristianstadsvägen
Området på den norra sidan om Kristianstadsvägen /Rv19 är utpekat som verksamhetsområde i översiktsplanen och markerat som ett område för handel i handelspolicyn. Utifrån möjligheten att istället nyttja område 11, Värnpliktsparkeringen, för handelsetablering, föreslås område 3 i första hand innehålla blandad stadsbebyggelse (bostäder, service och mindre handel) och ska utredas vidare i ett program eller en fördjupning av översiktsplanen. Om område 11 inte går att nyttja för handel kan område 3 åter igen vara aktuellt som handelsområde.

4 - Kv Blåtand
Trafiksituationen i området är svår och ytterligare lokalisering av handel här bör undvikas. En annan lokalisering kan på sikt vara aktuell. Området kan då bli intressant för t.ex bostäder eller kontor. Detaljplan för handel finns. För att kunna hantera dagens trafiksituation planeras en rondell på Malmövägen.

5 - Bellevuevägen
Flera av företagen inom området behöver idag större lokaler. Området ligger relativt centralt i Ystad och är omgivet av bostadsområden. Om alternativa lägen kan erbjudas till företagen kan området istället bebyggas med bostäder, eventuellt med inslag av livsmedelsförsäljning. Detaljplan för verksamheter och handel finns.

6 - Missunnavägen
Vid Missunavägen ligger idag flera större matvarubutiker, bilförsäljning, byggvaruhus m.m. En omflyttning inom och utom området kan ge mer ändamålsenliga lokaler för befintliga företag. Detaljplan för verksamheter och handel finns.

7 - Dragongatan och Regementet
På bägge sidor om Dragongatan föreslås handel med skrymmande varor, t.ex. vitvaror, hemelektronik och byggvaror, som inte passar i cityläge. Även visst inslag av dagligvarubutiker passar här. Dragongatan är Ystads entré från färjorna och detta ställer krav på utformningen av byggnaderna och gatumiljön. Här finns redan idag etablerad handel både längs Dragongatan och inom Regementsområdet.

I en fördjupningsstudie har två huvudalternativ för en ny sträckning av väg för genomfartstrafik studerats – ett alternativ som har en ny sträckning av väg E 65 öster om Regementsområdet förordas både av kommunen och Vägverket. En sådan lösning ger möjlighet för Dragongatan att utvecklas till ett lättillgängligt handelsområde. Ramprogram för området finns.

8 - Citystråket
Cityhandeln längs Stora Östergatan och Hamngatan är mycket värdefull för Ystad. Det är viktigt att vårda profilen med den charmiga staden med dess medeltida stadskärna och den atmosfär som finns i city. Det är även viktigt med småskaligheten, prägeln av butiker som inte tillhör kedjeföretag och att biltillgängligheten är hög. Utbud av upplevelser i övrigt, både natur (havet) och service (restauranger) behövs för att stärka Ystads profil. En koppling österut med handel längs Regementsgatan till Regementsområdet bör uppmuntras.

9 - Hamnen
I Hamngatans förlängning finns möjligheter att skapa ett mycket spännande läge med vattenkontakt för exempelvis butiker, hotell, bostäder och restauranger. Här finns möjlighet att skapa centrumnära parkeringsplatser som också gynnar befintlig cityhandel. En fördjupning av översiktsplanen är påbörjad.

10 - Södra Dragongatan
Läget har tidigare funnits med som ett möjligt område för utbyggnad av handel, men bedöms inte längre vara ett attraktivt eller lämpligt läge för handel utan bör istället omvandlas till ett område med blandad stadsbebyggelse (bostäder och mindre verksamheter) som kan ge en mjuk övergång från hamnen till sandskogens känsliga miljö. Detaljplanen för området medger idag industri.

11 - Värnpliktsparkeringen
Den f.d. värnpliksparkeringen har ett centralt och strategiskt läge nära stadskärnan. Området har tidigare använts som avfallsdeponi. Här undersöks nu möjligheten att tillskapa exploateringsbar mark för handel. Området är lättillgängligt utifrån genom Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan samtidigt som det ligger stadsnära, på gångavstånd från stadens centrum. En eventuell ombyggnad av väg E65 skulle stärka läget ytterligare. Området utgör ett alternativ till område 3, Kristianstadsvägen.

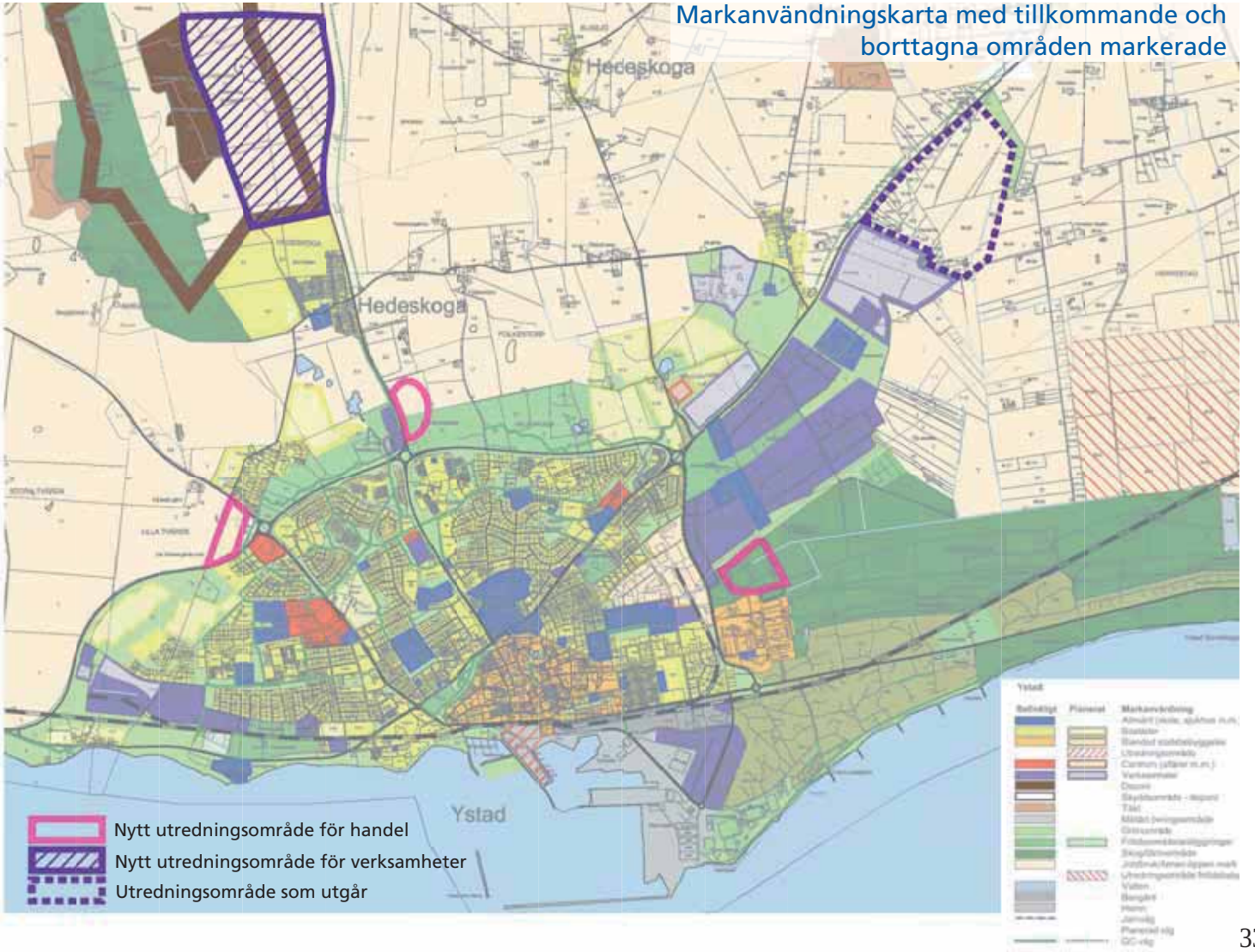
Lägen för handel

Markanvändning

Förändringar i markanvändningen

Utbyggnad av bostäder, verksamheter och handel sker till största delen på mark som redan i ÖP 2005 utpekats som utbyggnadsområden. Strategin har dock inneburit några förändringar genom att tre nya områden för handel tillkommit samt att utredningsområdet för verksamheter norr om nuvarande östra industriområdet tagits bort och ersatts av ett utredningsområde för verksamheter söder och öster om deponin i Hedeskoga.

Förändringarna i markanvändningen redovisas här genom att områden som tillkommit och tagits bort markerats på markanvändningskartan från ÖP 2005.



Markanvändningskarta med tillkommande och borttagna områden markerade

Trafikstrukturer

Ystad utgör med sitt läge mitt på den sydskånska kusten en knutpunkt för trafiken i sydskåne. Staden binder samman ett flertal viktiga vägar samt tågtrafiken till Malmö och Simrishamn. Läget vid havet med hamn- och färjetrafik till bl.a. Bornholm och Polen utgör ytterligare en viktig länk.

För att öka attraktionskraften för sydöstra Skåne, förbättra kommunens tillväxtmöjligheter samt öka kvaliteten för invånare och besökare krävs effektiva, väl utbyggda system för kollektivtrafik och transporter och ett väl fungerande trafiknät.

Riksdagen har fastlagt att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och för näringslivet i hela landet och härigenom bidra till en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling.

Regeringens har beslutat om en transportpolitisk målbild som anger ambitionsnivån på lång sikt. Målbilden innebär att transportens funktion i förhållande till dess hänsyn till förutsättningar i omvärlden blir vägledande och bygger på:

•Funktionsmål *Tillgänglighet*
•Hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*

Vägnätet i Ystads kommun

Genom Ystad går Rv 9 samt väg E65. Rv 13 och Rv 19 utgår från staden. Väganslutningarna binder via färjetrafiken samman Polen och kontinenten med Sverige i övrigt.

E65

E65 mellan Malmö och Ystad tillhör de nationella stamvägarna och är en betydelsefull del i det europeiska vägnätet med trafik mellan Skandinavien och Central- och Mellaneuropa. Vägsträckan är av riksintresse. En regional målsättning för trafiksäkerheten är att stamvägnätet i Skåne är mötesseparerat och har säkra anslutningar till det övriga vägnätet. Ystads kommun menar att E65 bör ha 4-fältstandard hela sträckan mellan Ystad och Malmö, vilket angavs i översiktsplan 2005.

Fördjupningsstudie Dragongatan – E65

Sträckningen av väg E65 längs Dragongatan är en del av det nationella stamvägnätet och är definierat som ett riksintresse. Färjetrafiken beräknas öka till 4000 anlöp per år till år 2014 och som en följd av det kommer även trafiken till och från hamnen att öka. Dragongatan är en huvudgata i Ystads gatunät samtidigt som det är en europaväg med en betydande mängd internationell genomfartstrafik till och från Ystad hamn. Gatan utgör idag en barriär i staden och begränsar stadens expansionsmöjligheter vid Regementsområdet. I en fördjupningsstudie har två huvudalternativ för en gata för genomfartstrafik till och från hamnen studerats – ett alternativ som ligger kvar i befintlig sträckning och ett som har en ny sträckning öster om Regementsområdet. Vid en jämförelse av alternativen innebär en sträckning i befintligt läge den kortaste och mest kostnadseffektiva lösningen. En dragning öster om Regementsområdet innebär att vägen, även om den delvis överdäckas, gör ett visst intrång i kanten av det populära natur- och rekreationsområdet Sandskogen. Samtidigt innebär denna lösning en flexibilitet i stadsutvecklingen samt förbättrad bullersituation, framkomlighet och trafiksäkerhet i området. I kommunens dialog med Trafikverket har man gemensamt kommit fram till att alternativet öster om regementsområdet förordas. Valet av alternativ är dock inte formellt beslutat.

Rv 13

Rv 13 mot Sjöbo är en viktig väg för person- och godstransporter i södra Sverige från hamnen i Ystad vidare till väg E4. Rv 13 är av riksintresse men har idag låg standard och finns inte med i Trafikverkets investeringsplan. En upprustning av vägen är mycket angelägen, framförallt förbifarter vid Sövestad och Assmåsa i Sjöbo kommun. Ca 23 % av lastbilstrafiken

från Ystads hamn som skall norrut väljer idag Rv 13 i stället för E65.

Rv 19

Rv 19 mot Tomelilla och vidare till Kristianstad har låg standard och passerar bl.a. genom Stora Herrestad. Vägen är av riksintresse. En ny förbifart av Rv 19 öster om Stora Herrestad finns i Trafikverkets planer och arbetet kommer att påbörjas när en arbetsplan fastställts. Förbifarten är av betydelse för samhällets utbyggnad. Rv 19 är utpekad av Trafikverket som primär godstrafikled för trafik från Ystad norrut mot väg E22 och E23.

En upprustning av Rv 13 och Rv 19 hade sannolikt avlastat vägnätet i Malmö-Lund-regionen vad gäller trafik norrut mot väg E4.

Rv 9

Rv 9 mot Trelleborg i väster via Dag Hammarskjölds väg runt Ystad mot Simrishamn i öster har låg standard och går genom många samhällen. Sedan länge har det funnits planer på att bygga en ny sträcka av Rv 9 mellan Stora Herrestad och Glemmingebro. Kommunen finner det angeläget att denna väg kommer till stånd, bl.a. mot bakgrund av föreslagen satsning på utbyggnad av Köpingebro samt den besvärliga trafiksituationen sommartid i Ystads Sandskog.

Föreslagna nya vägsträckningar i ÖP 2005

Den yttre ringled mellan E65 och Stora Herrestad som omnämns i översiktsplanen från 2005 bedöms inte längre vara aktuell. De östra delarna av den tänkta vägsträckningen, mellan Stora Herrestad och Köpingebro samt eventuellt vidare till Glemmingebro, kan dock fortfarande anses vara aktuella.

Vägtrafikförsörjning av utbyggnadsområden

Föreslagna utbyggnadsområden ligger lokaliserade så att anslutning till det befintliga vägnätet är möjlig. Beräkningar för trafikbelastning och utredning av eventuella åtgärder får göras för respektive område då utbyggnad är aktuell.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Ystads kommun ombesörjs av Skånetrafiken. Trafiksystemet består av tågtrafik, regional och lokal busstrafik samt efterfrågestyrd kompletteringstrafik. Områden utmed de regionala huvudstråken (mot Trelleborg, Malmö, Sjöbo - Lund, Tomelilla - Kristianstad och Simrishamn) har förhållandevis stort utbud. Byabussen knyter samman landsbygd och stad i Ystads kommun med flera buss- och taxilinjer, vilket bl.a. innebär att kommunen kan erbjuda en mycket bra kollektivtrafik för landsbygden.

Vid framtida utbyggnader är det viktigt att planeringen görs så att möjlighet till god kollektivtrafik finns. Det betyder att utbyggnader främst bör ske där det redan finns eller finns möjlighet att lägga busslinjer eller tågstationer.

Spårtrafik

Ystad har direkt järnvägsförbindelse med Köpenhamn, Malmö och Simrishamn.

Järnvägen Ystad - Malmö, som elektrifierades 1996, har haft och har fortfarande en mycket positiv utveckling av persontrafiken. Sträckan är av riksintresse. 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.

Järnvägen Ystad - Tomelilla - Simrishamn upprustades och elektrifierades sommaren 2003. Detta har inneburit att tåg från Malmö fortsätter direkt till Simrishamn och har medfört nära en fördubbling av nuvarande turtäthet både på Ystadsbanan och Österlenbanan. Resandeutvecklingen är mycket positiv. För att en ytterligare ökning av turtätheten mellan Ystad och Simrishamn ska vara möjlig krävs ett nytt signalsystem. Planer på ett sådant finns hos Banverket, men förändringen är inte tidssatt.

Tillgången till tågtrafik är mycket viktig och för utbyggnaden i orter som Svarte och Köpingebro är tågtrafiken en av de viktigaste förutsättningarna för att få en attraktiv och långsiktigt hållbar utbyggnad av bl.a. bostäder. Med ett fortsatt ökat resande likt den utveckling som varit de senaste åren kommer det framöver att krävas dubbelspår på sträckan Malmö - Ystad för att klara den ökade trafiken. Mark måste reserveras för detta ändamål. Detta är särskilt viktigt inom tätorterna Ystad, Svarte och Rynge samt i Rydsgård i Skurups kommun.

En upprustning av järnvägen mellan Kristianstad och Gärsnäs har diskuterats i olika sammanhang, dels för att leda godstrafik till hamnen i Ystad, dels för att ordna bättre kollektivtrafik i östra Skåne. Om denna sträcka rustas upp för godstrafik ändras förutsättningarna för hur godsbangården i Ystad skall planeras.

Enligt Skånetrafikens Tågstrategi 2037 kommer Citytunnelns planerade öppnande i december 2010 innebära möjlighet för Pågatåg från Ystad att kopplas vidare mot Lund, Höör respektive Teckomatorp-Helsingborg, vilket innebär att resenärer från Ystad slipper byta tåg i Malmö.

Fram till 2030 förväntas utbyggnaden av hela Simrishamnsbanan (Malmö-Dalby-Sjöbo-Tomelilla-Simrishamn) samt Sturupsbanan, med anknytning till Ystadbanan både väster- och österifrån stå klara. Ystad-Sturup beräknas få Öresundståg med timmestrafik. IC-Bornholmstågen integreras i Öresundstågssystemet. Ystad kopplas med Öresundståg även österut över Simrishamnsbanan.

Sjöfart / Färjetrafik

Inseglingen till Ystads hamn samt Ystads hamn är av riksintresse för sjöfarten. På sikt planeras en flytt av färjetrafiken till den yttre hamnbassängen, antalet färjelägen ska dock vara oförändrat. En flytt av färjetrafiken innebär lokala miljövinster vad gäller luftkvalitet och buller i stadskärnan.

Regionbusstrafik

Från Ystad station utgår ett femtontal regionala busslinjer. Mot Lund och Kristianstad går SkåneExpressen där både linjen mellan Ystad - Lund över Hedeskoga, Sövestad, Sjöbo och linjen mellan Ystad – Kristianstad över St Herrestad och Tomelilla klassas som busstråk med regional betydelse i Skånetrafikens busstrategi. Regionalbusslinjen mellan Ystad – Simrishamn över Nybrostrand, Glemmingebro, Löderup och Borrby klassas som busstråk med delregional be-

tydelse och god tillgång till kollektivtrafik längs detta stråk är av högsta betydelse för kommundelens fortsatta utveckling.
Busstråken mot Lund och Kristianstad ska enligt Skånetrafikens busstrategi ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Det är viktigt att huvuddelen av all utbyggnad sker i anslutning till dessa stråk vad avser regionbusstrafik. Regionalt och delregionalt viktiga stråk pekas ut och utvecklas med ökad inriktning på resor utanför rusningstid, bland annat fritidsresor.

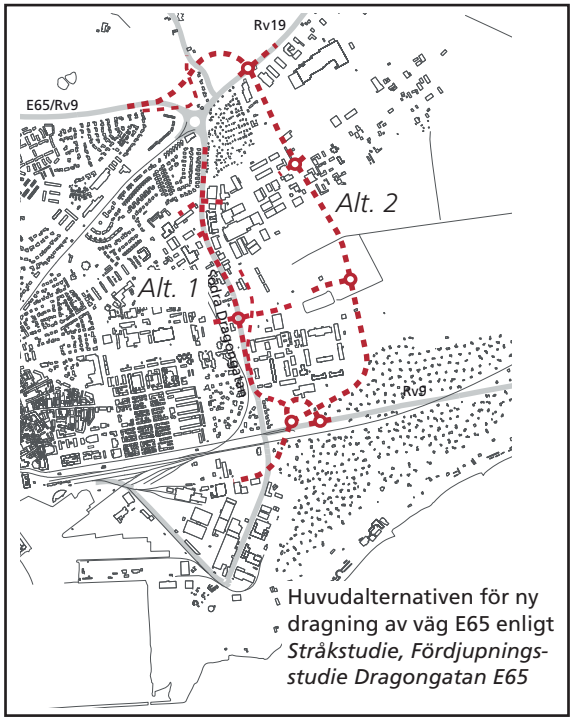
Lokaltrafik

Ystad har idag ett väl fungerande lokaltrafiknät med tre linjer. Med en växande stad är det viktigt att tänka framåt och planera så att det är möjligt att i framtiden ytterligare bygga ut lokaltrafiken. Genom att tidigt fundera på framtida lokaltrafik kan planeringen ske så att det i senare skeden är möjligt att bygga ut trafiken genom att plats lämnats, gatubredder är tillräckliga och bostadsområden utformade så att lämpliga hållplatser kan infogas. Ett exempel på möjlig framtida lokaltrafik är en ringlinje som binder samma det planerade området vid Norra Hälsobacken - Öja gård och Hedeskoga/Källesjö med stadskärnan.

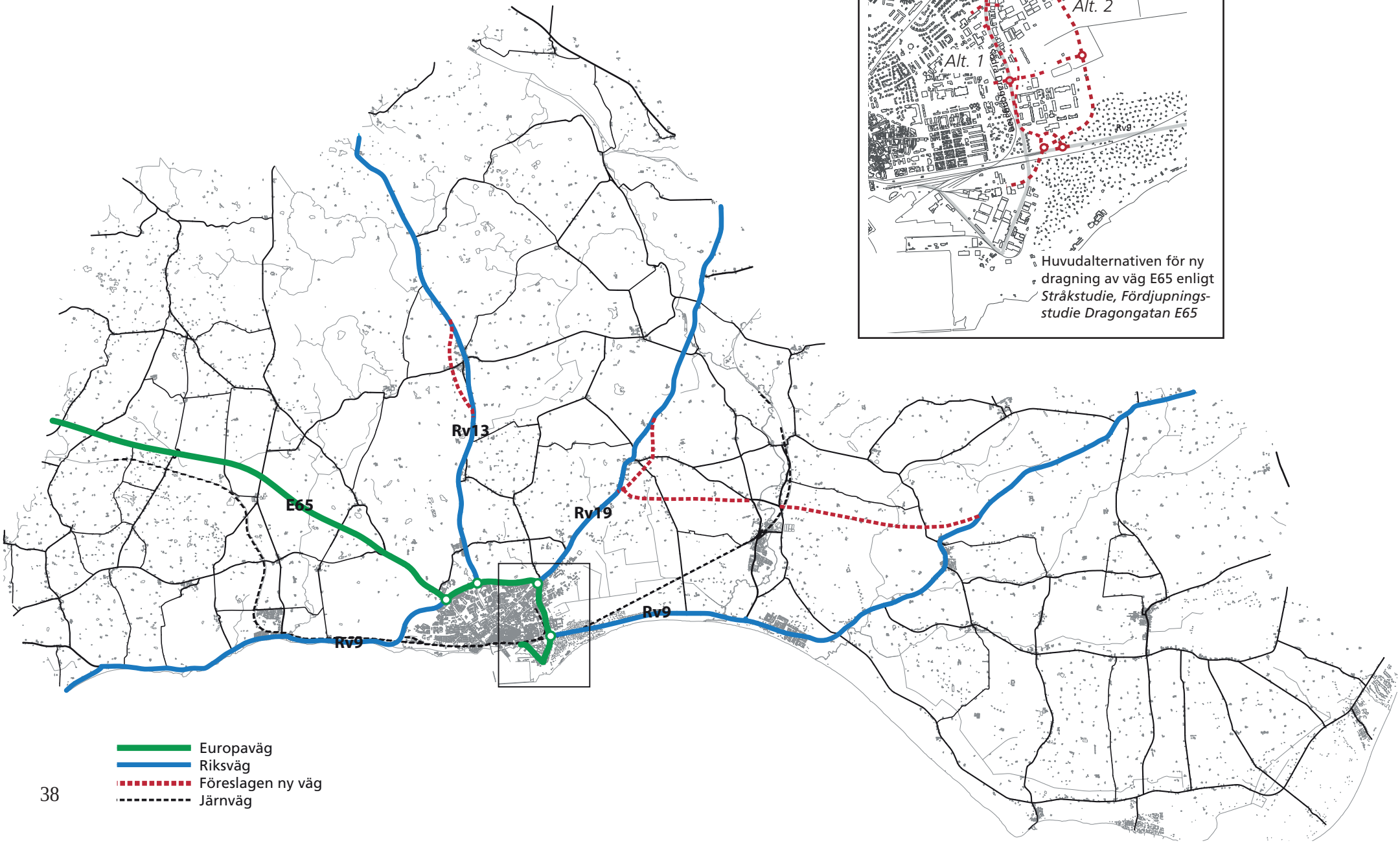
Cykelvägnät

Cykelvägar är viktiga för såväl arbetspendling, turism som rekreation. De flesta tätorter i kommunen har ett väl utbyggt cykelvägnät. Många tätorter är också sammanbundna med markvägar eller mindre trafikerade landsvägar, som är lämpliga för cykling och promenader. Tätorterna har också sådana förbindelser med naturområden och andra utflyktsmål på landsbygden. Däremot saknas förbindelser mellan vissa större tätorter samt ett sammanhängande stråk längs kusten. Kommunen planerar därför tillsammans med Trafikverket att komplettera det befintliga stråket Svarte -Ystad - Nybrostrand med förbindelser till Mossbystrand i väster och Kåseberga - Löderup - Sandhammaren i öster. Cykelvägsnätet binder samman Skånes östra och västra kuster och orter längs den sydskånska kusten och ska fungera bl.a. som turiststråk.

Andra cykelvägar som är viktiga är den planerade vägen mellan Öja och St Herrestad samt en ny cykelväg mellan Hedeskoga och Sövestad.



Huvudalternativen för ny dragning av väg E65 enligt *Stråkstudie, Fördjupningsstudie Dragongatan E65*



Europaväg
Riksväg
Föreslagen ny väg
Järnväg

Miljökonsekvensbeskrivning

Bakgrund och syfte

Enligt plan- och bygglagen samt miljöbalken ska en översiktsplan alltid miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Konsekvensbeskrivningen avspeglar att tillägget till översiktsplanen 2005 är strategiskt och redovisar utvecklingen på en översiktlig nivå och bedömer primärt de övergripande effekterna av de tillägg som redovisas i föreslagen utbyggnadsstrategi för bostäder, handel och verksamheter samt övergripande trafikstruktur. Till gällande översiktsplan hör ingen miljöbedömning, då detta inte krävdes eftersom planen påbörjades innan ny lagstiftning började gälla.

Konsekvensbeskrivningen avser de olika områden som utbyggnadsstrategin omfattar och har gjorts utifrån tilläggets strategiska och översiktliga karaktär.

Utbyggnadsstrategi

Utbyggnadsstrategin innehåller strategiska principer för lokalisering av ny bebyggelse med bostäder och arbetsplatser och utveckling av trafikstrukturen. Utbyggnadsstrategin är framtagen i syfte att möjliggöra kommunens mål att ge beredskap för en befolkningsökning med 1% per år och utveckla Ystad till ett regioncentrum och stärka sydöstra Skånes ställning i Skåne. Detta innebär en utbyggnadstakt med mellan 150 och 200 bostäder per år fram till 2045, det vill säga under perioden knappt 6 000 bostäder.

Grundtanken är att samordna bebyggelse och trafikstrukturer och därigenom ge underlag för en attraktiv kollektivtrafik. Ystad kommuns mål överensstämmer väl med Region Skånes vilja att åstadkomma en enda arbetsmarknadsregion för hela länet, man talar om att få ”ett rundare Skåne”. Förbättrade förbindelser i östvästlig riktning är viktiga i detta sammanhang.

Därtill framhålls behovet av en mer långsiktigt hållbar och klimat- och miljöanpassad utveckling. Utbyggnadsstrategin innebär att ny bebyggelse i första hand bör tillkomma i Ystad, Svarte och Köpingebro.

Ystad

Enligt utbyggnadsstrategin förtätas Ystad stad efter sina egna förutsättningar där staden är gles, för att uppnå en god hushållning med mark, råvaror, transporter och energi. Staden omvandlas så den blir kontinuerlig och sammanhängande och med en större blandning av funktioner, verksamheter, lokal- och bostadstyper och attraktiva friytor. Rumsligt integrerade parker i ett tätare stadslandskap används mer effektivt och utnyttjas mer av stadens invånare än grönområden utlagda mellan befintliga bostadsområden och vägar. Den mångfunktionella staden med en rubust struktur har en större förmåga att anpassa sig efter nya förutsättningar och blir i den meningen mer hållbar. I stadskärnan prioriteras säkerhet och hög framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik.

Bebyggelsen fullföljs i Västra Sjöstaden och nya stadsdelar kan byggas i tidigare hamn- och industriområden i stadens mest centrala delar. Ny stadsbebyggelse tillkommer på längre sikt i Öja och Hedeskoga med kollektivtrafikstråk som förbinder de yttre stadsdelarna med centrum.

Någon etablering av externa köpcentra utanför stadskärnan föreslås ej tillåtas. Dock kan sällanköpshandel och handel med tunga och/eller skrymmande varor som är olämpliga i city föreslås i externa och halvexterna lägen där tillgängligheten för transporter är gynnsam.

Verksamhetsområde markerat som utredningsområde enligt ÖP 2005, öster om Östra industriområdet ersätts i strategin med området i anslutning till avfallsdeponin vid Hedeskoga.

Symbolförklaring

\+ positiva tendenser 0 nollpåverkan

\- negativa effekter

Ny bebyggelse där bebyggelse finns

Miljökonsekvenser

\+ Mindre mark tas i anspråk för nyexploatering tack vare förtätning i redan bebyggda områden.

\+ Västra hamnområdet planeras i kollektivtrafiknära läge och på redan ianspråktagen mark och förbättrar stadens koppling till havet.

\+ Förtätning utmed trafikerade gator där ny bebyggelse kan utgöra bullerskärm kan ge minskat buller i omgivningen.

\+ Trängre gaturum med gata i stället för infartsled/väg sänker hastigheten med lokalt förbättrad luftkvalitet och minskat buller.

\+ Attraktivare cykelstråk minskar andelen biltrafikanter vilket leder till minskade trafikstörningar och förbättrad luftkvalitet.

0 Förtätning av ett område ger ökat underlag för kollektivtrafiken vilket förbättrar luftkvaliteten totalt sett, men kan ge sämre luft lokalt genom ökad trafik just där förtätningen sker.

0 Risk för att bostadsnära grönområden minskar i omfattning samt får ökad belastning där förtätning sker men kan ge i resultat mer attraktiva och utnyttjade utemiljöer. Samtidigt minskar intrånget på åkermark genom förtätning i staden.

\- Anpassningsåtgärder i form av skydd mot stigande havsnivå får ingå i förutsättningar vid planering av Västra hamnområdet.

\- Ökad risk för påverkan på grundvattennivåer genom minskad infiltration vid förtätning. Påverkan kan minskas genom kompensationsåtgärder som gröna tak eller genomsläppliga beläggningar.

Sociala konsekvenser

\+ Förtätning kan innebära att nya upplåtelseformer och nya bostadstyper kan tillföras i homogena bostadsområden.

+ Varje del av staden hänger samman med övriga stadsdelar och är tillgänglig utan besvärande barriärer, vilka kan byggas bort i samband med stadsförnyelse.

+ En blandad stadsbebyggelse ger ökad möjlighet till arbetsplatser och service i utpräglade bostadsområden, vilket även ger ett ökat folkliv och en ökad positiv social kontroll.

+ Västra hamnområdet kan ge positiva effekter för centrum med mer stadsliv, service, handel och mötesplatser.

+ Folkhälsan förbättras när fler använder cykeln som fortskaffningsmedel.

- Risk för homogen befolkningsstruktur pga höga nybyggnadspriser i Västra hamnområdet.

Ekonomiska konsekvenser

+ Bostadsförsörjningen säkras och ger ökat skatteunderlag.

+ Förtätning skapar underlag till utökad service och nya arbetstillfällen, vilket bedöms stärka ekonomin generellt.

+ Västra hamnområdet bedöms ge staden positiva effekter för service och handel i centrum.

+ Nyttjande av redan gjorda investeringar i form av infrastruktur.

Nya utvecklingsområden i Öja och Hedeskoga

Miljökonsekvenser

+ Utvecklingsområden ligger i anslutning till befintlig stadsbebyggelse.

+ Goda möjligheter till kollektivtrafikförsörjning finns.

+ Dag Hammarskjölds park kan utvecklas till ett närrekreationsområde för Öja och Hedeskoga.

- Jordbruksmark klass 8-9 tas i anspråk men genom att bygga tätt minskar intrånget på åkermark.

Sociala konsekvenser

+ En blandad stadsbebyggelse ger ökad möjlighet till arbetsplatser och service i utpräglade bostadsområden vilket även ger ett ökat folkliv och en ökad positiv social kontroll.

Ekonomiska konsekvenser

+ Bostadsförsörjningen säkras och ger ökat skatteunderlag.

- Investeringar i anslutning till ny bebyggelse för infrastruktur, skolor och barnomsorg.

Köpingebro och Svarte

Särskilda satsningar föreslås i Köpingebro, som tillsammans med Ystad och Svarte, har pågatågsstationer. Med dessa satsningar kan den regionala tågtrafiken på Ystad-Simrishamnsbanan utvecklas. Köpingebro och Svarte bedöms ha förutsättningar att kunna erbjuda goda boendemiljöer med inslag av verksamheter och underlag för en allsidig service.

Bygga i kollektivtrafiknära läge i Köpingebro och Svarte

Miljökonsekvenser

+ Stationsnära utbyggnad gynnar kollektivtrafik och minskar bilberoendet och miljöbelastningen.

+ Utbyggnadsmetoden ger goda förutsättningar att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen

- Jordbruksmark klass 8-9 tas i anspråk.

- Risk för miljöstörningar i form av buller från verksamheter och järnväg i Köpingebro.

- Risk för påverkan på värdefullt naturområde samt riksintresse för kulturmiljövård vid utbyggnad av Svarte utöver gällande FÖP.

Sociala konsekvenser

+ Integrationsmöjligheter ökar genom blandade boendeformer.

+ Underlag till skola, lokal service och kollektivtrafik ökar.

Ekonomiska konsekvenser

+ Nyttjande av redan gjorda investeringar i form av infrastruktur.

+ Bostadsförsörjningen säkras och ger ökat skatteunderlag.

Övriga utbyggnadsområden

För övriga mindre orter inom kommunen gäller att orterna får utvecklas utifrån respektive orts förutsättningar med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns på platsen. Inom vissa orter är förtätning möjlig, andra har möjlighet till viss småskalig utbyggnad.

Komplettering av bebyggelse på landsbygden

Miljökonsekvenser

+ Möjlighet ges att stärka den lokala identiteten med utvecklingsprincipen att ny bebyggelse ska ta sin utgångspunkt i, och hänsyn till, olika lokala karaktärer i byar och landskapselement.

- Trots stor återhållsamhet med kompletteringsbebyggelse på landsbygden finns risk att mängden personbilstrafik ökar.

- Typen av utbyggnad medför stora svårigheter att uppfylla de nationella miljökvalitetsmålen.

- Krav på service på infrastruktur, vatten och avlopp.

Sociala konsekvenser

+ Stärker byarnas identitet och kulturlandskapets läsbarhet och värden.

\+ Stärker underlaget för den dagliga servicen.

\+ Valfrihet i boendet ökar.

Ekonomiska konsekvenser

\+ Jordbruksdriften gynnas genom att åkermarken inte splittras med ny bebyggelse.

Trafikstrukturer

Trafiken till och från hamnen kommer att öka i takt med att verksamheten i hamnen växer. Hamnen kan på sikt flyttas ut från stadens centrala delar och nya anslutningar föreslås i väg- och järnvägssystemen. I en fördjupningsstudie har förslag för en ny sträckning av väg E65 öster om Regementsområdet för genomfartstrafik och trafik till och från hamnen tagits fram. Detta gör det möjligt att leda tung lastbils- och genomfartstrafik utanför centrum.

Samla tunga transporter

Miljökonsekvenser

\+ Gatunät anpassat till risk och störningar innebär mindre risk för miljöproblem än om andra gator används.

\+ Effektivare godstransporter och mindre utsläpp totalt sett p.g.a. minskad trafik i centrala staden.

\+ En nedgrävning av väg E65 vid regementsområdet skulle innebära minskat buller för boende.

\- Ökat buller och vibrationer och utsläpp, ger sämre miljö vid ny trafikled.

\- Risk för påverkan på naturmiljön vid ny trafikled öster om Regementsområdet.

Ekonomiska konsekvenser

\+ Effektivare godstransporter ger ekonomisk vinst för företag.

Miljöförutsättningar

Miljöförutsättningar

I Ystad kommun finns områden med mycket stora natur-, kultur och friluftslivsvärden, många av dem är av riksintresse och finns beskrivna i ÖP 2005 samt i länsstyrelsens Naturvårdsprogram respektive Kulturmiljöprogram för Skåne län.

Landskapet i Ystadtrakten omfattar bl.a.

- -en lång kuststräcka med vidsträckta stränder
- -ett kuperat backlandskap
- -kåsebergaåsen med betesmark i öster
- -gamla naturbetesmarker med många små vatten och intressant flora i Baldringetrakten
- -Fyledalen med lövskogsklädda sluttningar i kommungränsen mot Tomelilla kommun
- -skogs- och sjöområdet kring Krageholms sjön och Ellestadsjön på Rommeleåsens ut löpare i nordväst
- -jordbrukslandskapet med mindre åkerenheter, avbrutet med busk- och trädrader
- -de stora godsens vidsträckta åkerfält, alléer och parklika lövdungar

I Länsstyrelsens Kulturmiljöprogram för Skåne län betecknas Ystad som en av de bäst bevarade medel-

tida städerna i landet. Genom det rika och varierande byggnadsbeståndet illustreras en kontinuerlig utveckling från medeltid till nutid. Såväl stadsplanen med gatunät och fastighetsindelning som den äldre bebyggelsen samt planteringarna och torgbildningarna har kulturhistoriskt värde.

Miljöbedömningsmål

De bedömningsmål som kommer att tillämpas i det fortsatta planarbetet utgår från de **nationella miljökvalitetsmålen** och den av kommunfullmäktige antagna Agenda 21 med miljöhandlingsprogram. De sociala och ekonomiska konsekvenserna utifrån de **nationella folkhälsomålen**. Konsekvensanalyser på mer detaljerad nivå kommer att göras i samband med framtida fördjupningar av översiktsplanen, planprogram och olika detaljplaner.

Målsättningen med kommunens miljömål är att:

- främja en god hälsa och boendemiljö
- värna om den biologiska mångfalden
- ta tillvara stora kulturmiljövärden i kommunen
- bevara markens och vattnets långsiktiga produktionsförmåga samt
- trygga en god hushållning med naturresurserna.

Kommunstyrelsens miljöberedning har till uppgift att följa upp kommunens övergripande strategiska miljöarbete. Detta görs bl.a. genom miljöbokslut vartannat år, det senaste från 2008. Varje år görs även en mindre uppföljning av miljöbokslutet.

Nationella folkhälsomål

2003 fattade riksdagen beslut om 11 nationella folkhälsomål. Ansvaret för målen är fördelade mellan olika aktörer och nivåer i samhället:

1. Delaktighet och inflytande i samhället
2. Ekonomiska och sociala förutsättningar
3. Barns och ungas uppväxtvillkor
4. Hälsa i arbetslivet
5. Miljöer och produkter
6. Hälsofrämjande hälso och sjukvård
7. Skydd mot smittspridning
8. Sexualitet och reproduktiv hälsa
9. Fysisk aktivitet
10. Matvanor och livsmedel
11. Tobak, alkohol, droger, narkotika och spel

Nationella miljökvalitetsmål

Skåne län och kommuner arbetar med 15 av miljömålen (Nr 14. Storslagen fjällmiljö gäller ej i Skåne):

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

Studerade alternativ

Konsekvensbeskrivningen bedömer utbyggnadsstrategin för bostäder, handel och verksamheter samt ett så kallat nollalternativ som utgår från nu gällande översiktsplan och en utveckling efter översiktsplanens riktlibnjer.

Nollalternativ

Konsekvenserna av utbyggnadsstrategin ska jämföras med ett nollalternativ. Nollalternativet utgörs av en framskrivning av utbyggnad av bostäder, handel och verksamheter enligt nu gällande översiktsplan (ÖP 2005 för Ystads kommun) men någon ytterligare utbyggnad kommer inte till stånd.

Nollalternativet saknar en strategi för att ny bebyggelse i första hand bör tillkomma genom förtätning i Ystad stad samt en satsning i Svarte och Köpingebro. Utbyggnaden i Öja och Hedeskoga kommer i nollalternativet att präglas mer av en funktionsseparerad och utglesad planering, vilket tar mer åkermark i anspråk.

Utanför staden Ystad tillkommer i nollalternativet troligen nya bostäder på landsbygden och i naturskö-na lägen med risk för betydande miljöpåverkan och höga kostnader för infrastruktur och annan service.

Utbyggnad av verksamhetsområde utmed Rv 19 mot St Herrestad ligger kvar i nollalternativet.

Nollalternativet saknar vidare ett samlat grepp kring frågan att samordna bebyggelse och trafikstruktur för att ge underlag för en attraktiv kollektivtrafik. Samtidigt är nollalternativet mindre tillväxtorienterat och innehåller mindre av regionförstoring, vilket innebär att det är mindre transportgenererande.

Avgränsning av MKB

En miljökonsekvensbeskrivning ska formellt behandla endast de frågor som kan medföra betydande miljöpåverkan. Konsekvensbeskrivningen avspeglar att tillägget till översiktsplanen 2005 är strategiskt och redovisar utvecklingen på en översiktlig nivå och bedömer primärt de övergripande effekterna av de tillägg som redovisas i föreslagen utbyggnadsstrategi för bostäder, handel och verksamheter samt övergripande trafikstruktur. Två frågor som även på en översiktlig nivå kan identifieras som kan riskera att medföra betydande miljöpåverkan och beskrivas mer utförligt är:

-utbyggnad på högvärdig åkermark
-utbyggnad inom riksintresseområden.

Tilläggets tidshorisont sträcker sig till 2045. Konsekvensbeskrivningen avser de förslag som lyfts fram i planen, och har därmed samma tidsavgränsning.

Mer detaljerade frågeställningar kommer att behandlas i samband med kommande fördjupade översiktsplaner, program och detaljplaner.

Utbyggnad på högvärdig åkermark

Ca 70% av kommunens yta utgörs av jordbruksmark och tillhör den bättre i riket. Föreslagna utbyggnadsområden ligger till en del på högproduktiv jordbruksmark, klass 8-9 enligt en tiogradig skala.

Konsekvenser

Runt Ystad berör föreslagen utbyggnad vid Öja gård jordbruksmark av klass 9 och Hedeskoga av klass 8. Utbyggnaden i Svarte är behandlad i fördjupad översiktsplan men berör jodbruksmark av klass 6-9 och utbyggnaden i Köpingebro berör delvis jordbruksmark av klass 8, en stor del av tänkt utbyggnadsområde utgörs dock av det gamla sockerbruksområdet.

Övrig utbyggnad är endast kompletteringsbebyggelse i direkt anslutning till befintliga tätorter.

Då kommunen vill möjliggöra en utbyggnad av tätorterna är en utbyggnad som till en del ligger på högproduktiv jordbruksmark en nödvändig konsekvens. För att ta så lite mark i anspråk som möjligt har man valt att bygga tätt och effektivt. Tät bebyggelse med god tillgänglighet till kollektivtrafik och service tar minst mark och resurser i anspråk. Utbyggnadsområden där bebyggelse redan finns minskar också behovet av mark för infrastruktur som vägar, ledningar m.m. och för service som butiker, skolor mm. En stor del av utbyggnaden av Ystad stad föreslås ske genom förtätning innanför Dag Hammarskjölds väg. Viss förtätning kan ske även i övriga tätorter.

Utbyggnad inom riksintresseområden

Områden som inrymmer sådana speciella värden eller har så speciella förutsättningar att de bedömts vara betydelsefulla för riket i sin helhet kan klassas som område av riksintresse enligt miljöbalken. Riksintresset väger alltid tyngre än ett eventuella motstående lokalt allmänintresse och områden av riksintressen ska prioriteras i den fysiska planeringen. Riksintresse kan gälla för såväl områden som är skyddsvärda pga sina speciella natur- och kulturvärden som för områden som är av betydelse för ett speciellt nyttjande som kommunikationer, energiproduktion, energidistribution etc. Områdena kan även vara riksintressanta för totalförsvaret.

Olika typer av utveckling är naturligtvis möjlig men ska ske på sådant sätt att det är förenligt med de värden som konstituerar riksintresset och inte påtagligt skadar dem. Riksintresset är inte ett allmänt utpekande utan i motiveringen till riksintressena finns klara riktlinjer för vilka aspekter i människans utnyttjande av tillgängliga naturresurser, samhällets utveckling, näringsliv, sociala villkor, byggnadsskick och olika estetiska ideal m.m. som skall beaktas.

Konsekvenser

Utbyggnadsområdena runt Ystad, Svarte och Köpingebro ligger alla inom riksintresse för kustzonen, enl. 4 kap. Miljöbalken (MB). Inom kustzonen ska hänsyn tas till natur- och kulturmiljövården samt möjligheten till rörligt friluftsliv. Riksintresset utgör dock inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. I det lokala näringslivet bör även turistnäringen beaktas. Föreslagen ny bebyggelse ligger i direkt anslutning till befintliga tätorter och påverkar därmed inte riksintresset.

Ystad

En stor del av utbyggnaden av staden Ystad föreslås ske innanför Dag Hammarskjölds väg genom förtätning och inom omvandlingsområden. Berörs riksintresse för kulturmiljövård område M167, Ystad enligt 3 kap. MB, får det behandlas i detaljplan för respektive område.

Utbyggnadsområdena vid Hedeskoga är till del markerade som planerade utbyggnadsområden i översiktsplan 2005 och tangerar östra avgränsningen av riksintresse för kulturmiljövård, område M160, Bjärsjöholm – Balkåkra – Skårby enligt MB 3 kap. En anpassning till platsen och till riksintresset får ske i det fortsatta planarbetet för området.

Utbyggnadsområdena vid Norra Hälsobacken – Öja gård är markerade som planerade utbyggnadsområden i översiktsplan 2005 och påverkar inte något ytterligare riksintresseområde.

För hamnområdet i Ystad pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan där påverkan på riksintresseområde för fiske, kulturmiljövård och rörligt friluftsliv belyses. Det fortsatta arbetet kommer även att behandla påverkan på en framtida ny stadsdel vad gäller klimatförändringar och stigande havsnivå.

Svarte
Utbyggnadsområdena runt Svarte och påverkan på riksintressen behandlas i en fördjupning av översiktsplan för Svarte antagen 2009.

Köpingebro
Utbyggnadsområdena för Köpingebro är till del markerade som planerade utbyggnadsområden respektive utredningsområden i översiktsplan 2005 och påverkar inte något ytterligare riksintresseområde. Väster om Köpingebro ligger idag militära övningsområden. Försvarets intressen i området Fredriksberg är idag under omprövning. För att utreda möjligheterna kring en utbyggnad ska en fördjupad översiktsplan tas fram för området Fredriksberg, Köpingebro, Nybrostrand samt Kabusa skjutfält. I det arbetet kommer miljökonsekvenserna att redovisas på ett mer utförligt sätt och behandla påverkan på en framtida utbyggnad vad gäller klimatförändingar och påverkan på Nybroån.

Övriga utbyggnadsområden
Övrig utbyggnad vid mindre orter är endast småskalig kompletteringsbebyggelse i direkt anslutning till befintliga tätorter.

Dragongatan – E65
I en fördjupningsstudie har två huvudalternativ för för dragning av väg E65 mellan Kristianstadsrondellen och väg 9 studerats – ett alternativ som ligger kvar i befintlig sträckning och ett som har en ny sträckning öster om Regementsområdet. En dragning öster om Regementsområdet innebär att vägen gör ett visst intrång i kanten av natur- och rekreationsområdet Sandskogen. Samtidigt innebär denna lösning en flexibilitet i stadsutvecklingen när Dragongatan blir mer av en lokalgata samt förbättrad bullersituation, framkomlighet och trafiksäkerhet i området. För att minska påverkan på Sandskogen föreslås den nya vägen överdäckas denna del av sträckan.

Föreslagen vägdragning berör inte något riksintresseområde. Ett område norr om väg 9 och Sandskogens fritidshusområde är kommunalt naturreservat och sträcker sig ända fram till dammen norr om Regementsområdet. För att minska intrånget vid Sandskogens kant och minska bullerstörningar föreslås den nya vägen överdäckas på stora delar av sträckan. I det fortsatta arbetet med projektet kommer miljökonsekvenserna att belysas på ett mer utförligt sätt.

Övriga miljökonsekvenser
Strategins koncentration av ny bebyggelse ökar förutsättningarna för att energiförbrukningen och regionens klimatpåverkan ska minska på sikt genom en fortsatt bra samordning av tekniska system för energi, avfall, transport, vatten och avlopp med mera och

genom att fortsätta utveckla lokala och förnyelsebara energikällor.

Transporternas miljöpåverkan blir långsamt mindre i takt med exempelvis övergången till förnyelsebara bränslen och resurssnålare fordon. Omställningens positiva effekter motverkas dock av en stadigt ökande trafik.

Luftkvaliteten är relativt god i Ystad och inga värden enligt miljökvalitetsnormen vad avser högsta tillåtna halter av partiklar och kvävedioxid överskrids. Dock har halten av partiklar vid enstaka tillfällen överstigit utvärderingströskeln varför det är viktigt med fortsatt mätning.

Förslaget till utbyggnadsstrategi syftar till att öka kommunens sysselsatta befolkning, vilket i sig medför ökat resande. Samtidigt är inriktningen i planförslaget att ny bebyggelse placeras i centrala och i kollektivtrafiknära lägen eller utmed framtida kollektivtrafikstråk.

Sammanfattning

Miljömålsuppfyllelse

Utvärdering med hänsyn till miljökvalitetsmålen har legat till grund för miljöbedömningen. Förslagets styrka är att ny bebyggelse sker genom förtätning och i kollektivtrafiknära lägen. Det är positiva planeringsinriktningar som får vägas mot den allmänna belastningen som en växande befolkning medför.

Slutsatser och förebyggande åtgärder

Utbyggnadsstrategin är framtagen i syfte att planera för tillväxt och befolkningsökning, vilket i sig medför att miljöbelastningen i kommunen ökar. En ökande befolkning innebär bland annat större konsumtion, växande transportarbete och nya markanspråk. Förslaget är utarbetat för att möjliggöra den önskade befolkningstillväxten men ska samtidigt understödja en långsiktigt hållbar utveckling. Detta åstadkoms i första hand genom att bebyggelseutveckling och framtida kollektiva transportsystem samplaneras. Ny bebyggelse föreslås primärt i kommunens tre orter med pågatågsstationer och väl kollektivtrafikförsörjda förutsättningar ges för samordnade lösningar av den tekniska försörjningen i kommunen. En ökad andel resor med kollektiva färdmedel, resor med cykel och till fots bidrar till förbättringar i miljön både lokalt och globalt.

Valet att göra översiktsplanen till ett utpräglat strategiskt instrument medför dock att dess miljöeffekter i stor utsträckning beror på hur väl intressekonflikter kan hanteras i nästa planeringsskede. De tänkbara miljöproblem som kan uppstå i tät stadsbebyggelse kan förebyggas genom att frågorna uppmärksammas tidigt. Buller kan exempelvis kompenseras genom fasadutformning och genom omsorgsfull utformning av gaturum och allmänna platser kan god bebyggd miljö förverkligas.

Uppföljning

Det åligger Ystads kommun att följa upp översiktsplanens betydande miljöpåverkan efter att planen antagits.

Kommunen ska uppmärksamma hur framtida detaljplaner tar hänsyn till problematiken med havsnivåhöjning samt bevaka att planerna har ett effektivt markutnyttjande och en god planekonomi. Kommunen har också för avsikt att följa upp huruvida Banverket respektive Vägverket vid framtida utbyggnad av dubbelspår på Malmö – Ystadbanan respektive ny sträckning för genomfartstrafik till och från Ystad hamn tar hänsyn till natur- och kulturvärdena samt verka för att de negativa konsekvenserna kan minimeras.

Referenser

Befolkningsutveckling och bostadsplanering

Befolkningsprognos 2009-2018 för Ystads kommun, Statisticon

Boendeplanering -en strategisk fråga för kommunen, Boverket, 2006

Boendeplanering i praktiken -en vägledning till statistiken, Boverket, 2005

Att bo och arbeta i Skåne, rapport, Region Skåne, 2006

Bostadsmarknadsanalys 2009 Skåne län, rapport, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009

Bostadsläget i Öresundsregionen, slutrapport, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009

Hållbar utveckling

Hållbar stadsutveckling, Erland Ullstad, Sveriges Arkitekter, 2008

Jämställdhet nästa, samhällsplanering ur ett genusperspektiv, Anita Larsson och Anne Jalakas, SNS förlag, 2008

Tätare och grönare i stadsbilden, Louise Nyström, artikel, tidskriften Plan, nr 6, 2008

Markanvändning och landsbygdsutveckling

Markanvändning i Skåne, rapport, Region Skåne, 2009

Byggnade på landsbygden i Skåne, Hot eller möjlighet?, rapport, Länsstyrelsen i Skåne län, 2006

Det Skånska landsbygdsprogrammet, Länsstyrelsen i Skåne län, 2007

Landskapet som mål och medel, rapport, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009

Landsbygden i kommunens översiktsplan, rapport, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009

Trafik och infrastruktur

Godstransporter genom Skåne och Blekinge, Vägverket Region Skåne, publikation 2006:109

Med buss i Skåne, strategi för busstrafiken, Skånetrafiken, beslutad version, oktober 2006

Trafikförsörjningsplan, Skånetrafiken, 2009

Tågstrategi 2037, Skånetrafiken, 2007

Övrigt

Bilden av Ystad, forskningsrapport, Krister Olsson, Institutionen för Samhällsplanering och miljö, KTH, 2006

Kultur, turism och stadsattraktivitet, forskningsrapport, Göran Cars, Institutionen för Samhällsplanering och miljö, KTH, 2006

Dags att handla nu, detaljhandeln och hållbar samhällsutveckling, Stellan Svedström och Helena Holm, Boverket, 2004

Vår referens
Enheten för samhällsplanering
Ola Jönsson
Telefon 040 - 25 22 28

Samhällsbyggnad, Plan o Bygg
Ystads kommun
271 80 YSTAD

Samråd om tematiskt tillägg till Översiktsplan 2005 avseende vindkraft, skydd av kusten, grönstrukturprogram för Ystad tätort samt utbyggnadsstrategi i Ystads kommun.

Ystads kommun har överlämnat fyra förslag till tillägg till den kommunövergripande översiktsplanen i samband med en utställning enligt 4 kapitlet 6 § Plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har 2010-03-22 yttrat sig över en tidigare version av planförslaget.

Planförslaget avser fyra tematiska tillägg till kommunens gällande kommunomfattande översiktsplan från 2005. Respektive tillägg är avgränsat till att enbart hantera grönstruktur för Ystads tätort, vindkraft, utbyggnadsstrategi (för bostäder, verksamheter och handel) samt en handlingsplan för förvaltning och skydd av kusten.

Länsstyrelsens roll
Vid utställningen av en översiktsplan begränsar Länsstyrelsen i huvudsak granskningen till om planförslaget inte tillgodoser riksintressen, om frågor som berör två eller flera kommuner inte samordnats, om förslaget kan medverka till att gällande miljökvalitetsnormer inte följs eller om strandskyddets syften inte beaktats. Länsstyrelsen granskar också om föreslagen bebyggelse är lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Nedanstående erinringar kan leda till att Länsstyrelsen enligt 12 kap. 1 § PBL kommer att pröva kommunens beslut att anta framtida planer.
Granskningsyttrandet ska enligt 4 kapitlet 2 § PBL fogas till översiktsplanen och den antagna översiktsplanen ska sedan spridas till alla dem som har väsentligt intresse av den eller som använder planen som beslutsunderlag.

YSTADS KOMMUN
Samhällsbyggnad
2010 -07- 09
Diarienr 2009.0264
Diarieplanbeteckn. 212 -91

Riksintressen

En av översiktsplanens uppgifter är att redovisa värden som är av riksintresse och hur dessa värden långsiktigt ska säkerställas. Kommunen ska samtidigt bedöma planens eventuella påverkan på riksintressevärden.

I samrådsredogörelsen sägs att fler områden ska studeras för att avgöra om vindkraft kan vara förenligt med riksintressenas värden, det är få områden som har studerats för vindkraft. Det saknas också bedömning i utställningshandlingen om vindkraftverk utgör påtaglig skada på något riksintresse.

Riksintresse yrkesfiske och riksintresse fiskehamn
I samrådsredogörelsen hänvisas till att avgränsningen av riksintressen som genomfördes 2006 kommer att arbetas in i kommande ny översiktsplan och att riksintresset för fiskehamn kommer att arbetas in i pågående fördjupning av västra hamnområdet. Då föreliggande översiktsplan saknar underlag för att bedöma effekterna på riksintressena går det inte att avgöra om Länsstyrelsen kan komma att ingripa i kommande planering.

Riksintresse kulturmiljö
Utredningsområden som berör eller ligger i anslutning till riksintresse för kulturmiljö kan också påverka riksintresset. Huruvida vindkraften kan anses utgöra påtaglig skada eller inte för riksintresse för kulturmiljö bör utredas närmare och redovisas mer ingående i de kommande planhandlingarna.

Totalförsvaret
Försvarsmakten har analyserat föreslagna vindkraftsområden och ett av områdena norr om Ystad är delvis i konflikt med totalförsvarets intressen och gränsen bör justeras. Av de föreslagna vindkraftsområdena i östra delen av kommunen är huvuddelen i konflikt med totalförsvarets intressen. Vid Kabusa skjutfält bedrivs målflygsverksamhet och innanför försvarets restriktionsområde kan inte höga objekt uppföras av flygsäkerhetsskäl.

Inom de två östra delområdena finns andra typer av konflikter med totalförsvarets intressen och möjligen kan enstaka vindkraftverk uppföras utan att för stora störningar uppstår. Särskild analys och beräkningar måste göras för varje enskild position.

Det är av stor vikt att alla ärenden med höga objekt, 20 m och högre utanför och 50 m och högre inom tätort, remitteras till Försvarsmakten. Hela landets yta är samrådsområde för höga objekt och alla vindkraftsärendet skall remitteras till Försvarsmakten. Det är en del i bevakningen av den det av totalförsvarets intressen som inte kan redovisas i översiktsplaner.

Hälsa och säkerhet

Kommunen har ett övergripande ansvar för att skapa en robust och långsiktigt hållbart samhälle där hänsyn ska tas till människors hälsa och säkerhet.

Vid nybyggnation intill farligt godsleder skall Länsstyrelsens Riskpolicy och Riktsam tillämpas (finns på Länsstyrelsens hemsida).

Vindkraftplanen skall även sändas till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. De vill numera ha alla tillägg till ÖP angående vindkraft för att få en uppfattning om de kan störa kommunikationssystemet Rakel i ett senare planskede.

Översvämning och erosion

Översvämningsrisker beaktas i första hand i anslutning till kustområdet i Handlingsplan för förvaltning och skydd av kusten. Handlingsplanens status och kopplingar till utbyggnadsstrategin och befintlig översiktsplan från 2005 är oklar avseende föreslagna grundläggningsnivåer. Översvämningsrisker i andra delar av kommunen redovisas inte särskilt. Redovisning av översvämningsrisker i anslutning till vattendrag och resonemang om hur en ökad exploatering i samverkan med ökade flöden i vattendragen kan bidra till översvämningar saknas. Inför kommande detaljplanering behöver därför dessa frågor belysas i de fall ett planområde riskerar att drabbas av översvämningar.

Erosionsproblemen längs kusten beskrivs översiktligt men tydliga ställningstaganden saknas om hur mycket erosion som kan tillåtas innan åtgärder behöver sättas in. Ansvarsfördelningen för såväl befintliga som framtida erosionsskydd mellan kommunen och enskilda går inte att utläsa av planen. Dessa frågeställningar kan därför behöva redovisas i kommande planering.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsens roll som statlig myndighet är bland annat att kontrollera att regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt.

Länsstyrelsen anser att kommunen samordnat de mellankommunala frågorna på ett bra sätt. Grannkommunerna har beretts möjlighet att yttra sig över samråds- och utställningsförslag. Inga erinringar har inkommit.

Övrig lagstiftning

Fornminne

Sedan samrådet har kartorna med lämpliga områden omarbetats och vissa områden har tillkommit medan andra tagits bort.

På två ställen där förändringar i områdens utbredning skett har de utvidgats så att de ligger i anslutning till gravhögar. Gravhögarnas fornlämningsområden - skyddsområden – är inte definierade. Vid en vindkraftsutbyggnad vid dem ska samråd enligt 2 kap KML ske med Länsstyrelsen. De två platserna är:

-Vid Östergård (området Sövestad) har området utvidgats åt söder. Här finns två gravhögar vars fornlämningsområde kan sträcka sig in i det på kartan redovisade området som är lämpligt för utbyggnad.

-Området mellan Lönneröd och Skogsdala (västra delen av Glemmingebro-Spjutstorp) har tillkommit. Även här finns två gravhögar vars fornlämningsområde kan sträcka sig in i det på kartan redovisade området som är lämpligt för utbyggnad.

Biotopskydd

Inom många av utredningsområdena finns skyddade biotoper enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Skyddet omfattar stenmurar, odlingsrösen, öppna diken, åkerholmar, småvatten och våtmarker, naturliga bäckfåror, öppna diken, pilevallar samt alléer i jordbrukslandskapet, vilka inte får skadas eller tas bort utan dispens från Länsstyrelsen. Placering av vindkraftverk, bebyggelse samt vägdragning bör anpassas till befintliga biotoper så att de bibehålls.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Enligt 4 kapitlet 1 § PBL ska det framgå av översiktsplanen hur kommunen avser att följa gällande miljökvalitetsnormer. Vattenmyndigheten för södra Östersjön har fastställt miljökvalitetsnormer i form av kvalitetskrav för ytvattenförekomster, grundvattenförekomster och skyddade områden i december 2009. (Länsstyrelsen Kalmar län, Vattenmyndigheten i Södra Östersjöns vattendistrikt, föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster i distriktet, 08 FS 2009:8).

Av tilläggen framgår inte hur miljökvalitetsnormerna för vatten ska följas. Det går därför inte att avgöra om förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kapitlet miljöbalken inte följs. I kommande detaljplaner måste miljökvalitetsnormerna beaktas i de fall en plan kan antas bidra till att en miljökvalitetsnorm inte uppnås eller att tillståndet i en vattenförekomst försämras.

Övrigt

Specifikt om vindkraft

Vad gäller vindkraft kvarstår de synpunkter Länsstyrelsen lämnade i samrådsskedet. I vindkraftsplanen undantas generellt områden av riksintresse och andra områden med bevarandevärden. Länsstyrelsen anser att ett tematiskt tillägg för vindbruk bör utgå från att hitta lämpliga områden för vindbruk och om det finns motstående intressen, bedöma om dessa är förenliga med befintliga värden eller vilket intresse som ska ges företräde. Länsstyrelsens uppfattning är således att kommunen bör när det gäller t ex riksintresseområden göra en bedömning om vindkraftsutbyggnad är förenligt med riksintressenas värden.

Länsstyrelsen anser vidare att det är mycket bra att kommunen avser utreda redan ianspråktagna platser för vindbruk ytterligare. Det kan vara möjligt att montera ned gamla verk och ersätta med nya som producerar betydligt mer och som inte ger mer ljud.

Bostadsförsörjning

Ur ett bostadsförsörjningsperspektiv är planen ett ambitiöst och framåtriktat dokument med fokus på utbyggnadsplaner. Länsstyrelsen saknar dock koppling till det befintliga bostadsbeståndet, behovsanalys av bostäder för särskilda grupper tex en åldrande befolkning, samt olika upplåtelseformer. Sett ur ett regionalt perspektiv saknas även koppling till samarbete med andra kommuner.

I handläggningen av detta ärende har förutom undertecknade även deltagit Peter Malmqvist, *Miljöskyddsenheten Industri*, Pär Persson och Brigitta Wadkvist, *Enheten för samhällsplanering*, Ann-Margreth Brick, *Enheten för samhällsskydd och beredskap*, Sven Nerius, *Kulturmiljöenheten,* Per Levenskog, *Naturvårdsenheten* och Stefan Fahlstedt, *Miljöskyddsenheten Samhälle.*

Kajsa Pålo
Samhällsbyggnadsdirektör

Ola Jönsson
Planhandläggare

Kopia till:

Länsöverdirektör Björn Risinger	e-post
T.f. länsarkitekt Åsa Björn	e-post
Deltagande Länsstyrelsen	e-post
Banverket	e-post
Vägverket	e-post
Försvarsmakten	e-post
Transportstyrelsen	e-post
Fiskeriverket	e-post
Jordbruksverket	e-post
Skurups kommun	e-post
Tomelilla kommun	e-post
Sjöbo kommun	e-post
Simrishamns kommun	e-post

Bilaga Redaktionella synpunkter

LÄNSSTYRELSEN
I SKÅNE LÄN

BILAGA 1 1(1)

2010-07-08 401-6845-10
86-A-0014

Vår referens
Samhällsbyggnadsavdelningen
Ola Jönsson
040-25 22 28

Ystads kommun
Samhällsbyggnad Plan o Bygg
271 80 YSTAD

Redaktionella synpunkter

Redaktionella synpunkter på Tematiskt tillägg till Översiktsplan 2005 avseende vindkraft, skydd av kusten, grönstrukturprogram för Ystad tätort samt utbyggnadsstrategi i Ystads kommun.

Riksintresse kulturmiljö

De västra delarna av området Glemmingebro-Södra Spjutstorp ligger i nära anslutning till ett riksintresseområde för kulturmiljövården beläget norr om kommungränsen i Tomelilla. Detta uppmärksammas på sid 34 där det påstås att de uteslutits från lämpliga områden. En jämförelse mellan kartorna sid 27 som visar utredningsområden och sid 40-41 som visar lämpliga områden, verkar motsäga detta.

Övriga redaktionella synpunkter

s. 11 fel i skuggbeskrivning. Störningsområde motsvarande hustomt är felaktigt.
s. 12 skyddszon tätorter m fl, skyddszonens storlek syns ej i teckenförklaringen.
s.16 skyddszonens storlek bör framgå i teckenförklaringen
s.18 på vilket sätt skadar vindkraftverk intressena kring järnvägsmiljöerna
s. 25 avvägning bör göras vid strandskydd i sådana fall att vindkraftver inte bör etableras, vindkraftverk behöver per automatik inte innebära hinder för strandskyddets intressen.
s. 38 motiv till 100 meter totalhöjd?
s. 32 andra kolumnen 4: raden – Megalitgrav har blivit monolitgrav.

För att underlätta läsbarheten av kartorna bör förslaget kompletteras med ett bättre kartmaterial och större kartor.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgiro/Bankgiro	E-post	www
205 15 Malmö	Kungsgatan 13	040-25 20 00 vx	040-25 23 25	6 88 11-9	lansstyrelsen@m.lst.se	www.m.lst.se
291 86 Kristianstad	Ö Boulevarden 62 A	044-25 20 00 vx	044-25 23 25	5050-3739		