

FÖRDLJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN FÖR SJÖBO TÄTORT SJÖBO KOMMUN, SKÅNE LÄN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2013-04-24

Förslaget och underlagsmaterialet har tagits fram med hjälp av:

Kommundirektörens ledningsgrupp

Familjeförvaltningen

Kultur-, turism- och fritidsförvaltningen

Miljö-, byggnads- och teknikförvaltningen

Vård- och omsorgsförvaltningen

Kommunledningsförvaltningen/ekonomiavdelningen

Kommunledningsförvaltningen/planenheten genom Sanna Månsson, planingenjör;

Åsa Bjurström, landskapsarkitekt; Jesper Bergnordh, planarkitekt

Planförslaget har upprättats av:

Joel Tufvesson, stadsarkitekt

Konsekvensbedömning och miljökonsekvensbeskrivning har utförts av:

Torsten Jonsson, Sweco Architects AB

Planhandlingen är tryckt på CyclusOffset, som är ett återvunnet och miljövänligt papper!

Innehållsförteckning

1. Inledning

Planens syfte
Planens bakgrund
Planområdets avgränsning
Planeringsprocessen

2. Sjöbo - nutid

Beskrivning av tätorten
Karakterer
Kulturmiljöområden

3. Sjöbo - framtid

Processen/Visionerna
Scenarier 2030
Sammanfattning

4. Förslaget

Simrishamnsbanan
Bebyggelse och utemiljöer
Tillgänglighet & folkhälsa
Sammanfattning

5. Förändrad markanvändning

Simrishamnsbanan
Gator, cykelvägar och andra kommunikationsleder
Bebyggelseutveckling: bostäder, verksamheter samt service/handel
Utveckling av utemiljöer: rekreation samt park- och naturområden

6. Gestaltning

Allmänna principer
Särskilda förutsättningar

7. Översiktsplanens konsekvenser

8. Genomförande

9. Planeringsförutsättningar

10. Fortsatt/pågående planarbete

11. Källförteckning

12. Länsstyrelsens granskningyttrande

Bilagor

Markanvändningskarta (överordnad övrigt kartmaterial)
Miljökonsekvensbeskrivning (tillgänglig via kommunens webbplats)



FÖP Sjöbo tätort; planområdets avgränsning

1. Inledning

Planens syfte

Varje expansionsfas i Sjöbos historia har skett till följd av olika infrastrukturella satsningar på järnvägar och vägar. Det senaste exemplet är utbyggnaden av väg 11 som förbinder Sjöbo västerut med bl.a. Lund och Malmö. Restiden till dessa orter har förkortats och Sjöbo har tagit ett kliv närmare Skånes västra delar. Sjöbo kommun arbetar för att tågtrafiken längs Simrishamnsbanan ska återupptas, och det innebär att en ny expansionsfas kan vara i antågande. För att dess effekt ska bli optimal behövs det en samlad vision för den integrerade utvecklingen av bostadsbyggande, näringsliv, infrastruktur, rekreativsmöjligheter och service. Det utgör grunden för arbetet med fördjupningen av översiktsplanen, och målsättningen är att ta fram ett material som visar hur Sjöbo kan utvecklas till att bli en attraktiv del av Öresundsregionen.

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att undersöka hur förutsättningarna för Sjöbo tätorts framtida utveckling ser ut i relation till de övergripande visioner som finns i Översiktsplan för Sjöbo kommun 2009 (ÖP 2009), kapitel 4. Målsättningen att kommunens befolkning ska öka med 15% från 2006 fram till 2020 innebär en ökning med drygt 2500 personer (2012-12-31 uppgick kommunens befolkning till 18290 invånare). Antalet bostäder som behöver byggas under denna period uppskattas till ca 1300. För Sjöbo tätort innebär detta en befolkningsökning med ca 1700 personer (2012-12-31 uppgick Sjöbo tätorts befolkning till 7798 invånare), och en utbyggnad av bostadsbeståndet med ca 60 bostäder per år fram till 2020.

Under 2011 påbörjades arbetet med att undersöka vilka förutsättningar som finns för den fortsatta utvecklingen av tätortens centrala, obebyggda delar där järnvägsstationen och ortens äldre industrier legat. Avsikten är att området ska utvecklas till att bli en aktiv del av tätorten med t.ex. utbyggnadsområden för bostäder, och kan sörja för detta behov under flera decennier framöver. Fördjupningen av översiktsplanen behandlar hur denna utveckling förväntas påverka tätorten fram till 2030.

Planen är en fördjupning av ÖP 2009 i de delar som omfattar Sjöbo tätort (se även "Planområdets avgränsning" nedan). De delar av texten som berör Sjöbo tätort och som bl.a. redovisas i avsnitten "4. Kommunens framtida utveckling; 4.5 Kommundelar", s32-33, "10. Förändrad användning av mark och vatten; 10.2 Kommundel centrum", s80-81, "11. Områdesvisa beskrivningar med rekommendationer för bebyggelseutvecklingen", s90, samt

markanvändningskartan inom planområdets omfattning, ersätts med fördjupningen av översiktsplanen och dess bilagor.

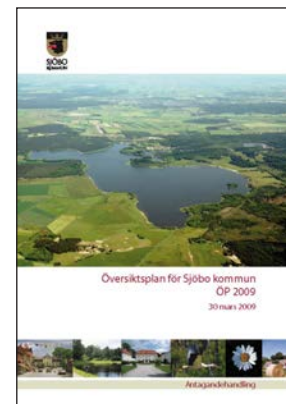
Planens bakgrund

Översiktlig fysisk planering handlar i grunden om användningen av mark och vatten, samt lokalisering och utformning av bebyggelse. Ansvaret utgår från plan- och bygglagen, och verkställs primärt genom översiktsplanen och dess fördjupningar. Genomförandet regleras genom detaljplaner, områdesbestämmelser och bygglov. Det är genom den översiktliga fysiska planeringen som det skapas förutsättningar för att leva upp till mål och riktlinjer som anges i olika överordnade program, t.ex. nationella miljömål och regionala klimat- och energistrategier.

Fördjupningen av översiktsplanen baseras på de övergripande nationella mål och riktlinjer som anges i översiktsplanen (kap. 3.4):

- Miljömålen
- Miljökvalitetsnormerna
- Folkhälsoperspektivet
- Barnperspektivet
- Jämställdhetsperspektivet
- Tillgänglighet

I översiktsplanen från 2009 redovisas sju mål för att uppnå visionen för Sjöbo kommun 2020: Befolkningen ska öka med 15 %, inflyttningen ska öka i hela kommunen, kommunen ska kunna erbjuda ett attraktivt boende med skolor och äldreboende, landsbygden ska vara levande, infrastrukturen ska förbättras fortlöpande, det ska finnas möjligheter till att ha en



aktiv fritid (med kultur och turism) och det ska finnas ett positivt näringsklimat.

En ambition är att Sjöbo kommun ska vara en attraktiv bostadsort för barnfamiljer, och därför utgår fördjupningen av översiktsplanen från artiklarna 2, 3, 6 och 12 - de fyra huvudprinciperna - i FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen). Dessa är:

- att alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- att det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet.
- att varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas.
- Artikel 12 handlar om barnets rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör honom eller henne.

Vision 2020 är ett dokument som presenterar Sjöbo kommuns målsättning fram till 2020, och har formulerats av Sjöbos kommunpolitiker tillsammans med olika grupper och organisationer i kommunen. Vision 2020 antogs av kommunfullmäktige 2010-02-24.

De målområden som redovisas i visionen är livskvalitet, kunskap, företagande och arbete, infrastruktur samt hållbar utveckling. Dessa ska bl.a. uppnås genom att samhället ska vara tillgängligt, kunna erbjuda attraktiva och mångsidiga boendemiljöer, en väl utbyggd och säker infrastruktur, och genom att tillvarata naturresurser och miljövärden.

Med dessa förutsättningar och ambitioner som grund, kommer den här fördjupningen av översiktsplanen att beskriva hur Sjöbo tätort kan utvecklas till att innehålla goda boendemiljöer, vara rik på upplevelser för stora och små, kunna erbjuda ett bredare utbud av handel och service, mötesplatser att träffas och trivas på samt säkra trafikstråk att ta sig fram på mellan de olika stadsdelarna oavsett hur man färdas.

Planområdets avgränsning

Sedan ÖP 2009 antogs har området väster om väg 13 och norr om väg 11 (Sjöbo Väst och Ommadals industriområde) utvecklats mot att integreras i tätortens övriga bebyggelse och infrastruktur, och utredningsområden för ny bostadsbebyggelse har tillkommit (Spårområdet) och utgått (norr och öster om tätorten) för att kunna uppfylla miljömål samt krav på hållbar bebyggelseutveckling.

Fördjupningen av översiktsplanen för Sjöbo tätort omfattar ett område som avgränsas

mot utredningsområde- och detaljplanegränser i tätortens utkanter, fastighetsgränser, riksintresseområden, vattendrag och vägar. I sydost gränsar planområdet till en fördjupning av översiktsplanen för Grimstofta söder (antagen 2007-09-26).

Planeringsprocessen

Fördjupningen av översiktsplanen för Sjöbo tätort arbetas fram under fyra skeden (enl. Plan- och bygglagen 1987:10); programskedet, samrådsskedet, utställningsskedet och antagandeskedet.

Under programskedet redovisas främst idéutvecklingsprocessen, utvecklingsscenarierna och stommen till ett utbyggnadsförslag för tätorten. Synpunkterna som lämnas under programskedet sammanställs i en programsamrådsredogörelse. Till samrådsskedet utvecklas kart-, bild- och textmaterialet i enlighet med inkomna synpunkter. Syftet med samrådet är att bredda beslutsunderlaget samt ge allmänheten, berörda myndigheter och andra intressenter möjlighet till insyn och påverkan.

Planförslaget bearbetas ytterligare enligt de synpunkter som lämnats under samrådet, och som sammanställts i en samrådsredogörelse. Kommunen ställer sedan ut planförslaget under minst två månader, och under utställningsperioden ges ytterligare möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Synpunkterna som lämnas under utställningen sammanställs i ett utlåtande där eventuella justeringar av planförslaget redovisas. Om justeringarna är omfattande ska planförslaget ställas ut på nytt. Förslaget till fördjupning av översiktsplanen bearbetas en sista gång inför antagande av kommunfullmäktige.

Fördjupningen av översiktsplanen för Sjöbo tätort har behandlats i programsamråd under sensvåren 2010, i samråd under sommaren 2011 samt varit utställd under vintern 2012/2013. Planförslaget antogs av Kommunfullmäktige våren 2013.

2. Sjöbo - nutid

Beskrivning av tätorten

I dagsläget präglas orten av en struktur som har sina rötter i det järnvägssamhälle som kulminerade under 1920- och -30-talen, och upphörde att existera under 1970-talet. Under de följande årtiondena utvecklades bebyggelsen med tyngdpunkt på enfamiljsbostäder och ett industriområde, och tätorten blev efterhand alltmer områdesorienterad (bostäder/handel/industri). Sjöbos kommersiella centrum ligger utsträckt längs ett stråk från Sjöbo Gästgiveri och västerut (Västergatan). I eller i anslutning till denna sträckning ligger stora delar av stadens kultur- och serviceutbud. Den centrala stadsbilden domineras av byggnader som uppfördes fram till andra världskriget, och kvartersstrukturen som redovisas i stadsplanen från 1927 är i stort sett intakt. Den största arbetsgivaren i Sjöbo tätort är Sjöbo kommun med ca 900 anställda inom planområdet. Andra större arbetsgivare är N-E Perssons Byggnads AB, NIMAB Entreprenad AB, WH Nordwalls o Co AB och Packarna i Skåne AB.

En utbyggnad i öst/västlig riktning ger naturnära och attraktiva boenden men gör att avstånden till skolor, kollektivtrafik och samhällsservice blir större än vid en förtätning av de centrala områdena. Det finns dessutom en risk att väg 13 utvecklas till att bli en barriär mellan Sjöbo Väst och det övriga samhället. Om både tätortskärnan och Sjöbo Väst förses med ett varierat utbud av upplevelser, skapas förutsättningar för att det ska uppstå spontana flöden mellan dessa områden. Närvaron av industriverksamheter i Sjöbos mest centrala delar har minskat, och detta innebär möjligheter för planering av bl.a. nya bostäder i närheten av det gamla spårområdet.

Planeringen av framtida bostäder utgår från en samlad bild av de utmaningar och problem som finns i relation till lokala förutsättningar och regionalt perspektiv. Öresundsregionens pågående expansion kommer med stor sannolikhet att påverka Sjöbo kommun med en ökad efterfrågan på mark för bostäder och verksamheter av olika slag. Det som är aktuellt för Sjöbo i dagsläget är att ta hänsyn till utbud och efterfrågan på bostäder för ungdomar och äldre samt yngre personer med funktionsnedsättningar. Det är viktigt att hela Sjöbo tätort innehåller bra boendemiljöer för att en socialt hållbar utveckling ska vara möjlig där alla grupper och hushåll är integrerade i samhällslivet.

Person- och godstransporter står för en stor del av användningen av fossila bränslen, och åtgärder som minskar den förbrukningen har hög prioritet i klimat- och energihänseende. En transportsnål bebyggelsestruktur främjar närhet mellan boende, service, arbete och kultur-

och fritidsutbud. Sjöbo tätort befinner sig på ett rimligt pendlingsavstånd i förhållande till Öresundsregionen, och planering av parkeringsplatser som premierar samåkning och kollektivtrafikåkande är därför åtgärder som bidrar till en positiv utveckling inom detta område.

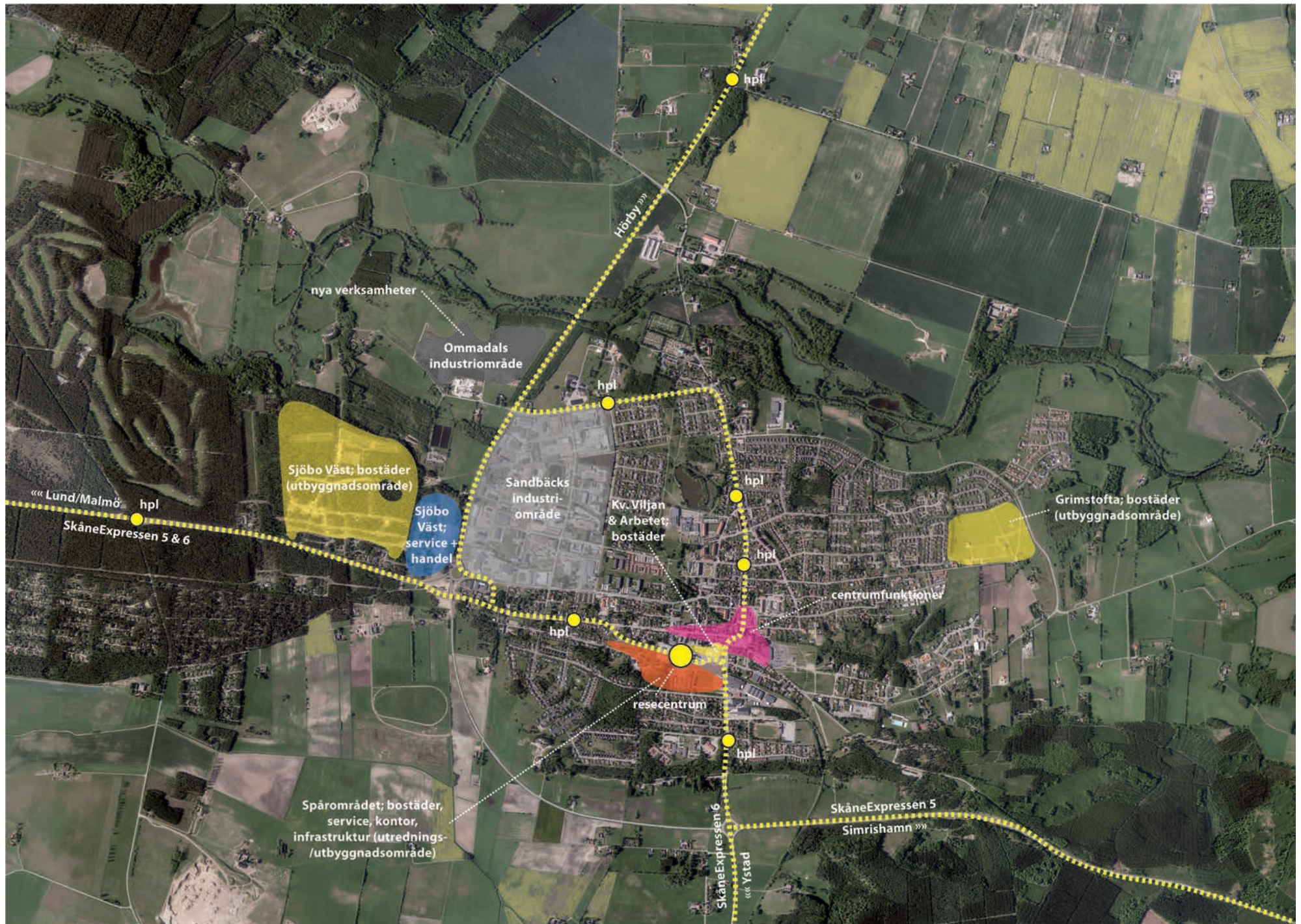
Kollektivtrafikförbindelserna mellan Sjöbo och Malmö, Lund, Ystad, Tomelilla, Simrishamn, Hörby och Höör utgår i dagsläget från resecentrum vid Järnvägsgatan. Skåneexpresslinjerna 5, Simrishamn - Sjöbo - Lund, och 6, Ystad - Sjöbo - Lund utgör stommen i kommunens busstrafik. Restiden till Lund är 35 minuter med avgångar minst en gång per timme, men utbudet av resor till Malmö är mindre och tar drygt 1 timme. Från december 2013 utökas busstrafiken mellan Lund och Sjöbo till pendellinje, och bussförbindelsen mellan Malmö och Sjöbo utvecklas till en snabblinje. Regionbusstrafik finns dessutom mellan Sjöbo - Hörby - Höör.

Kommunerna längs Simrishamnsbanans sträckning har skrivit under en gemensam avsiktsförklaring som innebär att parterna ska verka för att banan byggs ut för eldriven regionalstågtrafik, tillväxten i Öresundsregionen ska spridas till östra Skåne, arbetsmarknaderna ska vidgas, näringslivet stimuleras och transportsystemet miljöanpassas. Planeringsprocessen för järnvägsutbyggnader är reglerad enligt lag, och omfattar förstudie, järnvägsutredning, järnvägsplan och bygghandling. En översiktlig studie över järnvägens utbyggnad och tätortens utveckling ("Simrishamnsbanan genom Sjöbo") utfördes 2003, en förstudie som klarlägger Simrishamnsbanans samhällsekonomiska förutsättningar och konsekvenser har slutförts, och Simrishamnsbanan är redovisad i Näringsdepartementets infrastrukturplan för perioden 2010 - 2021. Järnvägsutredningen påbörjas 2012 och avses vara slutförd 2015.

Det finns tre kommunala grundskolor i Sjöbo tätort; Sandbäcksskolan, Färsingaskolan och Emmanuelskolan. Sydsvenska gymnasieförbundet har två gymnasieprogram förlagda till Sjöbo tätort - bygg- och anläggningsprogrammet och fordons- och transportprogrammet. På Sjöbo Väst planeras för fristående förskole- och grundskoleverksamheter.

Äldreboende, serviceboende, demensboende och dagcentraler företrädesvis för äldre finns i tätorten. Även kommunens hjälpmedelsverksamhet och socialpsykiatri utgår från Sjöbo. Gruppboende för LSS:s personkrets finns också i tätorten, och beståndet har utökats under 2011 med 7 lägenheter. Sjöbo kommun ser f.n. ett behov av ytterligare ca 50 st trygghetsboenden under perioden 2012-2015, och ca 25 LSS-lägenheter under perioden 2014-2020. Region Skåne har två vårdcentraler belägna i tätorten.

2012: Utbyggnadsområden och kollektivtrafikstråk - se även markanvändningskarta (bilaga)



Ett kulturhus med konsthall och bibliotek finns centralt i tätorten vid Gamla Torg. Florabiografen ligger i anslutning till Västergatan och används för film- och teaterföreställningar. Anläggningar för simning, golf, friidrott, skytte, bollsporter (inom- och utomhus), motionslöpning, ridsport, fiske, gymnastik och tennis finns i Sjöbo tätort. Fler kultur-/fritidsanläggningar planeras i samband med utbyggnad av Spårområdet.

Karaktärer

Allteftersom Sjöbo tätort har växt och brett ut sig i förhållande till korsningen mellan vägarna mot Lund - Simrishamn och Hörby - Ystad har staden utvecklats till en struktur som kan beskrivas utifrån fem områden med inbördes olika karaktärer; en central del, och som kvadranter mellan vägnas väst-ostliga och nord-sydliga sträckningar.

Centrum: De första stadsplanerna från sekelskiftet mellan 1800- och 1900-talen som bestämde den ursprungliga bebyggelsens omfattning har gett området en tydlig struktur med välordnade kvarter som utgick från tingshus, gästgivaregård, järnväg och de verksamheter som bedrevs i anslutning till dessa. Handel och service har en stark närvaro längs gatustråk och öppna platser. Gatorna är funktionella med hänsyn till fordonstrafik, och parkeringsmöjligheterna är goda. De mötesplatser som finns är koncentrerade till inomhusmiljöer (t.ex. bibliotek, konditori, serveringar etc).

Område 1: Det här är en del av tätorten med blandad bebyggelse som ligger ordnad efter respektive funktioner. Här finns ett industriområde, bostäder, skolor och parker. Det finns villabebyggelse och flerfamiljshus, gathus och trädgårdskvarter. Sandbäcksskolan ligger mellan två vältrafikerade gator som påverkar hur man väljer att ta sig dit och därifrån. Längs Norregatan finns butiker och äldre lager- och industribyggnader som en gång tiden låg i landsvägnas skärningspunkt.

Område 2: Bostadshusen dominerar stadsbilden närmast centrum med exempelvis gathus från 1800-talet i lersten, tegelhus från järnvägsepoken, 1970-talsvillor från miljonprogrammets dagar och insprängda bondgårdar. Längre bort från centrum pågår fortfarande utbyggnaden österut längs Åsumsån. Området har gott om växtlighet och det är tätt mellan lekplatserna. I stora delar av stadsdelen känns området avskilt från tätorten.

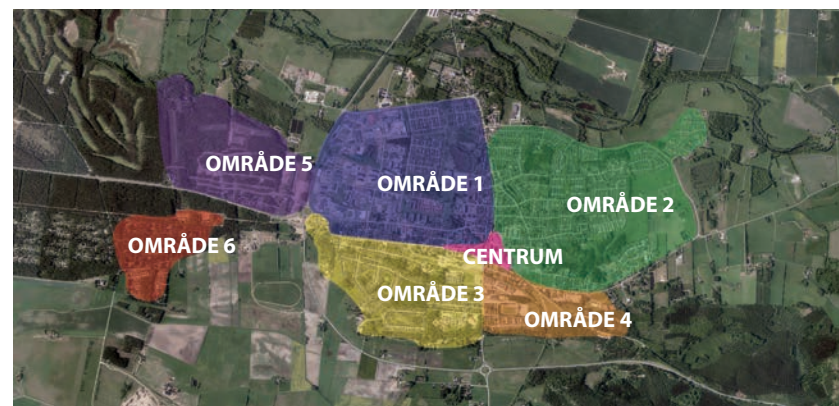
Område 3: Det finns en barriär i områdets norra kant mot Västergatan och det gamla bangårdsområdet. Industri- och handelsbyggnader ligger längs stora delar av sträckan, och fortsätter i områdets utkant längs Södergatan. Bakom dessa byggnader finns relativt

glast bebyggda bostadskvarter som har nära till service och kollektivtrafik. Tätortens räddningsstation och vårdcentral ligger i detta område.

Område 4: Här har områdesplaneringen utgått från banvallens sträckning och industriella behov under lång tid. Här finns t.ex. fotbollsplan/idrottsplats, handel och bilservice i de delar som ligger närmast centrum. Området ligger kollektivtrafknära. Det finns bostäder i södra utkanten, och området gränsar till stora natur- och rekreationsområden österut. Södergatan begränsar möjligheterna att kunna röra sig längs, till och från området eftersom det är en bred trafikled som ursprungligen är dimensionerad tung fordonstrafik.

Område 5: Området har uppstått som följd av att de trafikflöden som gick längs Norregatan - Södergatan - Västergatan - Östergatan flyttades ut ur staden när vägarna 11 och 13 öppnade för trafik i sina nuvarande sträckningar. Korsningspunkten försköts då från Gamla Torg till tätortens västra rondell och tog delar av handelsförutsättningarna med sig. Utbyggnaden av Sjöbo Väst pågår, och kommer att domineras av bostadsbebyggelse i skogsmiljö. Infarten till området från korsningen mellan vägarna 11 och 13 går via ett nytt handelsområde med utrymme för både större och mindre handels- och serviceverksamheter.

Område 6: Den första bebyggelsen i Sjöbo sommarby uppfördes 1958, och utvecklades med tiden till ett stugområde i tallskogsmiljö med ca 200 fritidshus. Hustyper togs fram specifikt för platsen och levererades i byggsatser. Många av dessa hus finns kvar, och dessa är starkt bidragande till områdets karaktär. Ny bebyggelse har tillkommit allteftersom det blivit vanligare att bo året om i kommunens sommarbyar.



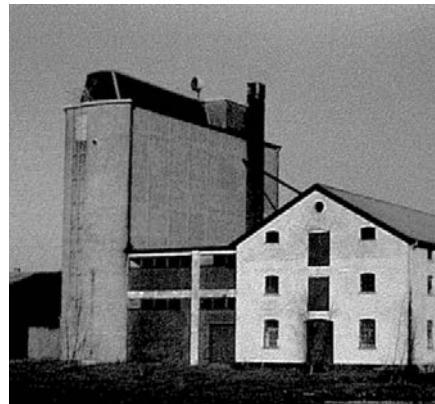
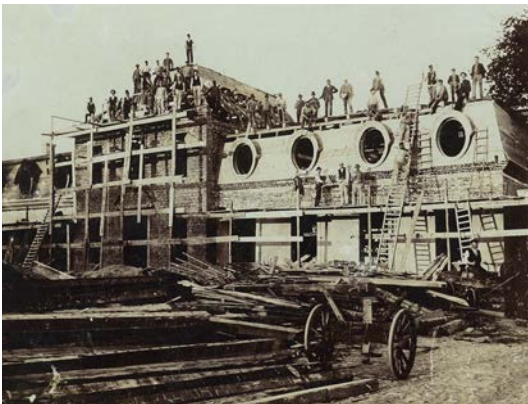
Kulturmiljöområden

Det finns flera kulturmiljöer i Sjöbo tätort (t.ex. Sjöbo Gästgiveri, Elfstrands krukmakeri, Järnvägshotellet m.fl.) som nämns i "Bevarandevärda kulturmiljöer i Sjöbo kommun", och som omfattar en eller några byggnader. Samma underlag redovisar tre sammanhängande kulturmiljöer med större utbredning:

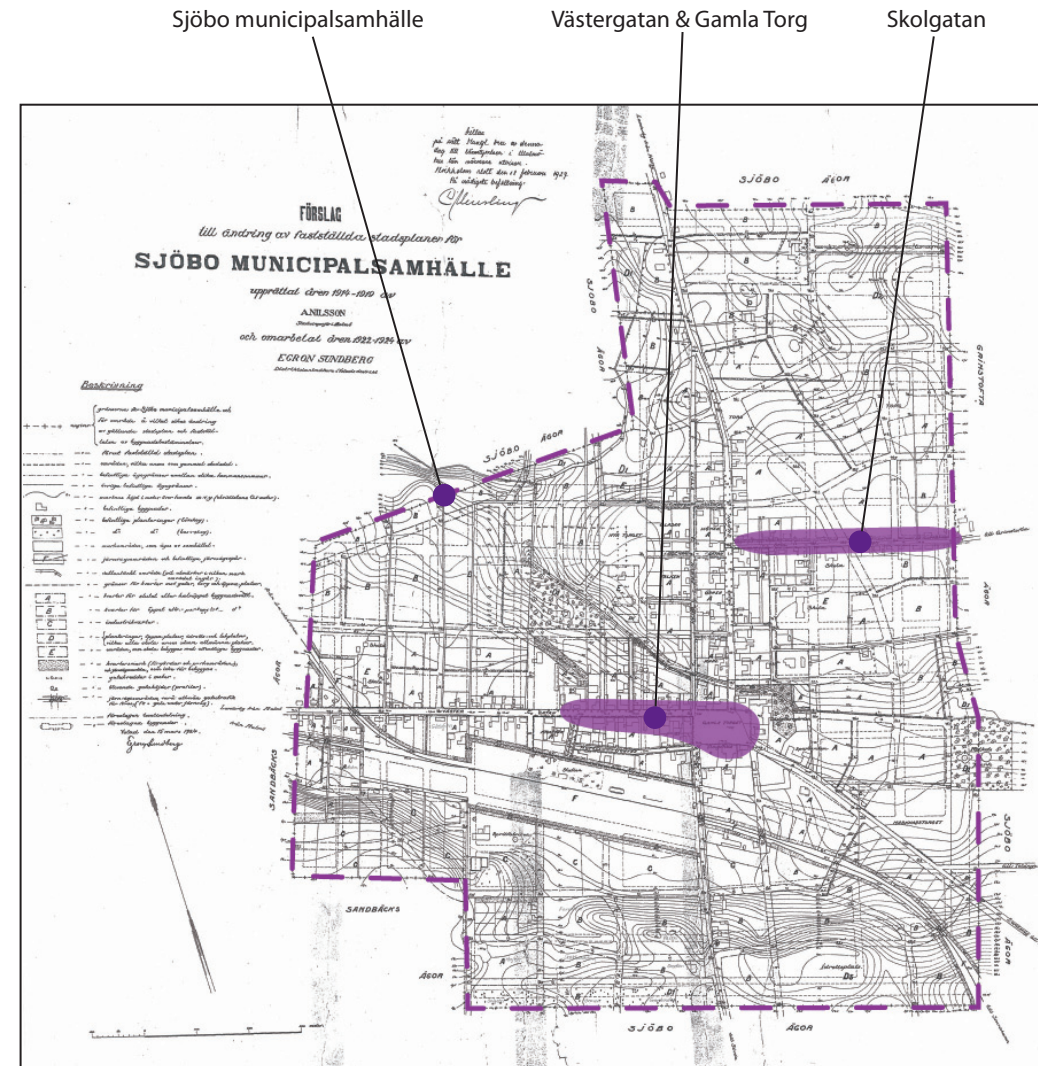
Sjöbo blev municipalsamhälle 1898, och en stadsplan togs fram av stadsingenjören och majoren Anders S. Nilsson som reglerade kvarters- och gatuindelningar. Den strukturen finns kvar eftersom staden kunde expandera utanför detta planområde med bostäder norr- och österut och industrier söderut under 1900-talet. Området ska behandlas med stor varsamhet eftersom det kommer att påverkas av framtida förtätningar i tätortskärnan.

Centralortskaraktären från tidigt 1900-tal representeras främst av miljöerna kring Västergatan och Gamla Torg. De ursprungliga funktionerna finns i stort sett kvar vilket bidrar i hög utsträckning till att hålla miljöerna levande och aktiva. En stor skillnad i jämförelse med ortens tidigare karaktär är att alm-alléerna längs Järnvägsgatan och Västergatan saknas. Träden gav en kontrast till den anslutande bebyggelsen av tegel och puts, dvs. den tidens hårda byggnadsmaterial. Dagens materiella motsvarigheter är vanligtvis hårdare i uttrycken eftersom produktionsmetoder och byggnadshantverk har förändrats. Det har dessutom tillkommit andra hårda komponenter (som betong, glasfasader och cortenstål) som är ännu hårdare till uttrycken. Kommande utbyggnader och kompletteringar av centrala/småskaliga gatumiljöer bör utformas med hänsyn till dessa förutsättningar.

Längs Skolgatan finns rester av en bostadsbebyggelse med hus uppförda i lersten och tegel mellan ca 1870 och ca 1930 som är av socialhistoriskt bevarandevärde. Husen är småskaliga



f.d. enkla arbetarbostäder och ligger på ett kort avstånd från Gamla Torg, där miljön representerar ett samtida historiskt skikt av annan social karaktär. Det som är av intresse att bevara är områdets skala, materialitet och närhet till centrum. Det upplevda avståndet kan bibehållas genom att gator in till området hålls öppna för boendetrafik. Byggnaderna i området regleras i dagsläget genom skyddsbestämmelser i detaljplaner. Ett nytt bevarandeprogram för Sjöbo tätort tas fram parallellt med fördjupningen av översiktsplanen och färdigställs under 2013, och beskriver bl.a. omfattningen av kulturmiljön och hur den kan skyddas respektive utvecklas.



3. Sjöbo - framtid

Processen/Visionerna

Idéinnehållet till fördjupningen av översiktsplanen har sitt ursprung i en serie workshops som genomfördes under hösten 2009 tillsammans med Familjeförvaltningen, Kultur- turism- och fritidsförvaltningen, Miljö- och byggnadsförvaltningen, Teknik- och fastighetsförvaltningen, Vård- och omsorgsförvaltningen och Kommunledningsförvaltningen/ekonomiavdelningen. Efterhand har detta material kompletterats och utvecklats genom diskussioner och seminarier i olika grupper.

Workshopdiskussionerna under 2009 utgick från deltagarnas erfarenheter i mötet mellan förvaltningen och samhället, och privata reflektioner och tankar om hur Sjöbo ser ut/borde se ut, vad som finns/saknas, vad som är bra/dåligt, och vad man vill/inte vill ska hända i Sjöbo tätorts framtida utveckling. Idéarbetet bedrevs mot bakgrund av frågor som utformningen av Västergatan och kv. Viljan, saneringen av Statoil-tomten, kraven på fler hyresbostäder, utvecklingen av Sjöbo Väst som stadsdel, funderingar på vad som kommer att hända med Trelleborgsfabriken, och järnvägens återkomst. Resultaten från diskussionerna resulterade i kartläggningar av utbud och behov inom olika områden:

Fritid/rekreation: I dagsläget finns fritids- och kulturanläggningarna i huvudsak i tätortens centrala och östra delar. Sjöbo Golfklubb ligger i anslutning till tätortens västra utkant. Det befintliga utbudet riktar sig till alla åldersgrupper, men det behöver planeras för att kompletteras med lek-, kultur- och fritidsaktiviteter som riktar sig till barn upp till 18 år. Aktivitetens placering i relation till möjligheten att förflytta sig på egen hand har stor social betydelse. Det innebär bl.a. att avståndet från hemmet ska vara rimligt gång- eller

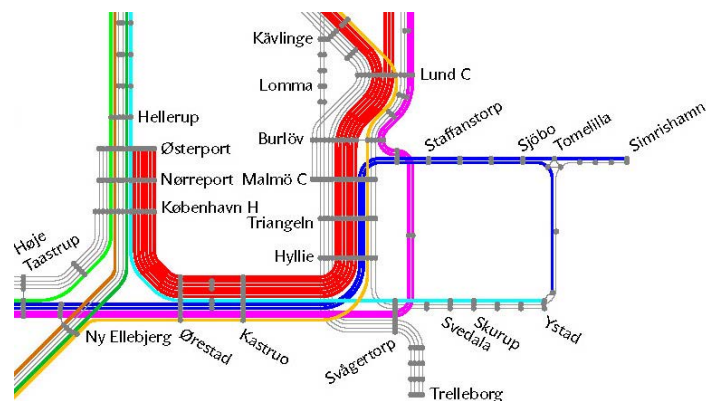
cykelavstånd längs säker väg.

Barnen är f.n. geografiskt jämnt fördelade inom tätortens bostadsområden, men det förhållandet kan ändras allteftersom tätorten förtätas. Befintliga verksamheter ska ha möjligheter att utvecklas i takt med en ökad efterfrågan. Framtida anläggningar ska planeras för att begränsa belastningar på miljön som förorsakas genom bl.a. slitage och föroreningar, och som kan förväntas uppkomma vid t.ex. användning av eller transport till anläggningen.

Service: Tätortens service- och handelsutbud är huvudsakligen koncentrerat till de centrala delarna längs Västergatan - Östergatan och Norregatan - Södergatan. En förtätning av detta område kommer att innebära ett ökat behov av service (t.ex. vårdcentral, barnomsorg) och handel. Denna ökade efterfrågan ska planeras för att tillgodoses i kollektivtrafiknära lägen för att göra utbudet så tillgängligt som möjligt.

Det framkom tankar om att Västergatan borde utvecklas mot att bli ett attraktivt gaturum för gående och cyklister att vistas i. Gatans karaktär skulle då ändras från genomfartsled till gångfartsområde, den tunga trafiken ledas bort från tätortskärnan mot vägarna i stadens utkanter, och Västergatan få en ny betydelse som länk mellan de områden som ligger norr respektive söder om centrum. (Sedan workshoptillfällena har trafiken lagts om, och Västergatan blev gångfartsområde under hösten 2012.)

Serviceutbudet i Sjöbo Väst ska inriktas mot att komplettera utbudet i tätortens centrala delar, samtidigt som det kan tillgodose behov hos hushållen väster om väg 13. För att detta ska kunna hända är fungerande flöden mellan tätortens olika områden en grundläggande förutsättning.



Boende: Bostadsutbudet i Sjöbo tätort är koncentrerat till enfamiljshus och ett begränsat utbud av hyresrätter i flerfamiljshus. Det finns behov av att komplettera det befintliga utbudet med lägenheter för unga, bostadsrätter, seniorboende, trygghetsboende, LSS-lägenheter och gruppboendestäder. I huvudsak kommer dessa kompletteringar att ske i kollektivtrafik- och servicenära lägen.

Infrastruktur (trafik & teknisk försörjning): Sjöbo tätort har en storlek som medger att man kan nå alla dess delar utan att använda sig av bil eller kollektivtrafik. Skol- och fritidsverksamheter har förutsättningar att kunna komplettera varandra, vilket innebär att antalet mötesplatser också har förutsättningar att öka. Det som krävs är en kombination av ett varierat utbud av intressanta fritidsverksamheter och trygga gång- och cykelstråk som förbinder skolor med fritidsaktiviteter och bostadsområden.

Scenarier 2030

Visionen som växte fram under arbetets gång var i stora drag att Sjöbo tätort ska bli en tätortsmiljö där barnen har en naturlig plats och delaktighet. Den vidare planeringen ska drivas framåt av strävan mot ett levande samhälle som präglas av transparens och öppenhet, och att det ska finnas gott om utrymme för både stora och små invånare. Det är en komplex och omfattande vision som innehåller tankar och idéer om bl.a. urbanism, infrastruktur, arkitektur och ekologi som knyter an till den svenska strategin för hållbar utveckling: Bygga samhället hållbart, Stimulera hälsa på lika villkor, Möta den demografiska utmaningen och Främja en hållbar tillväxt. Resultaten från workshoparna visade olika möjligheter att uppnå visionen, t.ex. genom att:

- trygga och säkra kommunikationer mellan hem-/skol-/arbets-/fritidsmiljöer etableras för att säkra aktiviteternas tillgänglighet
- utbudet av rekreationsanläggningar (t.ex. temalekplatser, attraktiva fritidsanläggningar, tätortsnära naturområden) utvecklas/specialiseras för att fungera förebyggande i folkhälsoavseende för fler grupper i samhället
- handel och service kan nås på andra sätt än med bil (t.ex. cykel eller till fots) via trafikseparerade stråk eftersom dessa utbud kan generera stora trafikmängder
- det finns tillgängliga kontorslokaler i kollektivtrafiknära lägen för tjänstebaserade företag, eftersom behovet av sådana sannolikt kommer att öka i takt med tätortens tillväxt
- tätorten byggs ut i centrala lägen där kollektivtrafikförbindelserna är goda och där det finns tillgång till fjärrvärme för uppvärmning av bostadshus mm

- bostadsbebyggelsen i tätortens centrala delar planeras med hänsyn till bullerspridning från gator och den framtida järnvägen
- det finns möjligheter för utbyggnad av villor i tätortens utkanter
- samtliga utbyggnadsområden är rika på varierade upplevelser för barn och vuxna

Den kanske viktigaste, enskilda faktorn av avgörande betydelse för Sjöbo tätorts utveckling är kollektivtrafikutvecklingen. Simrishamnsbanan planeras för att genomföras under 2020-talet, och alla kommuner som ligger längs den tänkta järnvägens sträckning arbetar för detta. Men i dagsläget saknas beslut om huruvida genomförandet sker innan 2030, senare eller överhuvudtaget. Utvecklingen av Sjöbo tätort fram till 2030 kommer att påverkas av flera faktorer, men det är troligt att utvecklingen av kollektivtrafiken kommer att ha större betydelse för utbyggnaden av tätorten än många andra.

Kommer järnvägen tillbaks till Sjöbo? Och vad händer fram till dess? Om man betraktar möjligheterna att Simrishamnsbanan genomförs eller inte, respektive att kollektivtrafiken genomgår en utveckling fram till att Simrishamnsbanan öppnar eller inte, framstår fyra alternativa scenarier. Dessa innehåller olika spektrum av möjligheter och styrkor, men också en rad av hot och svagheter:

Scenario 1: Ingen busstrafikutveckling + ingen Simrishamnsbana

Tätorten blir relativt enkel att bebygga och planera i fortsättningen. Utan barriär tvärs genom centrum kan Spårområdet förtätas efterhand. Det kommer att krävas fler lokala arbetstillfällen för att kunna nå uppsatta utvecklingsmål, och det blir även svårare att göra tätorten attraktiv. Utvecklingstakten blir jämförelsevis lägre, bilberoendet ökar och pendlingstiderna långa. Inflyttningen fortsätter och detta kan leda till fler arbetstillfällen. Utvecklingstakten fortsätter som i dag med viss tillväxt och fortsatt låga bostadspriser. Tillväxttakten riskerar att stoppas eller minskar allteftersom andra platser framstår som bättre alternativ vilket leder till att inflyttningen minskar, avstannar eller övergår i utflyttning. Även miljön kan påverkas negativt till följd av ökade utsläpp från biltrafik om kollektivtrafiken inte utvecklas.

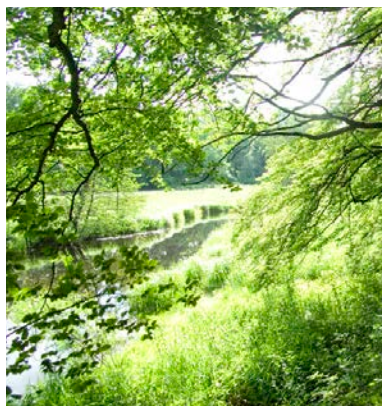
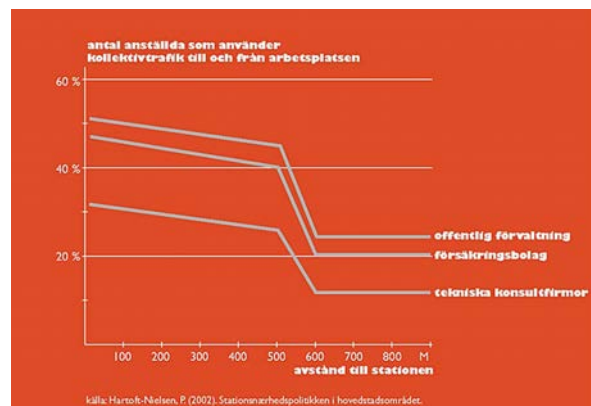
Scenario 2: Ingen busstrafikutveckling + Simrishamnsbana

Ett beslut om järnväg innebär ett framtidshopp om en stärkt utveckling för hela kommunen. En visshet om när Simrishamnsbanan genomförs underlättar i den framtida planeringen, och kan innebära en ökad inflyttning innan priserna stiger när tågen börjar gå. Det kommer att krävas en utveckling av matartrafiken från landsbygden till stationen eftersom de busslinjer som trafikerar den blivande tågsträckan kommer att upphöra i samband med att järnvägen

öppnar för persontrafik. Järnvägsspåret kommer att utgöra en barriär genom tätorten, och eftersom det är osäkert vid vilken tidpunkt det kommer att byggas riskeras planeringsinsatser och utbyggnad att påverkas i avsevärd omfattning. Möjligheter uppstår i samband med att beslutet att bygga järnvägen tas, och att det tas fram en tidplan för genomförandet. Då kan utvecklingen fortsätta inom de verksamhetsområden som krävs för att stärka attraktiviteten i både tätorten och kommunens övriga delar. Stationens placering har betydelse för vilken målgrupp den vänder sig till. En central placering av stationen innebar att den vänder sig mer till de som bor i tätorten än om den placeras utanför Sjöbo tätort. Oavsett var stationen placeras, kommer det att uppstå olika flöden kring platsen som innebär att det bildas efterfrågan i närområdet på matartrafik, handel, företagande, bostäder mm. Intresset att etablera sig i Sjöbo kommun kan öka, och fastighetspriser kan öka. Bilberoendet fortsätter att öka och tillväxten avstannar fram till att tågen är i trafik.

Scenario 3: Busstrafikutveckling + ingen Simrishamnsbana

Det skapas inte någon barriär genom tätorten och blir därmed enklare att planera. Under förutsättning att busstrafiken utvecklas med exempelvis högkvalitativa fordon, täta turer, prioriterade bussfiler, attraktiva bytespunkter, tidtabeller som synkroniseras med tåg och andra busslinjer, kommer den att ge liknande förutsättningar för tätortens utveckling som en tåglinje. Andra styrkor är att bussar går att kombinera med skolskjutsar, hållplatser går att bibehålla, jämställdheten ökar i samhället, intresset för marken i tätorten ökar, och att bussar är ett pendlingsmässigt säkrare alternativ att färdas med än tåg. Bussarna behöver marknadsföras på ett sätt som inte tågen behöver, trafiksäkerheten är sämre, miljöpåverkan större genom utsläpp, och Sjöbo får inte den attraktionskraft som en tågförbindelse innebär. Hela Sjöbo kommun får ett lyft om all busstrafik utvecklas så att fler använder buss för pendling och andra resor. Bussar når fler stöpp än tåg. Färre bilar på vägarna innebär



säkrare färdvägar. Bussar har stor betydelse för jämställdheten i samhället. Fler kvinnor blir rörligare, liksom barn och ungdomar. Flexibiliteten ökar för den interna kommunikationen mellan Sjöbo tätort, serviceorterna och den övriga omgivningen. Affärsmöjligheter uppstår. Detta är viktiga aspekter i arbetet med att göra kommunen mer attraktiv än andra delar i Öresundsregionen. Kraven på utbyggnad av offentlig service kan öka. Busstrafikens lägre attraktionskraft, negativ miljöpåverkan till följd av mer intensiv markanvändning och ökad bilanvändning om matartrafik saknas mellan tätorten och omgivande orter kan utgöra svårigheter.

Scenario 4: Busstrafikutveckling + Simrishamnsbana

Avståndet till Malmö - Lund minskar och Sjöbos attraktionskraft ökar därmed. Utvecklingen av busstrafiken i kommunen innebär att både kommunen och tätorten blir mer attraktiv. En satsning på busstrafik fram till Simrishamnsbanan öppnar, bygger upp efterfrågan på både tåg- och matartrafik och ökar tillgängligheten i samhället. Barriäreffekter i tätorten uppstår. Den initiala satsningen på utökad busstrafik ger falska förhoppningar för de som bor i befintliga kollektivtrafikstråk som bortprioriteras när tåget kommer och avstånden mellan hållplatserna ökar. De ökade kostnaderna som en järnvägsutbyggnad innebär för kommunen gör att resurserna kan minska för satsningar inom andra verksamhetsområden. Satsningar på både bussar och tåg ger en snabb start på ekonomisk tillväxt, befolkningsutveckling och näringslivets möjligheter. Om kollektivtrafiken får fler resenärer, ökar efterfrågan på bostäder, service, mötesplatser, verksamhetslokaler mm i tätorten, utbyggnadshastigheten ökar och de centrala delarna blir mer attraktiva att bo och vistas i. Denna utveckling gynnar hela kommunen, och bidrar till en stabil samhällsutveckling över längre tid. Det kan finnas negativa sidor för Sjöbo kommun i att komma närmare Malmö/Lund. Bakgrundsljudnivån kan öka med bl.a. en större befolkning och fler utbyggda områden med mer trafik. Ett järnvägsspår genom tätorten i marknivå kommer att begränsa möjligheterna att röra sig fritt inom tätorten. Tåg är mindre flexibelt än busstrafik i flera avseenden, särskilt om det byggs som en enkelspårig förbindelse med en kapacitet som riskerar att understiga en framtida efterfrågan och som måste kompletteras med busslinjer i efterhand. En kostsam järnvägsutbyggnad kan även påverka utbyggnaden av bl.a. det serviceutbud som krävs för att Sjöbo tätort ska kunna utveckla en attraktionskraft som kan jämföras med den som finns i övriga tätortskommuner kring Malmö och Lund.

Sammanfattning

Befolkningen i Skåne län har ökat med i genomsnitt 0,96% per år under åren 2000 - 2010. Motsvarande årliga ökning för Sjöbo kommun och Sjöbo tätort har varit 0,85% respektive

0,72%, dvs något lägre än för länet. Region Skåne har gjort en prognos för befolkningens utveckling i Öresundsregionen som sträcker sig fram till 2030, och i hela regionen redovisas en genomsnittlig ökning med 0,7% per år. Hur den siffran kan relateras till Sjöbo tätorts utveckling bör övervägas. Om befolkningsutvecklingen i Sjöbo tätort fortsätter att förhålla sig till länets utveckling, så innebär det att den genomsnittliga, årliga ökningen blir 0,52% till 2030 och att tätorten då kommer att omfatta drygt 8700 invånare.

En befolkningsprognos för Sjöbo kommun som gjordes i början av 2012 för perioden 2011 - 2021 visade en genomsnittlig, årlig befolkningsökning på 0,35%. Om den utvecklingen skulle hålla i sig fram till 2030 kommer tätortens befolkning i så fall att öka till ca 8400 invånare. Samma prognos visar att befolkningen över 65 år ökar med ca 1000 personer i hela kommunen, och att kommunens befolkning ökar med drygt 600 personer. Antalet barn som föds ligger på i stort sett samma nivåer under hela perioden. Den stora anledningen till att Sjöbo kommuns befolkning kommer att öka är alltså inflyttning. Efterfrågan på serviceutbud inom t.ex. rekreation, vård och omsorg kommer sannolikt att påverkas av detta, liksom på andra boendeformer än traditionella enfamiljsbostäder.

I dagsläget bor det ca 7800 personer i Sjöbo tätort, alltså ca 900 personer färre än vad det kan göra 2030 om befolkningsutvecklingen sker i takt med resten av Öresundsregionen. Är detta att anse som en rimlig utveckling, och vad beror den i så fall på? I jämförelse med befolkningprognosen som redovisas i ÖP 2009 där befolkningen förväntas öka med 15% fram till 2020 (dvs årligen med 1,4%) är detta en försiktig siffra. Om tätortens befolkning ökar i den högre takten kommer invånarantalet att vara ca 10600 till år 2030, dvs nästan 2000 fler än om utvecklingen följer mönstret som förutspås för den övriga Öresundsregionen.

Oavsett vilka antaganden som görs och vilken prognos som visar sig stämma bäst, så är det sannolikt att befolkningen i Sjöbo tätort kommer att växa, kanske med upp till en fjärdedel till 2030. Det som kommer att påverka resultatet är bl.a. hur Sjöbo kommun och Sjöbo tätort förhåller sig till utvecklingen som sker i västra Skåne, och till utvecklingen som sker parallellt i övriga förortskommuner till Malmö och Lund. Men den viktigaste, enskilda faktorn av avgörande betydelse för Sjöbo tätorts utveckling är sannolikt hur kollektivtrafiken kommer att utvecklas framöver. Det finns goda grunder för antagandet att progressiva satsningar på buss- och tågtrafik kommer att påverka Sjöbo kommuns utveckling i betydande omfattning.

4. Förslaget

En av målsättningarna i den pågående utvecklingen av Sjöbo tätort är att samhället bl.a. ska erbjuda ett attraktivt boende, en levande landsbygd, ständigt förbättrad infrastruktur samt ett positivt näringsklimat. Detta är mål som är svåra att uppnå utan att arbeta aktivt med att identifiera och utveckla dess kvalitativa innebörd, som t.ex. hur utbudet av estetiska värden ser ut, hur infrastrukturen upplevs, om utbudet av tjänster och konsumtionsvaror är tillräckligt brett, att luften känns bra att andas, att skolorna håller hög kvalitet osv. Många går att uppnå genom att uppfylla nationella miljömål och kriterier för ett hållbart samhälle.

Fördjupningen av översiktsplanen adresserar fyra utav de 16 nationella miljömål som finns i dagsläget: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Grundvatten av god kvalitet och God bebyggd miljö. Förslaget som redovisas är utvecklat i linje med dessa mål och Barnkonventionens huvudprinciper. På ett övergripande plan betyder detta bland annat att tätortens framtida utbyggnad ska planeras genom en förtätning av tätorten i kollektivtrafknära lägen, att trafikomläggningar ska planeras med hänsyn till framtida bostadstäta områden, genom restriktioner av bebyggelse nära vattenskyddsområden, genom högt ställda krav på stadsrummets arkitektoniska kvalitet och innehåll, att planeringen av serviceutbud (t.ex. kultur, skola, lek och fritid), infrastruktur och boendemiljöer ska göras utifrån att de ska vara tillgängliga för alla invånare och för att vara inkluderande och utvecklande för individen.

Fördjupningens förutsättningar och ambitioner (se "1. Inledning") bemöts till stor del genom att betrakta utvecklingen av Sjöbo tätort ur hållbarhetsperspektiv. Hållbar utveckling kan beskrivas utifrån ekologisk hållbarhet (att minska påverkan på naturen till "vad den tål"), social hållbarhet (att bygga ett samhälle där människors grundläggande behov tillgodoses)



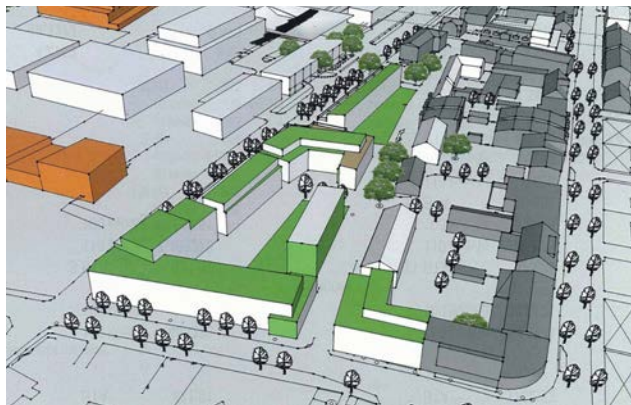
och ekonomisk hållbarhet (att inte slösa med resurser och att de ska fördelas rättvist). Fördjupningen av översiktsplanen är främst inriktad på behandlingen av ekologiska och sociala hållbarhetsaspekter.

Dagens behov ska kunna tillgodoses utan att kommande generationers behov äventyras genom bl.a. ekologiska och sociala hänsynstaganden i planeringen. Att planera för en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar tätort innebär att nya krav kommer att ställas på användningen av viss del utav marken i Sjöbo tätort. Befintliga områden kommer att kompletteras med inslag av nya användningsområden för att stimulera utvecklingen av levande stadsmiljöer. En förtätning av tätortskärnan behövs för bostäder, verksamheter och olika typer av service, men även för parker och tätortsnära natur. Träd, grönska, spännande aktiviteter, högkvalitativa bostadsmiljöer, mötesplatser och goda kommunikationer ska präglade tätorten och bidra till dess attraktivitet.

En utveckling mot en mer levande tätortskärna innebär i första hand att förutsättningarna för spontana möten måste bli bättre. Det kan åstadkommas med hjälp av attraktiva gatumiljöer och ökad inflyttning till området, t.ex. genom förtätning av bostäder - helst i blandade boendeformer - och service. Trygga och säkra gatumiljöer och närhet till kollektivtrafik har också stor betydelse, liksom ren och frisk luft. Närvaron av intressanta och spännande aktiviteter är också viktig.

Simrishamnsbanan

Ett genomförande av Simrishamnsbanan kommer att ställa ytterligare krav på en utveckling av ett fungerande stationsområde. Fler människor kommer att röra sig i området kring centrum, och avkopplande inom- och utomhusplatser nära stationen kan bli eftertraktade.



Kravet på närbelägna parkeringsmöjligheter kommer att öka, och områdets urbana karaktär kommer att förstärkas i takt med att resandet ökar.

Simrishamnsbanan skapar viktiga förutsättningar för integrerad infrastruktur i regionen och är ett nyckelprojekt för regional balans i Skåne. På så vis skapas förutsättningar för en bredare arbets-, bostads- och utbildningsmarknad. Restiden från Sjöbo till Malmö kommer att bli 30 minuter, och samordning mellan Simrishamnsbanan/Citytunneln gör det möjligt att nå viktiga målpunkter inom rimlig tid. Sjöbo kommun ser Lundalänken Dalby - Lund som ett betydelsefullt komplement till Simrishamnsbanan eftersom goda kollektivtrafikförbindelser till Lunds nuvarande större arbetsplatser och de framtida ESS/Max IV-anläggningarna i Brunnsnäs är nödvändiga för Sjöbo tätorts fortsatta utveckling mot att bli ett hållbart samhälle i ekonomiska och sociala hänseenden.

Bebyggelse & utemiljöer

Ekologisk hållbarhet handlar om att människor ska verka i samspel med naturen för att kunna skapa trivsamma och hälsosamma miljöer för båda parter ur både kortsiktigt och långsiktigt perspektiv. För att Sjöbo tätort ska kunna utvecklas mot att bli en ekologiskt hållbar plats finns det frågor som måste lösas genom planering och utformning av den fysiska miljön, t.ex. hur man ska arbeta med grönska, dagvattenhantering, trivsel, tillgänglighet, och energianvändning. Genom att ta hänsyn till dessa utgångspunkter förbereder man den befintliga och planerade bebyggelsen i Sjöbo tätort för klimatförändringens effekter. Sjöbo tätort blir klimatanpassat, vilket i sin tur innebär att omfattningen av eventuella skador som orsakas till följd av klimatförändringar begränsas.

Skapandet av trivsamma utemiljöer i Sjöbo tätort är en intressant aspekt ur ekologiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det totala transportbehovet minskar. Ett minskat transportbehov innebär att klimatpåverkan minskas, vilket i sin tur innebär att en del av de nationella miljömålen uppfylls. Att det totala transportbehovet påverkas genom utemiljöernas utformning beror på att utemiljöer där människor trivs och mår bra minskar behovet av att söka sig till kompensationsplatser, dvs ställen dit man söker sig när förväntningarna på den mer närbelägna utemiljön inte uppfylls. Vad som är trivsamt är svårdefinierat, och därför behöver det finnas ett brett utbud av utemiljöer för att kunna täcka upp så många förväntningar på utemiljön som möjligt. Parker och grönområden bör utformas så att de representerar många av de olika baskaraktärer som finns i vårt samhälle, t.ex. genom att arbeta med olika teman, innehåll mm. De som föredrar avskildhet ska känna sig lika välkomna som de som väljer att vara aktiva i utemiljöerna eller de som söker kulturell stimulans av annan karaktär.

I urbana miljöer är det människan som styr den biologiska mångfalden. Det är därför viktigt att ta hänsyn till i den vidare utvecklingen av Sjöbo tätort. Tack vare den biologiska mångfalden finns det ekosystemtjänster som är mer eller mindre nödvändiga delar av samhället. Ekosystemtjänster är tjänster som naturen ger människan, och de kan delas in i fyra grupper; produkter, reglerande tjänster, upprätthållande tjänster och kulturtjänster. Produkterna är t.ex. syre, reglerande tjänster kan vara rening av vatten, medan cirkulation av näringsämnen och fröspridning tillhör de upprätthållande tjänsterna. Till kulturtjänsterna hör de estetiska värdena som naturen kan bidra med samt möjlighet till friluftsliv. Detta är bara några exempel av många ekosystemtjänster i vår närmiljö.

Träden i tätorten har stor betydelse för hur vi upplever vår fysiska närmiljö. De ger identitet till platser, gator, parker och torg men skapar också ett stort skönhetsvärde. Andra viktiga uppgifter som träden har är som stoftrenare och syreproducenter under växtsäsongen, och att de ger skugga på soliga dagar. Med detta i åtanke är det viktigt att knyta grönskan till infrastrukturen i tätorten, och särskilt då i tyngre trafikerade områden. Slingrande grönstråk kan uppnås genom stora delar av tätorten genom att befintliga grönstrukturer och -stråk kompletteras med ny växtlighet. Det är viktigt att grönstrukturerna hänger samman för att det inte ska uppstå isolerande effekter och oönskade barriärer som minskar tillgängligheten för människor, växtarter och djurliv.

Förtätningen av tätortens bebyggelse i kombination med de effekter som klimatförändringen för med sig innebär att det måste tas stor hänsyn till dagvattenhanteringen under den fortsatta planeringen. Vid stora regnmängder hjälper genomsläpplig mark till med fördröjning av dagvattnet vilket gör att dagvattensystemet avlastas, medan en ökning av mängden hårdgjorda ytor i stället medför ökad belastning på dagvattensystemet. Då förtätning sker på ytor som till stor del består av genomsläpplig mark är det oundvikligt att dessa åtminstone delvis ersätts med hårda material. I sådana situationer kan t.ex. gröna tak och/eller öppna dagvattensystem anläggas för att säkra att dagvattnet kan hanteras i hela tätorten.

Den grundläggande principen för hantering av dagvatten är att den ska ske där nederbörden faller. I befintlig bebyggelse kan uppsamling av regnvatten i dammar vara en lösning för att hantera de kommande effekterna av klimatförändringen, t.ex. ökade regnmängder och oftare återkommande värmeböljor. Eftersom anlagda dagvattendammar kan fungera både som fördröjningsmagasin och för bevattning kan dessa kombineras med attraktiva och frodiga grönytor och parker att vistas i även med hänsyn till resurshushållning av vatten.

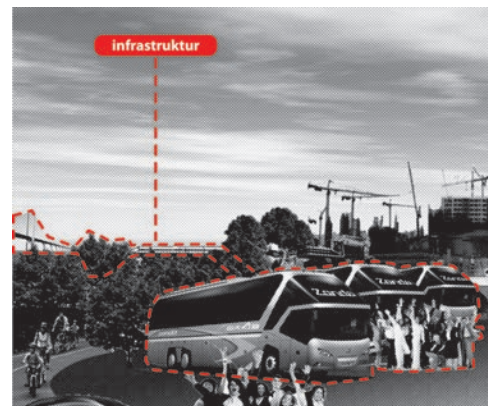
Naturgrus är en ändlig resurs. Åsar och andra geologiska formationer har stor betydelse som dricksvattentäcker och för behandling av råvatten. Ofta har naturgrusformationer stora natur- och kulturvärden. Dessa berikar också landskapet och är värdefulla för friluftslivet. Uttaget av naturgrus bör därför minimeras och ersättas med återanvänt material, krossberg och morän i samband med uppförande av nya anläggningar och byggnader.

Tillgänglighet & folkhälsa

Tillgänglighet är synonymt med delaktighet, och är beroende av exempelvis fysisk rörlighet och geografisk närhet till det eftersökta. Faktorer som öppethållandetider och tillträdesregler kan också vara betydelsefulla. Denna definition öppnar upp betydelsen av begreppet tillgänglighet i samhällsplaneringen. Tillgänglighet handlar inte bara om att anpassa tätorten så att alla kan ta sig fram, även om det är en viktig aspekt, utan handlar också om att det finns närhet till ett varierat utbud av aktiviteter och mötesplatser.

Grönska i tätorten bidrar till att utemiljön blir mer hälsosam att vistas i. En påtaglig effekt är att luften blir renare där det finns träd eftersom träden hjälper till att ta bort en del farliga ämnen ur fordonsavgaser. Vintergröna lövträd och -buskar är bättre för rening av luft längs hårdare trafikerade vägar eftersom barrträd är känsligare mot föroreningar. Växters olika egenskaper används generellt för att göra parker och grönområden mer intressanta att vistas i, men vanligtvis ligger fokus på synintryck och i viss mån dofter. Grönska som dessutom hörs eller känns kan upplevas som stimulerande av personer med kognitiva funktionsnedsättningar som t.ex. synnedsättningar.

Med ökade folkhälsoproblem som kan härledas till minskad fysisk aktivitet är motion en viktig faktor att arbeta med. Motionsspår i närheten av boende eller arbete ger bättre förutsättningar



att öka rörligheten hos befolkningen. I Sjöbo tätort eftersträvas en helhetslösning med säkra gång-, cykel- och motionsspår sammankopplade i stråk med god tillgänglighet till sträckor och områden med skiftande topografi, naturtyper, underlag etc.

Sjöbo kommun är en av Sveriges hundtätaste kommuner, och många av hundarna har sin hemvist i Sjöbo tätort. Som del i utvecklingen av befintliga grönområden och tätortsnära rekreativstråk kommer möjligheterna att anlägga t.ex. motionslingor och rastplatser för hundar att undersökas.

För Sjöbo tätorts del - som vill vända sig till bl.a. barnfamiljer - är det viktigt att tillgängligheten också omfattar barnperspektivet i planeringen. För barnen är gång- och cykelstråket mellan hemmet och förskolan eller skolan inte enbart en transportsträcka utan dessutom en plats för lek, och detta är något som planeringen och utformningen av säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter ska utgå från. Trafikseparerade lösningar och heltäckande gång- och cykelstråk bör därför eftersträvas i hela tätorten.

Sammanfattning

Sjöbo tätort har en geografisk placering som tillåter smidig pendling både till och från Sjöbo, och det är en egenskap som kommer att öka i betydelse framöver. Möjligheten till att bygga en spårbunden förbindelse, Simrishamnsbanan, från Malmö - Dalby - Veberöd via Sjöbo till Tomelilla - Simrishamn är under utredning, väg 13 mot Ystad kan utvecklas till att bli en säkrare och bättre trafikled, t.ex. vid Assmåsa, än vad den är i dagsläget och kollektivtrafikförbindelserna mellan Sjöbo - Hörby - Höör kan utökas.

Den framtida planeringen av Sjöbo tätort utgår från att centrum kommer att förtäta i stora delar, men även att orten fortsätter breda ut sig inom befintliga utbyggnadsområden, samt bl.a.



vara inriktad på att minska de större trafikledernas barriärverkan. Planering och utbyggnad av trafiksäkra och trygga vistelsemiljöer (t.ex. parker, gator och torg), behovsanpassad kollektivtrafik samt miljöer som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar kommer att prioriteras.

Valet av transportsätt har betydelse ur folkhälso- och miljöperspektiv, och bra cykel- och motionsleder stimulerar positiv utveckling inom båda dessa områden. Publik service ska ha placeringar i relation till säkra trafikleder och möjligheter att förflytta sig till fots, med cykel eller egen bil, och med kollektiva färdmedel. Säkra och heltäckande kommunikationsstråk för trafikanter i alla åldrar måste förbinda tätortens olika områden för att skolor, fritidsanläggningar, handel, kulturutbud och service ska kunna nås på säkert och naturligt sätt. En viktig del i uppbyggnaden av en hållbar, urban miljö är att det finns en fungerande sammansättning av boende/verksamheter/mötesplatser inom ett tillräckligt litet område för att miljön ska bli levande. Att bygga hållbart innebär dessutom att man samtidigt åstadkommer låga nivåer av buller och luftföroreningar. Valen av byggnadsmaterial och uppvärmningssystem har betydelse för både folkhälsa och hållbarhet. I järnvägens närområde behövs i regel särskilda åtgärder för att få en god bebyggd miljö. Detta påverkar planeringen av områden i anslutning till utredningsområdet för Simrishamnsbanan.

Öresundsregionens utbredning för med sig effekter som kan påverka näringslivsutvecklingen i Sjöbo. Det är sannolikt att antalet branscher, nyföretagandet och sysselsättningen kommer att öka, liksom efterfrågan på offentlig service. Byggs Simrishamnsbanan kan det att betyda att fler arbetstillfällen skapas i centrum inom bl.a. tjänstesektorn (kontor och service). Efterfrågan på bostäder kommer då att öka i tätortens centrala delar. Fler lokala arbetstillfällen ökar efterfrågan på - och färre minskar behovet av - bostäder i perifera lägen. Går utvecklingen mot att Sjöbo tätort blir en ort med både goda kollektivtrafikförbindelser och fler arbetstillfällen nära resecentrum finns det goda förutsättningar till att det kan utvecklas ett naturligt stadsliv i delar av tätorten. Vid en utbyggnad av Simrishamnsbanan måste det finnas möjligheter att förtäta spårområdet omgivningarna med hänsyn till transporter av farligt gods, förekommande riksintressen, och krav på god miljö för hälsa och säkerhet. Nya arbetsplatser ska förläggas max 600 meter från stationen, och bostäder ska i första hand planeras inom en motsvarande radie på 1000 meter. Om det finns goda förutsättningar att ta sig mellan stationen och hemmet med cykel kan radien växa till 1500 meter. Behovet av p-platser i kollektivtrafiknära lägen och parkeringsmöjligheter för samåkning måste tillgodoses i kommande detaljplanering för att tillväxtmålen ska kunna genomföras.

Framtida utbyggnads-/utredningsområden och kollektivtrafikstråk - se även markanvändningskarta (bilaga)



5. Förändrad markanvändning

I ÖP 2009 pekas följande frågor ut för behandling i den kommande planeringen:

- stationens betydelse som resandecentrum
- trafiknätets utformning (bil-, gång- och cykeltrafik)
- möjligheten till förtätning av bebyggelsen
- säkerställande av bevarandebeståndet
- utvecklingen av tätortsnära rekreationsområden

Fördjupningen av översiktsplanen omfattar alla dessa frågor förutom säkerställandet av bevarandebeståndet som behandlas i ett separat bevarandeprogram.

I framtiden kan vi förvänta oss ett varmare klimat med mer nederbörd i form av regn. Enligt delbetänkande SOU 2006:94 "Klimat och Sårbarhetsutredningen" kan nederbörden öka med cirka 5-25% fram till 2070. Mer nederbörd kan innebära att vatten får svårt att infiltrera i marken och rinna undan. Osäkerheten är hög om hur klimatet utvecklas och vilka effekter ett varmare klimat får. Björkaån-Åsumsån ingår i den övre delen av Kävlingeåns avrinningsområde. Då konsekvenserna av ett ökat flöde i åarna i första hand kommer att påverka kommunerna inom den nedre delen av avrinningsområdet är det angeläget att fördröja avrinningshastigheten inom hela vattensystemet.

Några uppenbara problem med översvämningar finns inte idag i Sjöbo tätort. Även under 2007 då många kommuner drabbades av översvämningar så inträffade inga källaröversvämningar i Sjöbo tätort. Då marken till stor del utgörs av genomsläppliga gruslager och att Åsumsån ligger relativt djupt i förhållande till omgivande mark så bedöms riskerna som relativt små. Vid allt byggande i närheten av vattendrag och inom låglänta områden bör dock frågan uppmärksammas. Ett lokalt omhändertagande av dagvattnet bidrar till att minska riskerna för översvämningar i anslutning till vattendragen, och ska eftersträvas som primär princip för dagvattenhantering.

De utbyggnadsområden som redovisas i fördjupningen av översiktsplanen bedöms f.n. inte befinna sig inom riskområden för översvämning eller erosion. Dessa ligger +36-50 m.ö.h. och ca 6-10 m över grundvattennivån. Björkaån har en ytvattennivå på +31 m.ö.h., och närmsta byggrätt finns drygt 100 m bort. Markens geotekniska förhållanden har bedömts som goda i samband med detaljplanläggning. Särskild vikt kommer att läggas vid översvännings- och

erosionsfrågor under aktualiseringen av översiktsplanen genom ett tematiskt tillägg om landsbygdens utveckling (inleddes 2012), samt i samband med detaljplanering av angivna utredningsområden.

Simrishamnsbanan

Den nya Simrishamnsbanan kommer att angöra Sjöbo tätort västerifrån längs samma sträckning som den gamla järnvägen. Oavsett om man kommer öster- eller västerifrån innebär en framtida tågresor till Sjöbo att man färdas genom skogs- och naturområden innan den första förnimmelsen av tätorten. I förstudien av Simrishamnsbanan redovisas tre möjliga stationslägen; sydväst om västra rondellen, nordväst om södra rondellen, samt i centrum.

Läget vid den södra rondellen är förlagt till ett markområde med hög grundvattennivå, och är det svåraste av de utredda placeringarna att bebygga och utveckla i tekniska avseenden. Om stationen placeras i det västliga läget kommer bostadsbebyggelsen öster om Norregatan/Södergatan inte att hamna i stationsnära lägen, och en stor del av resandeunderlaget faller bort. Därför anser Sjöbo kommun att dessa lägen inte är lämpliga att genomföra, och omfattas inte av denna fördjupning av översiktsplanen.

En placering av stationen i centrum innebär att i stort sett hela Sjöbo tätorts bostadsbebyggelse (utom Sjöbo sommarby och bebyggelsen längst i nordost) kommer i stationsnära lägen. Där befintlig bostadsbebyggelse kommer att ligga nära den nya järnvägen måste åtgärder för att motverka störningar från framtida tågtrafik vidtas i samband med järnvägens utbyggnad.

I "Förstudie Simrishamnsbanan" redovisas järnvägskorridorer som utgår från ett stationsläge i Dalby, fyra lägen i Veberöd och tre i Sjöbo tätort. Dessa järnvägskorridorer är fastställda enligt Trafikverkets beslut 2012-10-04. Korridorerna utreds vidare i den pågående järnvägsutredningen. Stationslägena har placerats med nord-sydlig spridning, vilket påverkar korridorernas bredd. Lunds kommun visar i sin översiktsplan att Veberöds station bör ligga mitt i samhället. Mellan väg 11 i västra delen av planområdet och Sjöbo sommarby finns ett område där järnvägen (gamla Simrishamnsbanan) funnits tidigare, och som fortfarande är fritt från bebyggelse samt med tillräcklig bredd för den nya banvallen.

Utöver att ett centralt stationsläge förordas av Sjöbo kommun i yttrandet över "Förstudie Simrishamnsbanan", sägs att järnvägen inte ska byggas på platsen för Sjöbo Oras bad- och fritidsanläggning samt att sträckan genom Fyledalen är olämplig för järnvägsutbyggnad. Simrishamnsbanans sträckning genom planområdet förelås gå i stort sett längs den gamla

bansträckningen, dvs söder om väg 11 från Björkakorset, genom skogsområdet norr om Sjöbo sommarby, korsa väg 11/13, genom Spårområdet fram till Södergatan, fortsätta norr om Sjöbo Bruk, korsa Idrottsgatan och - till skillnad från den tidigare sträckningen - fortsätta mot Tomelilla längs väg 11.

Förutsättningarna för att denna sträckning ska kunna bidra till den framtida utvecklingen av Sjöbo tätort på ett sätt som stämmer överens med fördjupningens (av översiktsplanen) intentioner (se "1. Inledning") är att hänsyn tas till trafiksäkerhet, tillgänglighet och bullerspridning i planeringen samt genomförandet av järnvägen. Nedan redovisas Sjöbo kommuns förslag till järnvägsutbyggnad genom Sjöbo tätort. Detta bör studeras vidare i samband med den pågående järnvägsutredningen:

1. Simrishamnsbanan korsar Ilstorpsvägen i ett vältrafikerat skogsavsnitt där även oskyddade trafikanter rör sig. En plankorsning kan få negativ påverkan på trafikflödet längs väg 11. En planskild korsning bör ligga under Ilstorpsvägen för att begränsa bullerspridning gentemot befintlig bostadsbebyggelse i området.

2. Där järnvägen ska korsa väg 11/13 ska denna utföras som planskild korsning enligt "Förstudie Simrishamnsbanan". En planskild korsning bör ligga under väg 11/13 för att begränsa bullerspridning gentemot befintlig bebyggelse.

3. Planskild g/c-korsning över järnvägen.

4. Planskild g/c-korsning över järnvägen.

5. Planskild korsning i samband med järnvägsstation.

6. En planskild korsning vid Södergatan kan genomföras på flera sätt. Järnvägen bör ligga i eller under marknivå för att begränsa bullerspridning gentemot befintlig och planerad bebyggelse. Om järnvägen läggs i befintlig marknivå måste gatunivån längs Södergatan sänkas, vilket medför ett behov av stödmurar mellan uppskattningsvis Fabriksgatan - Hotellgatan. Detta är ett stort ingrepp som får konsekvenser för utbyggnadsmöjligheterna i Spårområdet eftersom in- och utfartsmöjligheterna till området i praktiken begränsas till



Fabriksgatan och Järnvägsgatan. En plankorsning vid Södergatan bör vara en fungerande lösning med hänsyn till mängden tågtrafik (2 tåg/h) och att det finns en alternativ färdväg för biltrafik via Idrottsgatan som öppnas för genomfartstrafik under 2013.

7. Planskild bil- och g/c-korsning under järnvägen.

8. Öster om Sjöbo tätort ligger Sjöbo Ora med campingplats, rekreationsområden och friluftsbad. I "Förstudie Simrishamnbanan" föreslås järnvägen kunna passera genom eller nära ett område som omfattas av landskapsbildsskydd, samt kunna skära genom södra delen av ett vattenskyddsområde i anslutning till den vattentäkt som förser bl.a. Sjöbo tätort med dricksvatten. Där järnvägens placering innebär sådana förutsättningar ska skyddsåtgärder företas genom t.ex. att banvallar utförs med tätskikt mot markytan för att förhindra grundvattenföroreningar vid en eventuell farligt gods-olycka, och att omfattningen av intrång i landskapsbildens visuella och ekologiska värden begränsas t.ex. genom anläggande av en eller flera ekodukter som låter naturen spridas över järnvägen.

Gator, cykelvägar och andra kommunikationsleder

Bil: De centrala delarna av tätorten ska avlastas från genomfartstrafik. Under 2012 blir Västergatan gångfartsområde mellan Järnvägsgatan/Gamla Torg med enkelriktad trafik västerifrån, och den dubbelriktade biltrafiken kommer att ledas via Järnvägsgatan – Silogatan. Förlängningen av Idrottsgatan fram till Tolångavägen genomförs under 2013.

Gång-, cykel- och motionsleder: En större befolkning i Sjöbo tätort kommer att innebära större krav på att det finns sammanhängande och säkra cykelleder. Det ska vara möjligt för oskyddade trafikanter att ta sig säkert genom tätorten. Ledernas primära målpunkter inom tätorten är t.ex. Emmanuelskolan, Färsingaskolan, Sandbäckens industriområde, resecentrum, idrottsplatsen och Sjöbo Ora. De befintliga stråken för gång- och cykeltrafik ska byggas ut och kompletteras till sammanhängande leder som markeras för att bli tydliga och sammanhängande, och förses med belysning för att öka trygghet och användning. Från Sjöbo Ora behövs trygga trafikleder till skolor, kollektivtrafik, handel och andra fritidsaktiviteter. Gång- och cykelleder byggs längs Tolångavägen och Idrottsgatans förlängning som två viktiga åtgärder för att förbättra tillgängligheten mellan Sjöbo Ora och tätortens övriga områden och skolor. Motionsstråk ska anläggas i anslutning till stråken från tätortens bostadsområden. En gång- och cykeltunnel som förbinder Sjöbo sommarby med Sjöbo tätort under väg 11/13 finns, men har behov av att utvecklas med avseende på trygghet och säkerhet samt tillgänglighet till Sjöbo Väst.

Bebyggelseutveckling - bostäder

Spårområdet och delar av Grimstofta kommer att bli de utbyggnadsområden som kommer att ligga stationsnära. Pågående utbyggnad av enfamiljsbostäder sker etappvis i Grimstofta och Sjöbo Väst. Utbyggnad av andra bostadstyper koncentreras till Spårområdet och dess närhet som ett led i arbetet med att förtäta tätortens centrala delar. Delar av fastigheterna Sandbäck 2:12 & 6:4 är belägna inom utredningsområdet som redovisas i förstudien för Simrishamnbanan, och kommer inte att behandlas innan förutsättningarna för genomförandet av järnvägsförbindelsen är utredda.

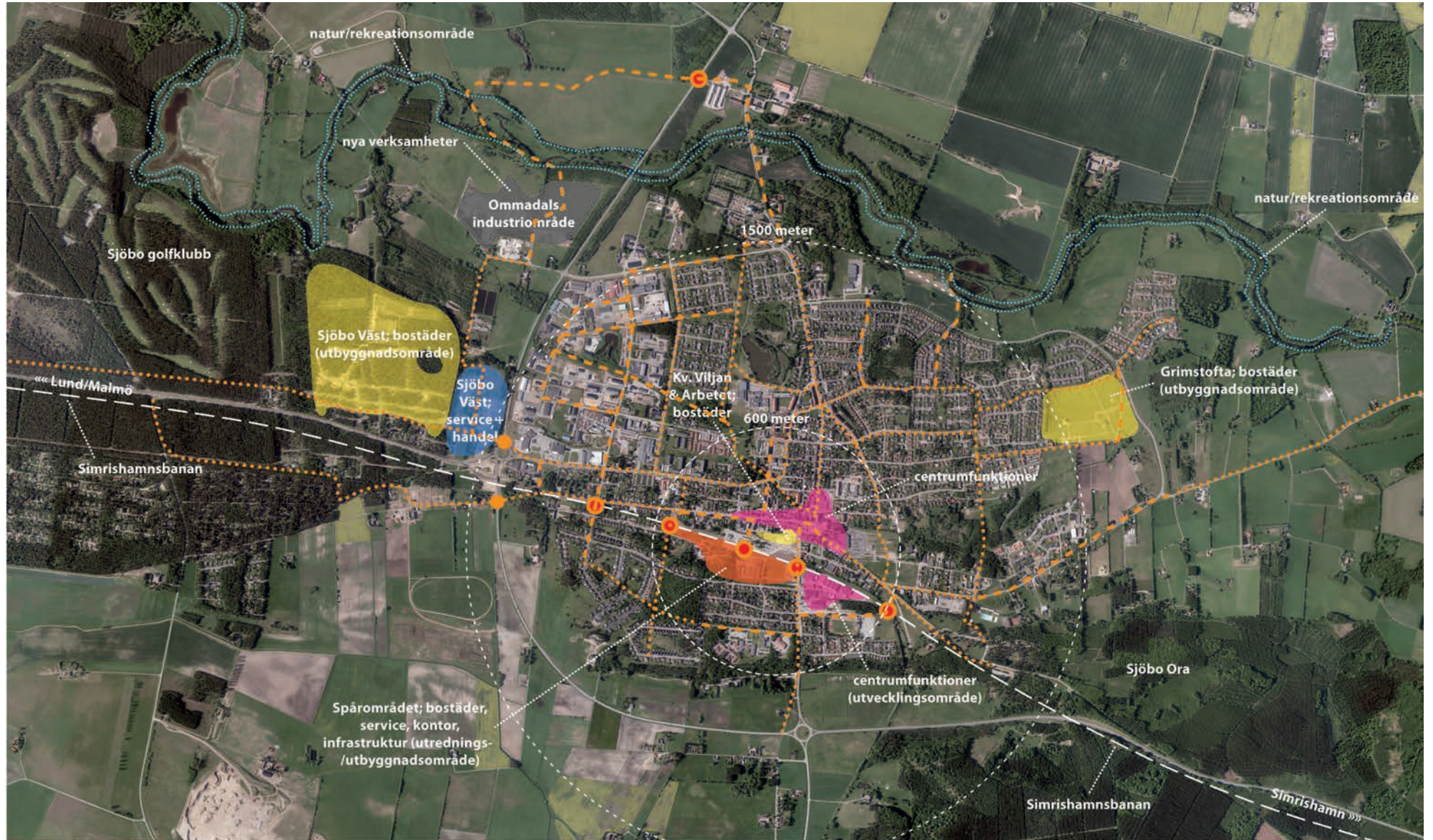
Varje år sedan 2002 flyttar drygt ca 1100 personer till Sjöbo kommun, och något färre härifrån. Under perioden 2007-2011 ökade befolkningen i Sjöbo kommun med i genomsnitt 84 personer per år. Den sammantagna bilden visar att antalet invånare mellan 19-24 år minskade (-59,4 personer/år), gruppen 25-44 år ökade mest (+71,0 personer/år), och gruppen 45-65 ökade något mindre (+44,2 personer/år). Utvecklingen i övriga åldersgrupper låg relativt stilla. Fram till 2021 ser gruppen 25-39-åringar ut att fortsätta öka men i långsammare takt än tidigare, samtidigt som även den äldre delen av befolkningen växer. En konsekvens av detta är att efterfrågan på bostäder/lägenheter i servicenära lägen kommer att öka efterhand.

I övriga delar av Sjöbo kommun finns byggklara tomter för nya enfamiljsbostäder i Lövestad (50 st), Bjärsjölagård (9 st) och Vollsjö (2 st). Oexploaterade byggrätter för ny småhusbebyggelse finns i Hemmestorpsområdet (40 st), Blentarp/Råsåkra (10 st), Bjärsjölagård (ca 15 st) och Vollsjö (ca 30 st). Dessa tomter har begränsad tillgång till kollektivtrafik, men ligger i områden med stora naturvärden. Efterfrågan på denna typ av tomter är störst i kommunens västra delar, dvs. i och kring Hemmestorp och Blentarp.

Sjöbo tätorts befolkning kan öka med ca 800-2700 personer fram till 2030, vilket innebär ett behov av ca 350-1200 bostäder. I början av 2009 fanns obebyggda byggrätter för ca 290 bostäder (enfamiljshus) redovisade i detaljplaner. Ytterligare byggrätter för ca 135 bostäder (flerbostadshus) har tillkommit sedan dess. Kommande detaljplanering av Spårområdet kan förse Sjöbo tätort med bostäder (upp till ca 750 st) som det kan uppstå behov av att planera för fram till 2030.

Efterfrågan på bostäder varierade 2007-2011 allteftersom det allmänna konjunkturläget förändrades, och kommer sannolikt att fortsätta följa dessa mönster framöver. Större delen av inflyttningen sker till befintliga delar av bostadsbeståndet. En genomsnittlig, årlig bostadsproduktion i Sjöbo tätort på 5-10 enfamiljshus för yngre/familjer och ca 20 lägenheter

Gång- och cykelleder, natur- och rekreationsområden & utbyggnadsområden - se även markanvändningskarta (bilaga)



- Befintligt gång/cykelstråk
- - - - - Nytt gång/cykelstråk
- Befintlig planskild korsning
- Framtida planskild korsning

med huvudsaklig inriktning mot särskilda boendeformer innebär att den rådande efterfrågan på nya bostäder kan tillgodoses.

Någon parkeringsnorm har inte tagits fram för Sjöbotätort. Dagens parkeringsbehov tillgodoses till allra största delen på egen tomtmark eftersom större delen av bostadsbebyggelsen utgörs av enfamiljshus. Kommande och pågående utbyggnadsområden i tätortens centrala delar kommer att genomföras som flerbostadshus i kollektivtrafiknära lägen med parkering under marknivå.

Spårområdet: Utrednings-/utbyggnadsområde. Det f.d. spårområdet byggs ut med bostäder, kultur-/fritidsaktiviteter, service, kontorshus, parkeringshus och ett nytt resecentrum för tåg/busstrafik som uppförs i anslutning till Södergatan. Den planerade bostadsbebyggelsen kommer då att påverkas mindre av trafiken kring resecentrum, och det skapas bättre förutsättningar för att hantera flödet av bilar, bussar, cyklar och resenärer. Ett nytt resecentrum är ännu inte antaget i Trafikverkets planeringsprocess, och utformning av detta sker i samverkan med Trafikverket.

Utbyggnaden av f.d. spårområdet kommer att ske etappvis i relation till efterfrågan. Området är till ytan ungefär lika stort som det ursprungliga Bo01-området i Västra Hamnen i Malmö (ca 16 ha), och kommer att bilda en ny stadsdel mitt i tätorten med närhet till handel, kommunikationer och arbetsplatser. Den nya, urbana strukturen får inte bilda en barriär som hindrar flödet mellan tätortens områden. Målsättningen är att stadsdelen ska vara välkomnande och underlätta för kommunikationer och flöden, och vara ett intressant område att vistas i. Detaljplanläggning av första utbyggnadsetappen - Kv. viljan & Arbetet - är klar. Detaljplanen omfattar ca 2 ha mark, och ca 20 000 m² byggrätt för bostäder, handel och vårdcentral. Arbetet med att upprätta ett planprogram inför det resterande områdets utveckling avslutas våren 2013.

Sjöbo Väst: Utbyggnadsområde. Sjöbo Väst är ett nytt småhusområde med plats för ca 190 bostäder, förskola/skola och handel. Planområdet omfattar ca 50 ha, varav ca 22 ha kvartersmark för småhusbebyggelse. Övrig mark inom området utgörs av naturområden, mark för skola/förskola, gemensam lekplats och fotbollsplan, pendelparkering och infiltrationsområden. Första etappen (ca 80 bostäder) är under utbyggnad. Närheten till den omkringliggande naturen, golfbanan och vägarna 11 och 13 gör området attraktivt och tillgängligt. Detta område ligger drygt 2 km från centrum.

Grimstofta: Utbyggnadsområde. Området har en yta på ca 12,5 ha för ca 80 småhus. Avståndet mellan Grimstoftaområdets yttersta delar och centrum är ca 2 km. En vidare utveckling av området kräver att det finns sammanhängande och säkra cykelleder som förstärker närheten till skolor, kollektivtrafik, handel och fritidsaktiviteter. I dagsläget finns ca 20 lediga byggrätter för enfamiljshus i området. Eftersom området ligger inom vattenskyddsområdet som förser bl.a. Sjöbo tätort med dricksvatten, ska exploateringen av övriga byggrätter utföras med täta system för dagvattenhantering.

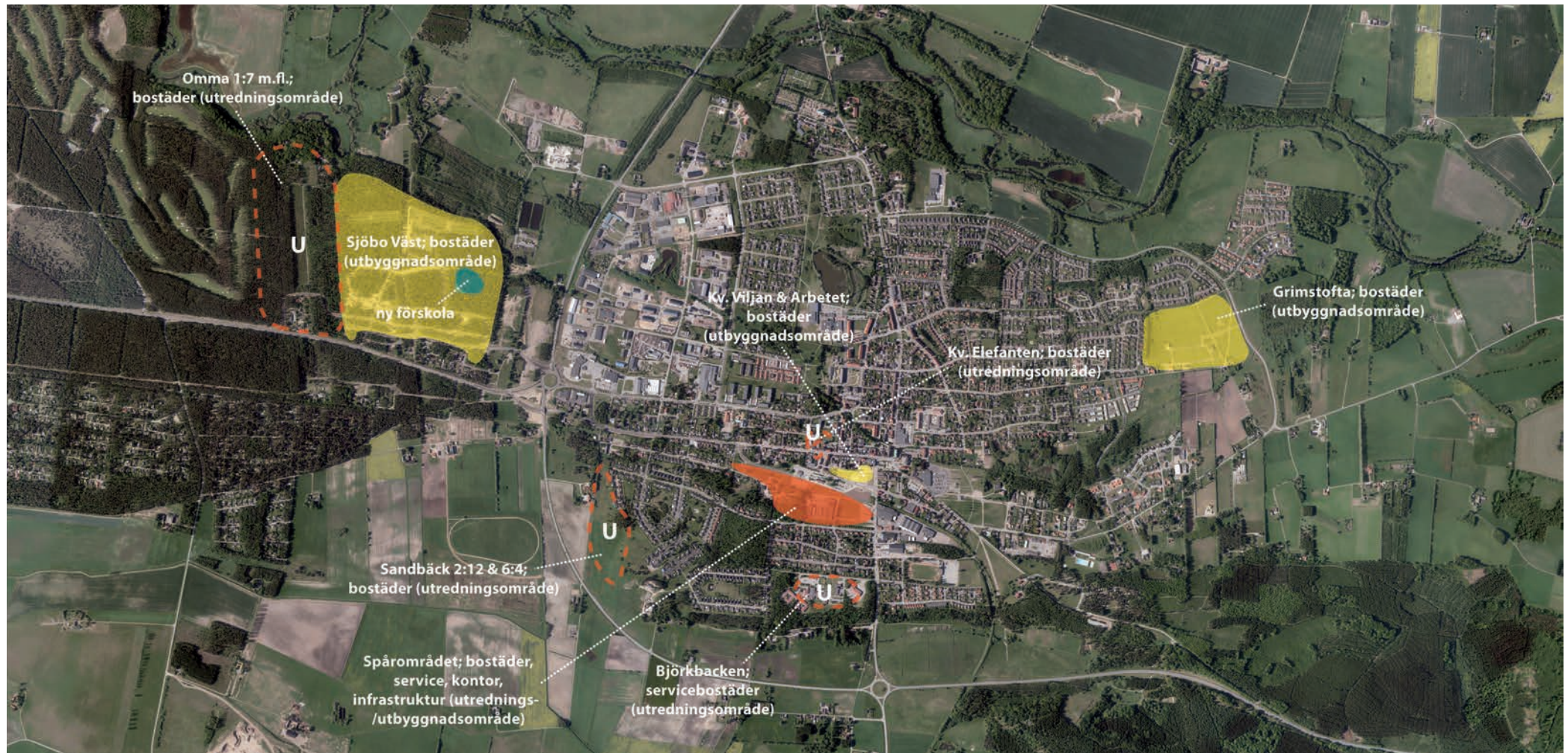
Omna 1:7 m.fl: Utredningsområde. Fastigheterna mellan Sjöbo Västs bostadsområde och Sjöbo Golfklubb kan planläggas för bostadsbebyggelse, grönområden och gemensam lekplats. Området ligger naturskönt i anslutning till kommunens nuvarande huvudstråk för kollektiv busstrafik till Lund/Malmö invid golfbanan och en planerad ridled, och kan rymma ca 90 bostäder framöver. När tågtrafiken längs Simrishamnsbanan återupptas avser Skånetrafiken att upphöra med att trafikera väg 11 med bussförbindelser mellan Sjöbo och Lund/Malmö.

Den fortsatta utvecklingen beror bl.a. på vilka möjligheter som finns att uppfylla miljömål respektive krav på hållbar bebyggelseutveckling enligt plan- och bygglagen. Områdets möjligheter till bl.a. kollektivtrafikförsörjning kommer att ligga till grund för beslut om vidare detaljplanering. Kommande utbyggnad kan utföras som förlängningar av den utförda etappen och de kommande etapperna inom Sjöbo Västs bostadsområde. Försörjningen av dricksvatten kommer att ske österifrån, dvs via Sjöbo Väst. För att kunna garantera tillgång till vatten av god kvalitet krävs en 80%-ig utbyggnad av den etapp som avses förlängas. Ett planprogram som beskriver planeringsförutsättningarna för området närmare har upprättats. Sjöbo kommun avser att i första hand bygga ut tätortens utbyggnadsområden innan detta område tas i anspråk.

Björkbacken: Utredningsområde. Den befintliga bebyggelsen utgörs av räddningstjänstens anläggning, en vårdcentral och ett äldreboende. Platsen ligger på en höjd med storslagen utsikt mot Snogeholm, Sövde och Romeleåsen, och omges av ett tyst område med enfamiljshus på stora tomter och breda gator. Vilka förutsättningar som gäller för framtida utbyggnadsmöjligheter undersöks i samband med detaljplanering.

Sandbäck2:12&6:4: Utredningsområde. Området ligger ca 1 km från centrum. Planmedgivande har lämnats för detaljplanläggning för bostäder. Delar av fastigheterna är belägna inom utredningsområdet som redovisas i förstudien för Simrishamnsbanan, och kommer inte att

Bebyggelseutveckling; bostäder - se även markanvändningskarta (bilaga)



behandlas vidare innan förutsättningarna för genomförandet av järnvägsförbindelsen är utredda. Sjöbo kommun avser att i första hand bygga ut tätortens utbyggnadsområden innan detta område tas i anspråk.

Bebyggelseutveckling - verksamheter

Lokaliseringen av verksamheter inom Sjöbo tätort har påverkats bl.a. av befolkningsökning, förändringar i infrastruktur och förändrade behov från företagen. När järnvägen kom till Sjöbo tätort kring förra sekelskiftet placerades industrierna intill stationsområdet. Efterhand krävdes större ytor att bygga på, vägnätet byggdes ut och ett verksamhetsområde väster om dåvarande ortskärnan började utvecklas under 1960-talet (nuvarande Sandbäcks industriområde). Det finns f.n. behov av områden för bl.a. produktion av olika slag, handel, kontorsverksamheter, servicenäringar och bygg- och anläggningsföretagande.

Huvuddelen av de befintliga företagen finns i Sandbäcks industriområde. Vissa verksamheter har växt och utvecklats från renodlad produktion till kombinerade kunskaps- och produktionsföretag, och det finns tecken på att den utvecklingen kan fortsätta. Nyttillkomna verksamheter lokaliseras till Ommadals industriområde väster om väg 13. Sjöbo företagspark norr om Ommadals industriområde är ett detaljplanerat verksamhetsområde som utgör en del av kommunens markreserv.

Sandbäcks industriområde: Detta är Sjöbo tätorts äldsta industriområde, och är beläget öster om väg 13. Bebyggelseutvecklingen har skett efterhand sedan 1960-talet med avstamp i planläggning för bl.a. betong- och textilindustrier, och under senare tid med ett växande tillskott av lokaler för tjänsteproduktion. Området ligger i anslutning till tätortens övriga delar men upplevs som avskilt mot den angränsande bebyggelsen. Här finns möjligheter att



anpassa äldre byggrätter, öppna upp industriområdet mot tätorten, och göra det naturligare att röra sig till, från och igenom. Ett planprogram upprättas f.n. som beskriver de framtida utvecklingsförutsättningarna för området närmare. Området är i princip fullt utbyggt.

Ommadals industriområde: Området omfattar ca 17 ha och innehåller befintliga verksamheter som återvinningsanläggning, fjärrvärmecentral, betongfabrik mm, och som planerats för ytterligare utbyggnad av företagsetableringar vars verksamheter inte tillåter placering nära bostadsområden pga. bulleralstring, tung fordonstrafik och liknande orsaker. Området redovisas som ett av alternativen i en lokaliseringssprövning av en anläggning för biogasproduktion. Detaljplanen (laga kraft 2011-06-23) rymmer ca 8 ha kvartersmark för industriella verksamheter/kontor, ca 1 ha för upplag/kontor, ca 1,5 ha för teknisk anläggning, ca 3,7 ha för växtodling/energiskog samt ca 0,3 ha för handelsinriktade verksamheter. En del av området har tidigare nyttjats som betesmark. Markens toppskikt (ca 2-5 dm) utgörs till större delen av sandig/stenig mulljord (jordklass 3). Odling har inte förekommit på senare år bortsett från en mindre del som nyttjas för plantering av energiskog. Exploatering genomförs under 2012. Hela området bedöms f.n. kunna tillgodose markbehovet för verksamheter fram till 2020.

Sjöbo företagspark: Området är oexploaterat. Detaljplanen för företagsparken (laga kraft 2008-07-21) omfattar ett område av ca 71 ha som innehåller ca 39 ha kvartersmark för större och mindre verksamheter, och är bl.a. lämpligt för etableringar där det ställs avancerade krav på säkerhet, hygien, vattenkvalitet och bredbandsanslutningar. Markens beskaffenhet och användning är i stort sett jämförbar med Ommadals industriområde. Området har tidigare utnyttjats för täktverksamhet, och används i dag för odling och bete samt skogsplantering. Sjöbo kommun avser att i första hand bygga ut övriga verksamhetsområden innan detta utbyggnadsområde tas i anspråk.

Bebyggelseutveckling - service/handel

Sjöbo Väst: I området intill korsningen mellan väg 11 och väg 13 finns ett utbyggnadsområde på ca 8,5 ha och ca 27000 m² byggrätt för bl.a. handel, kontor och drivmedelsförsäljning. Den första butiken öppnade i februari 2012. Området är exploaterat, är under utbyggnad och är avsett att kunna tillgodose markbehovet för olika typer av handel under den kommande tioårsperioden.

Gaturummet Västergatan - Gamla Torg: Detta utformas till att bli ett attraktivt gångfartsområde för handel samt en knutpunkt för cykeltrafiken mellan Sjöbo tätorts områden under 2012.

Bebyggelseutveckling; verksamheter & service/handel - se även markanvändningskarta (bilaga)



Tung fordonstrafik begränsas till varutransporter, och huvuddelen av den trafik som färdas längs Västergatan i dag leds om via Silogatan mot Södergatan. Spårområdet byggs ut med bostäder och serviceverksamheter i kv. Viljan, och bostäder i kv. Arbetet. Ny bebyggelse ska inte påverka de befintliga möjligheter som finns för oskyddade trafikanter att röra sig fritt i centrum utan att komma i konflikt med biltrafik. Om det visar sig aktuellt, kommer Sjöbo kommun att verka för genomförandet av en planskild förbindelse söder om Järnvägsgatan under ett framtida järnvägsspår. En planskild korsning i detta läge är antagen i Trafikverkets planeringsprocess, och utformning av denna sker i samverkan med Trafikverket.

Utveckling av utemiljöer - rekreation

Sjöbo Ora: Rekreations- och motionsområdet är en stor tillgång för tätorten, och som ligger relativt nära tätortskärnan. Sjöbo Ora är ett välbesökt, större skogsområde i tätortens östra del med raviner, skogsvägar och löparslingor. I anslutning till området finns campingområde, friluftsbad, bangolf och tennis. Det befintliga utomhusbadet kan kompletteras med t.ex. träningslokaler och servering.

Björkakorset/Sjöbo Väst: Sjöbo Golfklubb ligger direkt väster om Sjöbo tätort, och har en 18-hålsbana i skogsmiljö. Läget ger området ett intryck av att ligga avskilt från de övriga delarna av tätorten, men det geografiska avståndet är relativt litet.

Färsinghallen: Anläggningen består av två större inomhussporthallar med sittplatsläktare, och en simhall. Simhallen har fyra 25-metersbanor. En utbyggnad av simhallen avses påbörjas 2014.



Utveckling av utemiljöer – park- och naturområden

Rekreativstråk längs Åsumsån: Längs ån finns tät och lummig växtlighet som gör den till ett attraktivt besöksmål samtidigt som den blir ganska otillgänglig. Tätortens befintliga gång- och cykelleder når inte hela vägen fram till Åsumsåns stränder, men det finns möjligheter att öka tillgängligheten genom t.ex. skyltning och anläggande av tillgängliga gångstråk/utviksplatthar. De delar av vattendraget som är intressanta att utveckla omfattas i varierande omfattning av strandskydd, Naturvårdsplan Naturvärden 37c, Naturvårdsprogram Naturvärden 30a (Björkaåns - Åsumsåns dalgång) och Naturvårdsprogram Terrängformer 30 (Björkaåns - Åsumsåns - Tolångaåns dalgång). Detta innebär bl.a. att eventuella åtgärder inte får genomföras på sådant sätt att livsbetingelser för djur- och växtliv inom det skyddade området riskerar att förändras. Troligen kräver rekreativstråkens utveckling dispens från strandskyddet, vilken kan lämnas av kommunen om särskilda skäl föreligger.

Möllers mosse: Detta är Sjöbo tätorts största parkområde, och täcks till stor del av en damm. Befintliga gång- och cykelleder finns i parkens utkanter, och det finns möjligheter att förlägga motionsstråk längs samma sträckningar. Växtligheten i parkområdet omfattar trädgångar med bl.a. ung ädellövskog som kan bidra till att utveckla parkens kvalitéer på längre sikt. Det finns kopplingar mellan Möllers mosse och Färsingaskolans pedagogiska verksamheter, t.ex. att den används i NO-undervisningen eftersom den innehåller ett förhållandevis rikt djur- och växtliv. Detta är en aspekt som kan synliggöras även för yngre barn genom en väl utformad temaplatz. Ett utredningsarbete har genomförts 2011-2012 med inriktning på områdets rekreativvärden och hur de kan utvecklas i relation till angränsande skol- och bostadsmiljöer.

Björkhagen: I dagsläget är detta ett vildvuxet naturparkområde, och det kommer att få stor betydelse som park- och rekreativområde vid en utbyggnad av Spårområdet. Nya bostäder i flerfamiljshus kan göra att efterfrågan på odlingslotter ökar, liksom kraven på ett välutvecklat lek- och motionsområde. Här finns plats för båda, liksom för lugna, gröna miljöer. Gång-, motions- och cykelstråk går genom områdets södra och västra delar.

Utveckling av utemiljöer - se även markanvändningskarta (bilaga)



6. Gestaltning

Allmänna principer

Bostäder bör lokaliseras så att de blir långsiktigt hållbara ur hälsosynpunkt, och det finns miljö kvalitetsnormer för bl.a. utomhusluft och buller att ta hänsyn till. Enligt 2 kap. Plan- och bygglagen ska miljö kvalitetsnormer "... iaktas vid planering och planläggning..." samt "... planläggning får inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap Miljöbalken överträds...". Bullerfrågor kräver långsiktigt hållbara lösningar. Det innebär bl.a. att hänsyn bör tas till prognostiserade trafikförändringar i bestämningen av bebyggelsens placering och utformning.

Publika platser bör utformas med mångfunktionella ytor som tar hand om dagvatten, sänker temperaturen ute och inne under sommaren, skyddar mot skadliga uv-strålar genom skuggiga miljöer, bidrar till sociala mötesplatser och utemiljöer för rekreation och vila samt stödjer bevarandet av biologisk mångfald i tätorten.

Träden i tätorten betyder mycket för hur vi uppfattar och upplever vår miljö. Varje kommun har ett stort ansvar för att värna, vårda och utveckla sitt trädbestånd samt att värdesätta träden både ekonomiskt och funktionellt. Gatuträd lever i en hårdgjord miljö där det kan förekomma t.ex. grävning, saltning och trafik som innebär risker för försvagning eller skador. För att öka kvalitén i framtidens gatumiljöer ska plantering av nya träd planeras noggrant med hänsyn till trädens långsiktiga utveckling och skötsel.

Särskilda förutsättningar

De befintliga platserna och husen i Sjöbo tätort har olika egenskaper som har olika förutsättningar att förhålla sig till ny bebyggelse. Det finns bl.a. områden med:

1. Bevarandebeståndet och nya urbana miljöer där det finns goda anledningar till att ställa höga krav på gestaltning, utformning, materialitet, funktioner och kontextuella aspekter. Framtida detaljplaner ska ta hänsyn till dessa kvalitéer och förutsättningar. I områden med varsamhets- eller bevarandebeståndet ska planprocessen användas för att utveckla förståelsen för de värden som ska skyddas, och varsamhets- och skyddsbestämmelser ska tillämpas. Spårområdet, Västergatan och miljöerna kring Gamla Torg är exempel på sådana områden.

1.1 Spårområdet: Detta kommer att byggas ut etappvis med bostäder och andra centrumfunktioner som t.ex. service, ett nytt resecentrum, kultur- och fritidsaktiviteter och

Gestaltning - områden med särskilda förutsättningar



lämpliga typer av arbetsplatser. Området kommer att möta samtliga kollektivtrafikresenärer som anländer till tätortens centrum. Det är av stor betydelse att området utformas med detta i åtanke, och med särskild hänsyn till tydlighet, tillgänglighet och positiva upplevelser.

Den befintliga bebyggelsen anslutning till Spårområdet östra sida är i huvudsak av industriell karaktär. Platsen har dominerats under lång tid av industriella verksamheter, maskiner, lastfordon, lokomotiv och stora huskroppar. Undantagen utgörs bl.a. av en sent tillkommen butiksbyggnad (Netto) och det tidigare järnvägshotellet. Söder och väster om Spårområdet är bebyggelsen betydligt småskaligare, och utgörs nästan uteslutande av enfamiljshus.

Det finns goda möjligheter att skapa en ny bebyggelsestruktur där arkitekturen adresserar t.ex. kvartersstrukturer och gatunät. Kontrasterna mellan skalorna i området, volymer och rörelsemönster utgör en stor del av platsens historiska kvalitéer, och bör tas tillvara och utvecklas i uppbyggnaden av området i utformningen av dess bebyggelse och publika platser.

Den nya stadsdelen ska vara rik på gröna inslag (t.ex. träd, gröna tak, planteringar), tilltalande gaturum och mötesplatser. Nya gator och kvarter anpassas till den omgivande gatustrukturen som bör bevaras i sin helhet. Den nya bebyggelsen avser att innehålla ett varierat utbud av bostadstyper och upplåtelseformer som riktar sig till ett brett spektrum av samhällsgrupper.

Ny bebyggelse bör inte tillåtas inom ett område på 30 meter från områden som är avsedda som spårområde för järnvägstrafik. På 30-50 meters avstånd är det p.g.a. bl.a. buller och vibrationer svårt att uppnå en god boendemiljö trots skyddsåtgärder. Service (t.ex. resecentrum), gång- och cykelstråk och arbetsplatser placeras i zonen närmast järnvägen. Ny bostadsbebyggelse planeras utanför detta område. Särskild hänsyn tas i genomförandet av Simrishamnbanan avseende spridning av buller och vibrationer till befintlig och planerad framtida bebyggelse längs hela järnvägssträckan genom tätorten. Bullerutredning och riskbedömning görs i samband med detaljplanering av Spårområdet. Dessa kommer att precisera avståndsförhållandet mellan järnvägsspåret och kommande bebyggelse.

Gatunätet ska planeras utifrån de oskyddade trafikanternas behov. Bostadsparkering ska utföras inom kvartersmark. Där flerbostadshus uppförs ska parkering förläggas under marknivå. Mindre gator utformas som trygga bostadsgator utan genomfartstrafik, och kompletteras med ett finmaskigt nät av gång/motions- och cykelvägar som står i visuell kontakt med husens trädgårdar, balkonger och takterrasser.

Björkhagen är ett grönområde placerat mellan gatorna Anemongränd - Fabriksgatan - Terrassgatan - Pilvägen. Detta utvecklas till en attraktiv och tillgänglig parkmiljö med temalekplats, och en tydlig koppling till spårområdet.

1.2 Björkbacken: Den befintliga bebyggelsen utgörs av räddningstjänstens anläggning, en vårdcentral och ett äldreboende. En utbyggnad av området kan ske antingen genom förtätningar i dess västra utkanter eller att någon av de befintliga byggnaderna ersätts. Platsen ligger i ett tyst område med enfamiljshus på stora tomter och breda gator. Området har goda utbyggnadsmöjligheter för bostäder, t.ex. trygghetsboende eller seniorboende, och vilka förutsättningar som gäller för respektive utbyggnadsalternativ bör undersökas i samband med detaljplanering.

Platsen ligger på en höjd med storslagen utsikt mot Snogeholm, Sövde och Romeleåsen, och kan lämpa sig väl för t.ex. ett smalt punkthus i flera plan. Byggnadens höjd bör avgöras med hänsyn till bl.a. vilken skuggbildning som huskroppen medför, och hur den kan påverka de befintliga bostäderna i närområdet.

Räddningstjänstens anläggning med bl.a. utryckningsfordon ligger intill, och kan innebära störningar för boende i närheten. Nya bostäder ska planeras med hänsyn till den befintliga verksamheten, t.ex. genom bestämmelser som styr bostadsrummens placering i byggnaden.

Björkbacken är ett område med många träd och stora trädgårdar som dominerar gatubilden. Parkeringsmöjligheter bör utredas utifrån att områdets karaktär ska bibehållas i detta avseende.

1.3 Västergatan: Husen längs Västergatans norrsida i anslutning till gångfartsområdet är uppförda från 1900-talets början fram till 1940-talet. På södra sidan är byggnaderna nyare och har mer butiksmässiga uttryck med större, hårda fasadytor, platta tak och bredare entréer. Handel dominerar gatubilden, men bostäder förekommer i vissa byggnader.

Gatan ligger i anslutning till en av tätortens bevarandevärda kulturmiljöer och flera av dess historiska signaturbyggnader, och bör ge besökaren ett tydligt, strukturerat och intressant intryck. Gaturummet bör utvecklas till att bli attraktivt med trivsamma platser för upplevelser, spontana möten och aktiviteter. Enhetliga lösningar för utformning av uteserveringar, skyltning mm bör eftersträvas.

Nya byggnader längs gångfartsområdet bör anpassas till den befintliga bebyggelsen i fråga om materialitet, byggnadsvolymer och kulörval. När gångfartsområdet är utbyggt kan det innebära att Västergatan kommer att ha förutsättningar att fungera väl för både handel och bostäder. Den möjligheten bör utredas och behandlas genom vidare prövning i detaljplan, liksom behovet av skyddsbestämmelser för bevarande av den befintliga bebyggelsen.

1.4 Södergatan: Gaturummet ska utvecklas på ett sätt som stämmer bättre överens med dess ambition som entré/infartsmiljö, och kompletteras med trädalléer.

2. *Blandade funktioner som motiverar att bestämmelserna prioriterar områdets flexibilitet framför en förutbestämd estetik*, t.ex. genom att blanda olika skalor och användningsområden, samt att infrastrukturens betydelse för planerade verksamheter tillvaratas. Kommande detaljplanering ska behandla förutsättningar för att blanda bostäder med verksamheter, dvs. relationerna mellan lek-/arbets-/gatumiljöer. Delar av Spårområdet samt campusstråket omfattas av denna definition.

2.1 Campusstråket: Det här är ett område som sträcker sig från Färsingaskolan i norr via Malenas park, Florabiografen/Parkgatan och fram till Västergatan i söder. Färsingaskolan upplevs som belägen utanför centrum trots att det geografiska avståndet är litet. I anslutning till Färsingaskolan ligger stora grönområden som genomkorsas av befintliga gång- och cykelvägar. Färsingaskolan ligger mitt i ett parkstråk som börjar i Möllers mosse i norr och som sträcker sig söderut och slutar i Malenas park.

Det finns ingen påtaglig koppling mellan Färsingaskolan och centrum i dagsläget, men en sådan länk kan skapas t.ex. med en utveckling av skolans verksamheter och fritidsverksamheter. Färsingaskolan kommer att byggas ut med idrottshall och simanläggning. Parkstråket löper förbi en stor del av tätortens utbud av kultur, service, bostäder och kommunikationer, och omfattar både gator och grönområden. Längs gatorna finns befintliga byggnader som bidrar till stråkets struktur och uppbyggnad, t.ex. Florabiografen och gamla brandstationen. I korsningen Idegatan - Planteringsgatan uppstår en punkt där mycket cykeltrafik möts. Platsen har goda förutsättningar att utvecklas genom att parkrummet förstärks och kompletteras med en kiosk eller annan liknande serviceinriktad handelsverksamhet. I Malenas park finns t.ex. möjligheter att anlägga en tilltalande plats med temalekplats och kiosk. Bostäder kan byggas intill i kvarteren Elefanten och Kraften.

Byggnaderna i anslutning till parkrummet bör anpassas till befintliga platsbildningar, stråk,

växtlighetens utbredning samt tillgänglighet. Byggnadernas utformning och materialitet bör anpassas till platsernas egenskaper och komplettera grönområdet respektive Färsingaskolans befintliga utbud av byggnader för att stråket ska få en sammanhängande karaktär. Hus som tillåts inom grönområdet bör utformas med arkitektoniska kvalitéer som gör det möjligt för betraktaren att få en tydlig uppfattning om byggnadens funktion och vem den vänder sig till.

Parkstråkets utbyggnad ska planeras med hänsyn till befintliga biotoper i grönområdet. Stråket korsar Planteringsgatan vid Malenas park, och korsningspunkten bör utredas utifrån de oskyddade trafikanternas behov. Stråket bör ses som en sammanhängande publik plats som kan komma att trafikeras intensivt av fotgängare och cyklister vid vissa tidpunkter, och trafik/parkering i dess anslutningspunkter bör planeras därefter.

2.2 Järnvägsnära bostäder: Om det visar sig vara lämpligt i förhållande till bullerspridning och risker i förhållande till transporter av farligt gods längs Simrishamnsbanan, kan byggnader för kombinerad användning för bostäder/kontor/handel uppföras i de västra delarna av Spårområdet efter att områdets lämplighet prövats i detaljplan.

Husen bör utföras som radhus i 2+1 plan med bottenplanet avsett för verksamhet och övriga plan för bostadsändamål. Byggnadernas utförande, planlösningar mm ska ske utifrån platsens egenskaper, och då särskilt med hänsyn till de risk- och bullerförhållanden som Simrishamnsbanans genomförande innebär.

Parkeringsplatser bör planeras med hänsyn till bostadsbehov samt behovet av besöksparkering för verksamheter. Fordonsuppställning bör utföras som gemensamhetsanläggning inom kvartersmark.

3. Traditionella karaktärer avseende byggnadsstilar där detaljplanerna reglerar huvudprinciperna för områdets utformning, t.ex. byggnadshöjd, placering och orientering.

3.1 Omma 1:7 m.fl: Området är beläget mellan Sjöbo Västs bostadsområde och Sjöbo Golfklubb norr om väg 11. Tillgången till infrastruktur och befintlig kollektivtrafik i ett naturskönt läge gör det intressant att undersöka för utbyggnad av bostäder.

Fastigheterna i området påverkas av buller och transporter av farligt gods längs väg 11. Dessa förutsättningar liksom mängden bostäder, husens placering inom området, utformning, servicebehov har utretts i ett planprogram för området.

3.2 Sjöbo Väst: Handeln i området kommer att byggas ut till att komplettera den övriga handeln i tätorten, och ge en god service till bl.a. de som bor i närheten.

Husen i kommande etapper planeras med hänsyn till utbyggnad av fjärrvärmenät och passiv-/lågenergihus. Det bör finnas vissa möjligheter till fritidssysselsättning i Sjöbo Väst. Inom detaljplanerat område finns utrymme för t.ex. banor för BMX-/MTB-cykling, bollplaner mm. Dessa bör genomföras i samband med områdets framtida exploatering.

3.3 Sandbäck 2:12 & 6:4: Området är beläget norr om väg 11/13. Dess framtida stationsnära läge gör det intressant att undersöka för tätortens vidare utbyggnad av bostäder.

Fastigheterna i området påverkas av buller och transporter av farligt gods längs väg 11/13. Dessa och motsvarande förutsättningar som uppkommer i samband med Simrishamnsbanas genomförande, liksom mängden bostäder, husens placering inom området, utformning, servicebehov etc utreds i samband med detaljplanering av området.

7. Översiktsplanens konsekvenser

Konsekvensbeskrivning enligt PBL

Enligt plan- och bygglagens (PBL) 4 kap. 8 § andra och tredje stycket ska det i planbeskrivningen redovisas planeringsförutsättningarna, skälen till planens utformning och de åtgärder som kommunen avser att vidta för att fullfölja planen. Vidare ska planens konsekvenser tydligt kunna utläsas. Konsekvensbeskrivningen (KB) enligt PBL har en fri utformning. Av beskrivningen bör planens ekonomiska, ekologiska och sociala konsekvenser framgå.

Mål och strategi

Kommunen planerar för en befolkningstillväxt med upp till ca 2500 nya invånare i Sjöbo tätort fram till 2030. Den förutsedda befolkningstillväxten motsvarar ett behov av upp till 1200 nya bostäder fram till år 2030.

Strukturella förändringar

De centrala delarna av Sjöbo förändras genom den förtätning av bebyggelsen som föreslås och genom att gamla verksamhetsområden förändras. Genom utbyggnaden av Simrishamnsbanan kommer stads- och landskapsbilden att påverkas.

Simrishamnsbanans utbyggnad

Den planerade utbyggnaden av Simrishamnsbanan, som kan komma under slutet av planperioden, innebär sannolikt den största förändringen för samhället. Tåget bedöms (Affärsplan Simrishamnsbanan 2009/2010) jämfört med buss, grovt sett halvera restiden till Malmö (från 60 till 30 min). Till Lund blir differensen lägre (5-10 min) på grund av bytestid från tåg till buss alternativt spårväg. Regionalt kan utbyggnaden innebära att den starka tillväxten inom Malmö-Lund-regionen sprids till de östra delarna av Skåne.

Utbyggnaden av Simrishamnsbanan är ett överordnat mål för kommunens planering som förväntas leda till en miljöanpassning av transporterna och till:

- förbättrade förutsättningar för näringsliv och arbetsmarknad,
- att befolkningstillväxten stärks samt en
- ökad tillgänglighet till högre utbildning.

Kommunens strategi är att understödja utbyggnaden genom ett ökat bostads-, handels- och servicebyggande i stationsnära lägen. Utbyggnaden av Simrishamnsbanan bidrar till ökad rörlighet genom att människor i större utsträckning kan bo kvar i samhället och pendla

till arbete på annan ort samtidigt som det kan bli lättare att rekrytera personal till företag i Sjöbo. Den ökade tillgängligheten genom Simrishamnsbanan ökar ortens attraktivitet som bostadsort vilket gynnar den kommunala ekonomin genom ett ökat skatteunderlag.

Utbyggnaden innebär en ny barriär för kontakter mellan tätortens områden och en ny störningskälla för buller och vibrationer. Genom tysta moderna tåg, låga hastigheter och genom att ingen godstrafik förväntas trafikera banan i större omfattning, minskar trafikens omgivningspåverkan och behovet av skyddsavstånd till järnvägen. Trafikverket belyser i planeringen (Förstudie för Simrishamnsbanan Dalby - Tomelilla) behovet av åtgärder för banans genomförande. Trafikverket redovisar i förstudien även andra tänkbara alternativ till den tidigare järnvägssträckningen. En alternativ sträckning som följer väg 11 mot Tomelilla diskuteras. I den nu aktuella översiktsplanen redovisas detta alternativ som ett spårreservat. Sträckningen innebär visst intrång i landskapsbilden i Sjöbo Ora, vilket i den påbörjade järnvägsutredningen får vägas mot bl.a. de intrång som utbyggnaden kan medföra på naturvärden i Fyledalen.

Centrumutveckling

Stadsbilden i centrum kommer avsevärt att förändras genom att dagens håltomter, idag oanvända markytor och äldre verksamhetsbebyggelse, ersätts av ny bebyggelse. Den planerade förtätningen med nya bostäder, service m.m. innebär en vitalisering av tätortskärnan. Utvecklingen av nya handelsfunktioner nära stationsläget underlättar handel i samband med arbetspendling.

En ökad satsning på lägenheter för ungdomar och äldre förväntas leda till ett ökat kvarboende i orten. Fotgängarprioriteringen av Västergatan innebär en tryggare vistelsemiljö för gående och sannolikt förbättrade förutsättningar för butikerna längs gatan. Att tydliggöra och aktivera det nordsydliga stråket mellan Färsingaskolan och centrum kan även det leda till tryggare vistelsemiljö. Andelen tunga transporter genom centrum bedöms minska genom genomfartsförbud och genom omstruktureringen av befintliga verksamhetsområden.

Förtätningen av samhället är också positiv ur markhushållningssynpunkt då den innebär ett minskat behov av att ianspråkta ny natur- eller odlingsmark för bebyggelse. Förtätningar inom samhällets centrala delar innebär normalt en god ekonomi då man därigenom tillgodogör sig tidigare gjorda investeringar.

Boendemiljö, barn och äldre

Målsättningen är att skapa goda upplevelserika boendemiljöer för boende i alla åldrar. Ett varierat bostadsbyggande eftersträvas med lägenheter för unga, seniorboende, trygghetsboende, LSS-lägenheter och gruppboendestäder. Utvecklingen av trygga och säkra kommunikationer, tätortsnära rekreationsområden, fritidsanläggningar, temalekplatser, urbana grönstrukturer, begränsningar av genomfartstrafiken, gångfartsstråk, utbyggnad av gc-vägnätet och skapande av nya mötesplatser är exempel på viktiga förslag som redovisas för att uppnå en god boendemiljö.

Bostadsutbyggnad

Genom planerad småhusutbyggnad inom Sjöbo Väst och Grimstofta samt genom utbyggnad av flerbostadshus i centrum får kommunen ett mera komplett utbud av bostäder. Utbyggnaden av mer perifera områden innebär att tillgängligheten till kollektivtrafik blir mindre god. I vissa fall, som för t ex Sjöbo Väst innebär utbyggnaden av ett perifert område andra boendekvalitéer som t ex en ökad närhet till rekreativa områden.

Serviceutbyggnad

Planerad utbyggnad av nya bostäder medför ett ökat behov av allmän service, bl.a. lokaler för rekreation och fritidsverksamheter. Kommunens prognos för befolkningsutvecklingen innebär att det inom den närmaste 10-årsperioden däremot inte finns ytterligare behov av skollokalerna.

Verksamhetsutbyggnad

Genom Ommadals industriområde och Sjöbo företagspark har kommunen en god beredskap för såväl omflyttning av företag inom orten som för nyinflyttning av företag. Båda verksamhetsområdena ligger i direkt anslutning till områden med natur- och kulturvärden. För Sjöbo företagspark krävs tämligen stora förebyggande åtgärder, bland annat vad gäller dagvattensystemets utformning, trädplanteringar och bebyggelsegestaltning för att anpassa utbyggnaden till omgivningen. Utbyggnaden av Sjöbo företagspark förutsätter att en trafiksäker gång- och cykelförbindelse anordnas mot centrum med planskild korsning av väg 13.

I Ommadals industriområde finns det möjligheter för företag vars verksamheter inte tillåter placering nära bostadsområden pga bulleralstring, tung fordonstrafik och liknande orsaker att etablera sig. Ut- och infart till området från väg 13 sker via rondellen i korsningen mellan väg 13/Ommadalsvägen. Det finns planer på att utveckla en vandringsled eller ett

rekreationsstråk längs Björkaån. Det kan medföra att även mindre serviceverksamheter - t.ex. med anknytning till friluftslivet - kan vara intresserade av att etablera sig i den norra delen av planområdet.

Handels- och serviceutbyggnad

Utbyggnaden av service i trafikorienterat läge inom Sjöbo Väst innebär att Sjöbos roll som handelscentrum för den omgivande landsbygden stärks samtidigt som behovet av en väl fungerande handel i de centrala delarna av Sjöbo kvarstår. Serviceutbyggnaden inom Sjöbo Väst ökar tillgängligheten för bilburna besökare, samtidigt som läget försvårar tillgängligheten för icke bilburna.

Den ökade konkurrensen för butikerna i centrum till följd av nya handelsetableringar på Sjöbo Väst kan kompenseras av den attraktivitetshöjning av centrum som på kort sikt sker genom t.ex. Västergatans ombyggnad och förtätningen av tätortens centrala bebyggelse. På längre sikt kan attraktiviteten öka via Simrishamnsbanans utbyggnad och stationens centrala placering.

I samband med upprättandet av detaljplan för området har en handelsanalys (AB Handels utredningsinstitut december 2009) genomförts för den planerade utbyggnaden. Det finns idag ett stort utflöde av köpkraft från kommunen, särskilt i sällanköpshandeln, till större marknadsplatser i den omkringliggande regionen. Bedömningen är att den planerade utbyggnaden av dagligvaror (ca 2 500 kvm säljyta) förväntas påverka samtliga dagligvarubutiker i Sjöbo kommun, men framförallt mot butiker med ett likartat utbud och koncept samt butiker som ligger centralt i tätorten Sjöbo. Det bedöms på kort sikt inte otänkbart med omlokaliseringar av befintliga butiker i centrala Sjöbo till Sjöbo Väst. Stadskärnans kvalitativa innehåll förändras genom att lokaler som idag utnyttjas för försäljning av dagligvaror kommer att tas över av andra detaljhandelsföretag, verksamheter eller bostäder. Den planerade utbyggnaden av sällanköpsvaror (3800 kvm säljyta) kan innebära en överflyttning av verksamheter från centrum till nya och mer ändamålsenliga lokaler på Sjöbo Väst. Kommuninvånarna bedöms i något större utsträckning göra inköp i Sjöbo istället för på marknadsplatser i den omgivande regionen.

Grönstruktur

Förtätningen av bebyggelsen i centrum ökar behovet av att, som föreslås, utveckla befintliga parker och grönområden i tätortskärnan. Vidare ökar behovet av att skapa bra kontakter mot omgivande rekreativområden som t ex Sjöbo Ora och Åsumsån.

Teknisk försörjning

Ett ledningsnät för fjärrvärme finns utbyggt inom tätortens centrala delar vilket ger goda förutsättningar för att uppnå en långsiktigt hållbar värmeförsörjning av den nya bebyggelsen.

Utredningsområden

Tätortens primära utredningsområde för utbyggnad av bostäder och service är Spårområdet. Detta kan relativt lätt kopplas till samhällets nuvarande infrastruktur och har redan i dagsläget en god tillgänglighet till befintlig service och kollektivtrafik.

8. Genomförande

Detaljplaner

Kommunen kommer att upprätta detaljplaner för utbyggnad av de områden som föreslås. Upprättande av exploateringsavtal kommer att ske i samband med att detaljplanerna upprättas.

Etapputbyggnad

Bostadsutbyggnaden kommer att genomföras i den takt som är lämplig i relation till efterfrågan och möjligheterna till utbyggnad av infrastruktur och övrig nödvändig service. Pågående bostadsutbyggnad inom planlagd mark sker på Sjöbo Väst och Grimstoftaområdet. Dessa områden omfattar i huvudsak småhusbebyggelse. För att tillgodose efterfrågan på bostäder i flerfamiljshus samt andra boendeformer i centrala lägen har detaljplanering av området kring Silogatan/Fabriksgatan påbörjats. I första hand avser Sjöbo kommun att genomföra tätortens kommande utbyggnad inom dessa områden. Utbyggnad av övriga områden kommer att ske när behov uppstår.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning kommer att ske med stöd av kommande detaljplaner.

Huvudmannaskap

Kommunen kommer att vara huvudman för allmän platsmark avseende parkområden, huvudvägar, samt gång- och cykelstråk på den mark som ägs av kommunen i dag. Inom utbyggnadsområdena kommer huvudmannaskapet för motsvarande områden att tillfalla kommunen eller särskilt upprättad samfällighetsförening.

Teknisk försörjning

Kommunen kommer att stå för utbyggnad av huvudledningar för vatten och avlopp, samt anläggningar för avledande av dagvatten i öppna och slutna avrinningsssystem. Inför förtätningen av Spårområdet krävs en utredning som klargör hur den planerade bebyggelsen ska försörjas med VA-ledningar och knytas ihop med befintligt huvudledningsnät. Kommunen kommer att upprätta separata avtal för anslutning till VA-nät med varje enskild fastighetsägare för täckning av kostnader före utbyggnad av VA-ledningar. Dagvatten i form av nederbörd ska i första hand tas om hand där den faller, dvs. enligt LOD - lokalt omhändertagande av dagvatten.

Trafik

Huvudvägnät: Vägarna 11 och 13 ingår i det övergripande vägnätet, och är riksintressen för transporter av farligt gods. I planområdet är vägarna tvåfiliga, och är maximalt hastighetsbegränsade till 80 km/h. Trafikcirkulationsplatser finns i de flesta korsningspunkter med anslutningar till övrigt vägnät. En cirkulationsplats anläggs i korsningen Ommadalsvägen/ Esplanaden/väg 13 under 2012. Simrishamnsbanan bör i första hand korsa vägarna 11/13 i planskilda lägen. Förutsättningarna för detta utreds i samverkan med Trafikverket.

Lokalgatunät: Under 2012 kommer Idrottsgatan att förlängas till Östergatan/Tolångavägen, och utgöra en viktig länk i samhällets huvudvägnät med syfte att avlasta tätortens centrala delar från genomfartstrafik. Vid genomförandet bör hänsyn tas till Simrishamnsbanans utbyggnad. Tolångavägen är en huvudväg för trafikförsörjningen av de östra delarna av Sjöbo tätort. De planerade åtgärderna omfattar en separat gång- och cykelled och syftar bl.a. till ökad framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. I samband med den kommande planeringen av Spårområdet krävs en trafikutredning som behandlar både nutida och framtida behov med hänsyn till tillgänglighet, genomfarter, parkeringsbehov, trafiksäkerhet och buller.

Gång-, cykel- och motionsstråk (GCMotions-stråk): I Sjöbo tätort finns ett nätverk av cykelstråk som förbinder i de flesta av dess områden med varandra. Stråken kan byggas ut och tydliggöras genom t.ex. skyltning och trafiksäkra lösningar för att stimulera cykelanvändningen inom tätorten. I början av 2000-talet skyltades två promenadleder - "Hälsogången" - som i stora delar sammanfaller med cykelstråken. Både gång- och cykelstråken kan utvecklas till att täcka in tätortsnära naturområden längs Björkaån/Åsumsån, och kompletteras med motionsspår för löpning genom samhällets mindre trafikerade delar. Under planperioden avser Sjöbo kommun att utveckla nätverket till att bli sammanhängande inom tätorten.

Ägoförhållanden

Kommunen har för avsikt att förvärva privatägd mark som kan erfordras för detaljplanernas genomförande.

9. Planeringsförutsättningar

Avloppsvatten: Sjöbo reningsverk är utrustat för mekanisk, biologisk och kemisk rening. Utbyggnad planeras för etappvis anslutning av högst 16000 personer fram till 2030.

Biotopskydd: Åtgärdsprogram för hotade arter, bl.a. vildbin är under bearbetning hos Naturvårdsverket och Sveriges länsstyrelser. I Sjöbo tätort finns en lokal för vildbin som omfattar slåttersandbiet (*Andrena humilis*) och slåttergökbiet (*Nomada integra*). Slåttersandbiet är starkt hotat, och slåttergökbiet är akut hotat (Rödlistan 2010). Vildbina finns i Orebacken N, nära bollplanerna. Åtgärder för att sprida binas boplatser bör undersökas snarast eftersom habitatet kan komma att påverkas av Simrishamnsbanans genomförande. Skötselplan för binas habitat har upprättats.

Utbyggnads- och utredningsområden som omfattas av fördjupningen av översiktsplanen innehåller inga kända skyddade biotoper.

Bredband: Hela tätorten kan anslutas till bredband/fiber. Utbyggnad av mobilt 4G-nät planeras.

Dricksvatten: Vattenförsörjningen till Sjöbo tätort baseras på uttag av grundvatten som bereds och distribueras till abonnenterna. Grundvattnet håller en hög kvalitet och kemikalier för fällning och desinfektion behöver inte användas. Vattnet avhärddas, och har efter avhärddning en hårdhet på ca 6,5° dH. Vattentäkterna som försörjer Sjöbo tätort med dricksvatten är centralt belägna, och vidare utbyggnad över och i anslutning till dessa ska ske restriktivt, liksom i vattenskydds-zoner.

Grundvattentäkten berörs av planerad utbyggnad av Tolångavägen. Framtida bebyggelse och trafikutbyggnader inom skyddsområdet kan beröras av de restriktioner som kan bli aktuella att införa för att skydda grundvattentäkten. Vid planerad utbyggnad av Tolångavägen kommer trafikdagvattnet att genom brunnar i körbanan och täta ledningar ledas ut till täta utjämningsmagasin och/eller diken vid sidan av vägen. Genom denna åtgärd kommer säkerheten vid en eventuell farligtgodsolycka att öka inom vattentäktens skyddsområde.

Elförsörjning: Sjöbo tätort försörjs med elektricitet av Sjöbo Elnät AB. E-on Elnät Sverige AB har en regionledning och en fördelningsstation inom planområdet. Se karta på sidan 37.

Fjärrvärme: Fjärrvärmeanläggningen finns på industriområdet väster om väg 13, och drivs av Sjöbo Värme AB (dotterbolag till Rindi Energi AB). Ledningsnätet är utbyggt till tätortens centrala delar, och har möjlighet att försörja flerfamiljshus i de delar som planeras för utbyggnad fram till 2030.

Fornlämningar: Det finns fornlämningar i hela planområdet av skiftande typer som minnesmärken, fyndsamlingar, boplatser och by-/gårdstomter. Dessa är skyddade genom bestämmelserna i 2 kap Kulturminneslagen. Om ytterligare fornlämningar påträffas i samband med markberedningsarbeten inom planområdet ska kommunen underrätta Länsstyrelsen i enlighet med 2 kap 10 § Kulturminneslagen.

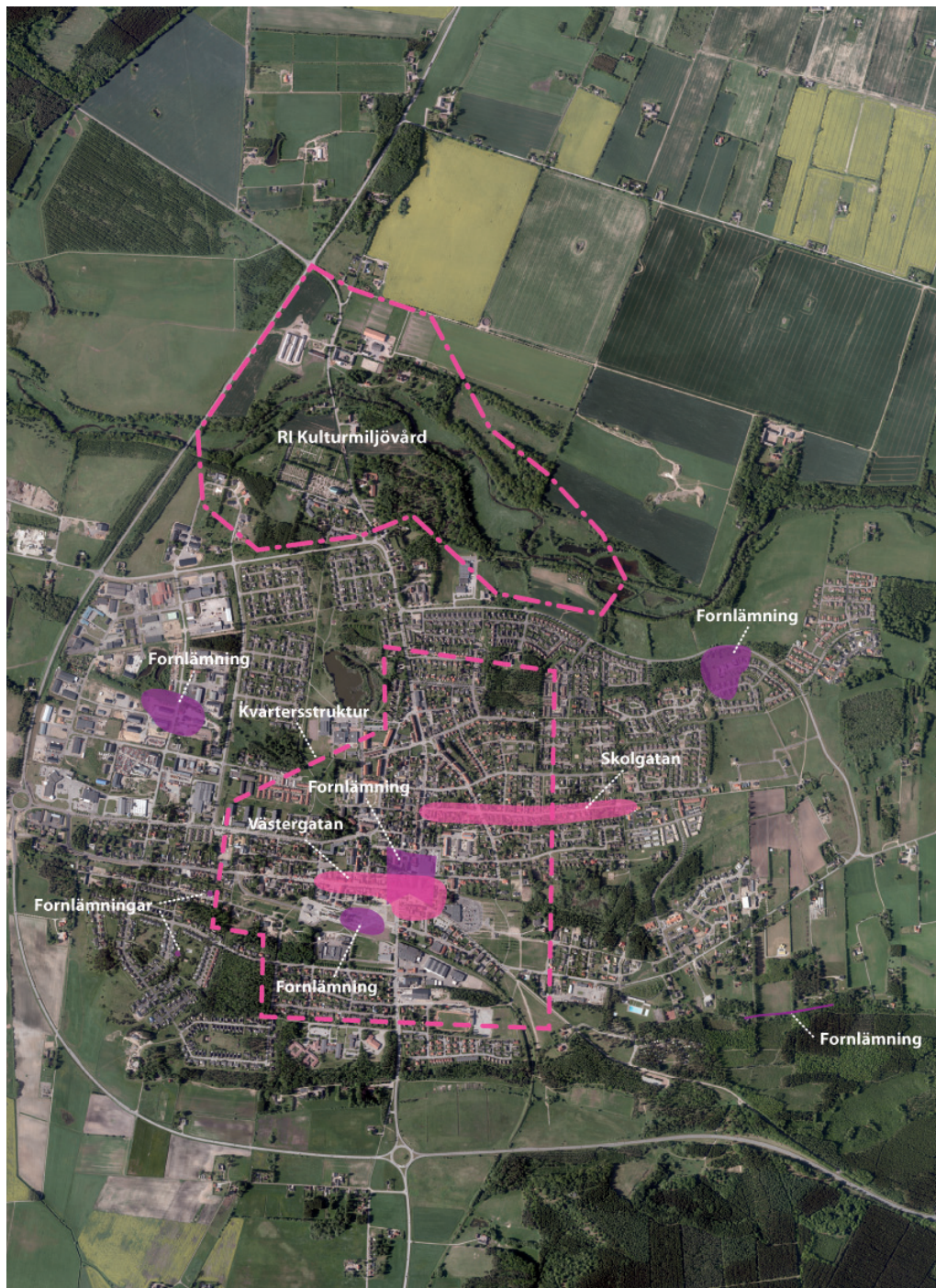
Järnväg: Trafikverkets strategi är att farligt gods ska vara möjligt att transportera på i princip alla banor. Farligt godstransporter på Simrishamnsbanan kan förekomma i framtiden. Banan dimensioneras för att främst klara persontrafik, men även för enstaka godsvagnar, s.k. vagnuttag, till Malmö eller Ystad. Föreslagen bebyggelse ska planeras med hänsyn till detta.

Simrishamnsbanan är utpekad som ett riksintresse för kommunikation. Inga åtgärder får vidtas i järnvägens närhet som kan skada anläggningens funktion eller utnyttjande. Sjöbo kommun verkar för att järnvägstrafik ska återupptas på Simrishamnsbanan, sträckan Malmö

Område med biotopskydd



Områden med fornlämningar & kulturmiljöer



- Staffanstorp - Dalby - Sjöbo - Tomelilla - Simrishamn.

Den gamla järnvägssträckningen för Simrishamnsbanan omges inom tätortsavsnittet av bostadsbebyggelse, verksamhetsområden, stationsområdet och obebyggda friområden. Ett cirka 50-talet småbostadshus (1-2 våningar) är belägna direkt i anslutning till banan. Järnvägsutbyggnaden innebär behov av bullerdämpande plank inom avsnitt där bostadsbebyggelsen ligger nära banan.

Ny bebyggelse längs den framtida Simrishamnsbanan bör placeras på ett minsta avstånd på 30 meter från järnvägen. Buller- och vibrationsutredningar ska utgöra underlag för detaljplaners framtagande för områden i närheten av järnvägsförbindelsen. Viss verksamhet där människor endast uppehåller sig tillfälligt kan finnas inom detta avstånd, t.ex. parkeringsytor, trafikanläggningar, garage, förråd och vegetation. När järnvägsutredningen (påbörjas 2012) visar järnvägsspårens placering inom tätorten, kan spårreservat komma att avsättas.

Kulturmiljövård:

Riksintressen: M:K180 Södra Åsum är ett sockencentrum med kringliggande odlingsbygd kring Åsumsån. Kommunen anser att framtida utbyggnad i dess närhet ska föregås av detaljplan som behandlar tillvaratagandet av uttrycken för riksintresset.

Regionala intressen: Bebyggelsemiljön i Sjöbo tätort är av kulturhistoriskt värde, och vid upprättande eller ändring av detaljplan ska detta tas i beaktande liksom vid bygglovsprövning. Samråd ska tas med Länsstyrelsen om förändringar som kan inverka väsentligt på miljön i området.

Landskapsbildsskydd: Sjöbo Ora omfattas av landskapsbildsskydd enligt f.d. 19 § Naturvårdslagen, vilket fortfarande är gällande.

Miljöstörande verksamheter: Miljöfarlig verksamhet delas in i A-, B-, C- och U-anläggningar beroende på verksamhetsslag och storlek. För att få driva en miljöfarlig verksamhet krävs tillstånd (A- och B-anläggningar) eller anmälan (C-anläggningar). För A-objekt söks tillstånd hos miljödomstol, för B-objekt söks tillstånd hos länsstyrelsen och för C-objekt krävs anmälan till miljö- och byggnadsnämnden. För U-anläggningar behövs ingen anmälan, men de har lika stor skyldighet att följa miljöbalkens bestämmelser som A-, B- och C-anläggningar. Miljö- och byggnadsnämnden utövar tillsyn på U-anläggningar, och de ska besökas vart 4:e år enligt tillsynsplan.

Pågående miljöstörande verksamheter

- B-objekt
 - C-objekt
 - ✕ Objekt under prövning
 - Utbyggnadsområde för bostäder (se även markanvändningskarta (bilaga))
 - Regionnätledning
 - Fördelningsstation
1. F.d. deponiområde (B & C-objekt)
 2. Reningsverk, skyddsavstånd 300 m
 3. Tåktverksamhet, skyddsavstånd 500 m
 4. Avfallshantering
 5. Avfallshantering, skyddsavstånd 200 m
 6. Betongindustri, skyddsavstånd 200 m
 7. Bildemontering, skyddsavstånd 500 m
 8. Djurhållning, skyddsavstånd 500 m
 9. Drivmedelsförsäljning, skyddsavstånd 100 m
 10. Livsmedelsindustri
 11. Metallåtervinning, skyddsavstånd 200 m
 12. Miniolfroad-bana
 13. Slakteri, skyddsavstånd 500 m
 14. Tryckeri, skyddsavstånd 200 m
 15. Uppställningsplats för kollektivtrafikfordon; tankning
 16. Verkstadsindustri, skyddsavstånd 200 m
 17. Värmeanläggning
 18. Biogasanläggning, skyddsavstånd 500 m



0 200 400 1000 meter

I princip samtliga verksamheter med skyddsavstånd finns i Sandbäcks och Ommadals industriområden i tätortens västradelar. F.n. prövas lokaliseringen av produktionsanläggning för biogas i Ommadals industriområde.

Naturmiljö: Tätortens sydöstra del gränsar till ett område av riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § Miljöbalken, N75 Sjöbo Ora - Fyledalen - Nybroån med biflöden. Riksintresset omfattar framförallt odlingslandskap och våtmarker utanför Sjöbo tätort och påverkas enligt kommunens bedömning inte av utbyggnad inom planområdet. En ändring av riksintresseområdets gräns mot norr diskuteras med Länsstyrelsen.

Strandskydd: För att trygga allmänhetens tillgång till platser för bad och friluftsliv råder strandskydd vid hav, insjöar och vattendrag. Generellt strandskydd på 100 meter från vattendraget gäller för Åsumsån/Björkaån. Kommunen verkar för att vattenkvalitet och biologisk mångfald ska gynnas längs vattendragen.

Vägar: Väg 11 och väg 13 är utpekade som riksintressen för kommunikation, och är stommen i kommunens vägnät. För dessa vägar gäller generellt enligt Trafikverket ett bebyggelsefritt område på 30 meter från vägområdesgräns till närmsta bebyggelse. Buller- och vibrationsutredningar ska utgöra underlag för detaljplaners framtagande för områden i närheten av vägarna 11 och 13.

Väg 11 och väg 13 ingår i förslag till värnat vägnät i Skåne. Det värnade vägnätets syfte är att upprätthålla en hög och jämn standard för tillgänglighet och framkomlighet. Åtgärder som inverkar negativt på framkomligheten på dessa vägar ska undvikas, som lokalt sänkt hastighet. Antalet anslutningar till dessa vägar ska vara så litet som möjligt.

Värdefulla vatten: Åsumsån/Björkaån är utpekade av Länsstyrelsen värdefulla naturmiljöer i och i anslutning till sjöar och vattendrag inom ramen för miljömålsarbetet. Miljömålet "Levande sjöar och vattendrag" innehåller ett delmål som säger att minst hälften av de skyddsvärda natur- och kulturmiljöerna ska ha ett varaktigt skydd 2015.

Större delarna av Sjöbo tätort ingår bland de områden som skyddas enligt vattendirektivet. En miljö kvalitetsnorm ska baseras på vattnets status idag samt en bedömning om vattnet är konstgjort, kraftigt modifierat eller om ett undantag ska tillämpas. Statusen bedöms i sin tur med hjälp av ett antal biologiska, kemiska och hydromorfologiska parametrar. Exempel på det sistnämnda är dammar, kanalisering eller förändrat flöde. För ytvatten finns

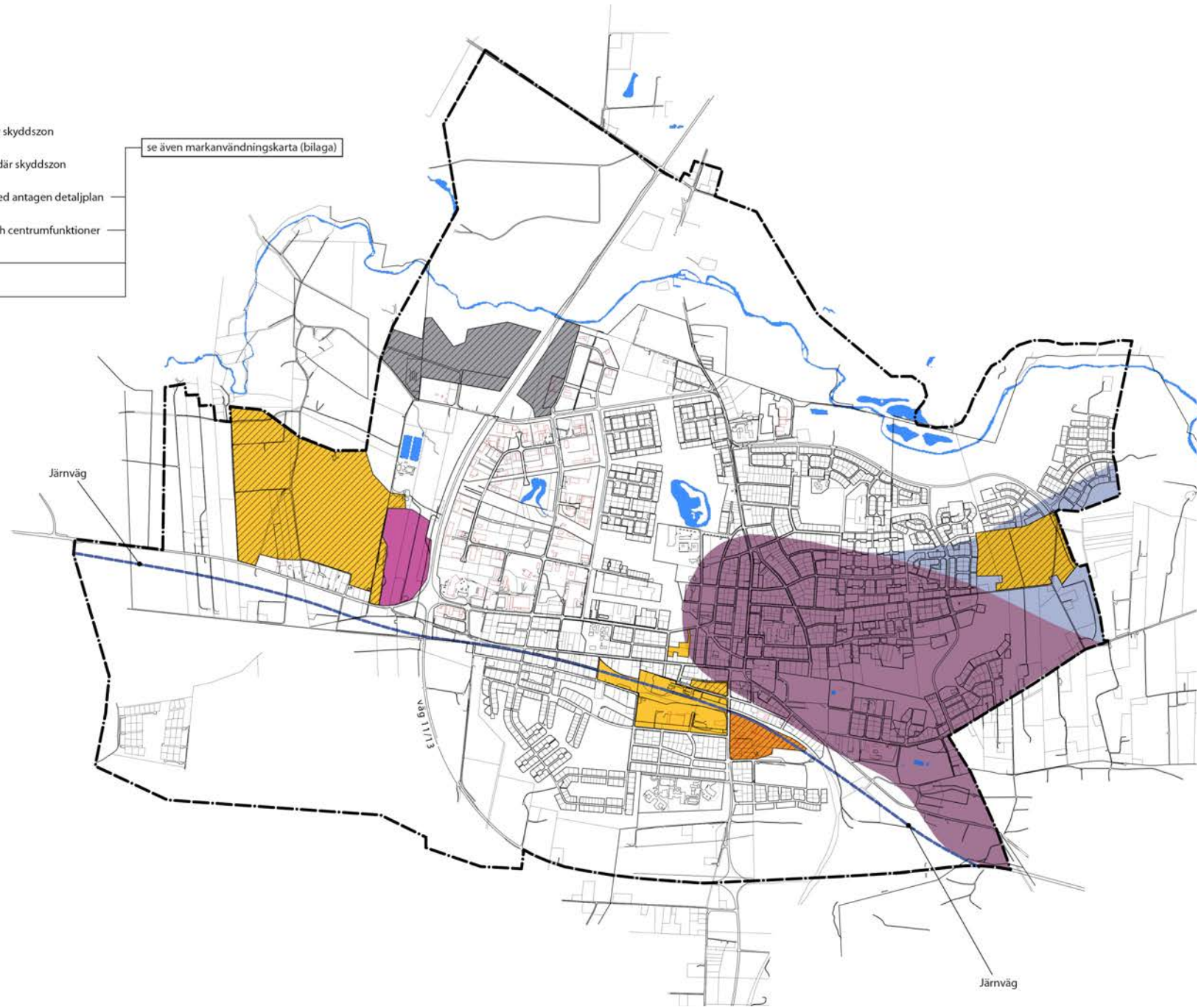
miljö kvalitetsnormer för kemisk och ekologisk status. Åsumsån/Björkaån har enligt Viss (databasen Vatten Informations System Sverige) en måttlig ekologisk status samt en ej god kemisk status.

Vattenskyddsområden

- Planområdesgräns
- Ny järnväg

- Förslag till utökad vattenskyddsområde; primär skyddszon
- Förslag till utökad vattenskyddsområde; sekundär skyddszon
- Utbyggnadsområde för bostadsbebyggelse med antagen detaljplan
- Utbyggnadsområde för bostadsbebyggelse och centrumfunktioner
- Utvecklingsområde för centrumfunktioner
- Utbyggnadsområde för verksamheter

0 200 400 1000 meter



10. Fortsatt/pågående planarbete

Det finns ett behov av ett planeringsunderlag för bevarandevärda kulturmiljöer som utgår från kontextuella aspekter i bebyggelselandskapet. Avsaknaden av ett sådant försvårar bedömningar av hur befintliga byggnader och platser kan påverkas av t.ex. nya byggnader i närheten eller förändringar i angränsande befintlig bebyggelse. Detta underlag tas fram parallellt med fördjupningen av översiktsplanen, och avslutas under början av 2013.

Sjöbo kommun har påbörjat arbetet med att ta fram en ny Grönstruktur- och naturvårdsplan med syfte att bl.a. kunna peka ut framtida utbyggnadsområden med hänsyn till naturvärden mm. Arbetet pågår till 2015.

En trädpolicy bör upprättas som stöd i det långsiktiga arbetet med att tillgodose tätortsträdens livsbetingelser på bästa sätt, och anger förutsättningar för planering och skötsel inför de förändringar i tätortsmiljön som planeras. En trädplan bör komplettera policyn där det befintliga trädbeståndet inventeras och dokumenteras. Detta arbete bör inledas snarast.

En plan-pm för Spårområdet avslutas hösten 2012, och följs upp med ett planprogram under 2013 som underlag inför kommande detaljplanläggning.

Från 2012 pågår en översyn av äldre gällande stads-/detaljplaner för Sjöbo tätort.

Arbetet med att upprätta en kommuntäckande VA-plan planeras att inledas under 2014, och som i lämplig omfattning fogas till Sjöbo kommuns översiktsplan.

Upprättandet av en trafikstrategi och trafikplan enligt "Trafik för en attraktiv stad" (TRAST) pågår, och avslutas under 2013.

11. Källförteckning

- Litteratur:
- Befolkningsprognos 2010-2019, Sjöbo kommun, Statisticon, 2010
- Bevarandevärda kulturmiljöer i Sjöbo kommun, Sjöbo kommun, 1993?
- Boendeplanering - en strategisk fråga för kommunen, Boverket, 2006
- Bostadens yttre värden, Länsstyrelsen i Skåne län, 2008
- Bostadsnära natur, Boverket, 2007
- Buller i planeringen, Boverket, 2008
- Bättre luft och mindre buller - så här gör vi!, SKL, 2008
- Bättre plats för arbete, Boverket, 2004
- Cykelplan för Sjöbo, Sjöbo kommun, 2000
- Framtidens näringsliv, Region Skåne, 2010
- Fördjupning av översiktsplan, Grimstofta söder, Sjöbo kommun, 2007
- Förstudie Simrishamnsbanan, Trafikverket, 2011 (förslagshandling)
- Grundvattenplan, Sjöbo kommun, 1997
- Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur, Region Skåne, 2012
- Hållbar stadsutveckling med utgångspunkt från stadens gröna och blå strukturer, Naturvårdsverket, 2010
- Hälsogången, Sjöbo kommun, 2002
- Hästen i kommunen - betyder mer än du tror, Hästnäringens Nationella Stiftelse, 2008
- i blandstaden, Länsstyrelsen i Skåne län, 2009
- Infrastruktur- och byutveckling i Öresundsregionen, IBU-Öresund, 2011
- Järnvägen i samhällsplaneringen, Banverket, 2009
- Klimat- och energistrategi för Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län, 2008
- Klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2006:94), Miljödepartementet, 2006
- Miljökvalitetsnormer i fysisk planering, Boverket, 2005
- miljomal.se, Miljömålsportalen, 2012
- Mångfunktionella ytor, Boverket, 2010
- ne.se, Nationalencyklopedin, 2010
- Nationella miljömål en lokal utmaning, SKL, 2007
- Radonprogram, Sjöbo kommun, 2006
- Simrishamnsbanan genom Sjöbo, Sjöbo kommun, 2003
- Skånes kreativa kapacitet, Region Skåne, 2010
- stationsnära läge, Länsstyrelsen i Skåne län/Skånetrafiken/Trafikverket/Region Skåne, 2010
- Sydsvenska industri- och handelskammaren, 2010
- Trafik för en attraktiv stad, SKL, 2007
- Trafikplan, Sjöbo tätort, Sjöbo kommun, 2001
- Trafiksäkerhetsprogram, Sjöbo kommun, pågående (beräknas klart under 2013)
- Utvecklingsplan Simrishamnsbanan, Simrishamnsbanan - kommungemensam affärsplan, 2010
- Öresundsregionen i ögonhöjd, Region Skåne, 2010
- Översiktsplan för Sjöbo kommun, Sjöbo kommun, 2009
- Fotografier:
- Sophia Callmer (s. 4, 12 & 24; barn & grönska)
- Kasper Dudzik/Skånetrafiken (s. 4 & 10; tåg & resenärer)
- Entré Malmö (s. 13; shopping)
- Espresso House Sweden AB (s. 13; café)
- Conny Grip (s. 26; simhopp)
- Marie Nordgren (s. 16; hästar)
- Lena Ytterberg (s. 26; hundar)
- Sjöbo kommuns arkiv (övriga)
- Kartor:
- Joel Tufvesson
- Övriga illustrationer:
- Sjöbo kommuns arkiv
- Jesper Bergnordh
- Joel Tufvesson

12. Länsstyrelsens granskningsyttrande



GRANSKNINGSYTTRANDE 1(5)
2013-03-06 401-25568-12
65-A-0010

Vår referens

Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Anna-Mary Foltyn
040-25 27 21

Sjöbo kommun
Kommunstyrelsen
275 80 Sjöbo

Granskning av översiktsplan för Sjöbo kommun - Fördjupningen för Sjöbo tätort

Sjöbo kommun har översänt förslag till "Fördjupning av översiktsplan för Sjöbo tätort" till Länsstyrelsen för utställning enligt 4 kap 3 § Plan- och bygglagen (PBL 1987:10, här hänvisad till som ÄPBL).

Under utställningstiden ska Länsstyrelsen enligt 4 kap 9 § ÄPBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap 18 § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, eller
- bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet skall i enlighet med bestämmelserna i 4 kap 2 § ÄPBL fogas till översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte godtagit planen i en viss del, ska det anmärkas i planen. Den antagna översiktsplanen (ÖP) skall sedan spridas till sådana myndigheter och övriga som har väsentligt intresse av ÖP och som använder den som beslutsunderlag.

Länsstyrelsen synpunkter

Allmänt

Länsstyrelsen anser att planen på ett föredömligt sätt har utvecklat Sjöbo tätort genom förtätning av tätorten vilket skapar bra förutsättningar att behålla Sjöbo som en stark kollektivtrafikpunkt och bra förutsättningar att behålla ett livaktigt centrum. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att förtätning är rätt sätt att utveckla Sjöbo på.

Enligt vad länsstyrelsen kan utläsa i handlingarna är förtätningen möjlig att genomföra oavsett om järnvägsutbyggnaden av Simrishamnsbanan kommer till



GRANSKNINGSYTTRANDE 2(5)
401-25568-12
65-A-0010

stånd eller inte. Länsstyrelsen uppmanar därför kommunen att planera för ett resecentrum som är transportslagsneutralt.

Länsstyrelsen kan inte ta ställning till något av de föreslagna utredningsområdena eftersom lämpligheten inte är utredd. Dessa kan ligga kvar som en vision för framtiden men det går inte att gå på detaljplan direkt eftersom områdena inte prövats avseende lämplig markanvändning. Planförslaget två utredningsområden *Omnia 1:7 m.fl., Sandbäck 2:12 & 6:4* samt *Spårområdet* kan komma i konflikt med järnvägens framtida dragning.

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget hör samman de synpunkter, avseende hushållning med mark- och vatten särskilt med åkermarken, som gavs under samrådet gällande utredningsområdena för bostäder enligt översiktsplan 2009. Fortfarande saknar Länsstyrelsen riktlinjer i planförslaget för nyttillkommande enstaka hus t.ex. hur dessa ska placeras med tanke på anspråkstagande av jordbruksmark eller placering intill kollektivtrafik.

Länsstyrelsen anser att markanvändningskartan är alltför dold. Planbeskrivningen ska tydligt hänvisa till markanvändningskartan och det ska tydligt framgå att den har en överordnad status i förhållande till annat kartmaterial.

Riksintressen

Riksintresse för kulturmiljö

Länsstyrelsen delar inte kommunens syn på föreslagna förändringar av riksintresse för kulturmiljövården *M:K 180 Södra Åsum*. Kommunen hävdar i planförslaget att den *södra gränsen till riksintresset M180*, Södra Åsum, bör ändras. För att en bedömning ska kunna göras huruvida detta är lämpligt eller ej fordras en motivering kring varför gränsen bör ändras. Länsstyrelsen har inte funnit några relevanta skäl i planhandlingarna. Länsstyrelsen kan således inte ta ställning till föreslagen ändring av riksintressets avgränsning. Avgränsningen enligt Riksantikvarieämbetet ligger därför kvar.

Riksintresse för trafikslagets anläggningar avseende vägar

Länsstyrelsen bedömer att väg 13 inte påverkas negativt av planförslaget under förutsättning att hänsyn och behovet av eventuella åtgärder mot bullerstörningar säkerställs i kommande detaljplaner.

Riksintresse för trafikslagets anläggningar avseende järnväg

Simrishamnsbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Det innebär att kommunen ej får planera bebyggelse på ett sätt som kan påtagligt försvåra tillkomst och utnyttjande av anläggning för den framtida Simrishamnsbanan (Miljöbalken 3 kap 8 §.). Riksintresset är inte begränsat till persontrafik. Därför måste kommunen ta höjd för en eventuell utveckling av godstrafik på spåret som inkluderar farligt gods.



GRANSKNINGSYTTRANDE

3(5)

401-25568-12
65-A-0010

GRANSKNINGSYTTRANDE

4(5)

401-25568-12
65-A-0010

Kommunens viljeriktning är:

- Att förorda det centrala stationsläget
- Sjöbo och Svansjö sommarbyar, Sjöbo Väst samt friluftsbadet och campingplatsen vid Sjöbo Ora bör inte ingå i den järnvägskorridoren som studeras vidare i järnvägsutredningen. Vid sommarbyarna bör järnvägen dras mellan den nuvarande banvallen och väg 11.
- Barriäreffekterna mot rekreationsområdet vid Sjöbo Ora samt den utökning av kommunens vattenskyddsområden som är på gång, bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Simrishamnsbanan är riksintresse trots att den är på planeringsstadiet. Det finns inte avsatt pengar i den långsiktiga åtgärdsplaneringen till genomförandet dock finns det planeringspengar. Kommunen måste därför ta höjd för Simrishamnsbanan i sin översiktsplan och inte planera något som kan komma att innebära skada på riksintresset. Länsstyrelsen kan inte utesluta att planförslaget, avseende riksintresse för trafikens anläggningar, kan medverka till att riksintresset påtagligt skadas.

Länsstyrelsen anser att det är för tidigt att avfärda möjliga sträckningar för Simrishamnsbanan. Det finns inte stora konflikter mellan kommunens planförslag och de korridorer som redogjorts i förstudien för Simrishamnsbanan. Planförslagets två utredningsområden *Omma 1:7 m.fl.*, *Sandbäck 2:12 & 6:4* samt *Spårområdet* kan komma i konflikt med järnvägens framtida dragning. I dagsläget finns inget beslutat kartmaterial som är relevant för Simrishamnsbanan. Länsstyrelsen upplyser om att Trafikverket kommer ta fram uppdaterat kartmaterial under första halvåret 2013.

Där nybyggnation föreslås nära farligt godsled samt riksintresse för trafikslagets anläggningar avseende järnväg kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att antaga framtida detaljplaner. Detsamma gäller för buller och vibrationsutsatta områden i anslutning till väg- och järnväg.

Lämplig markanvändning med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Det är utifrån planhandlingarna inte möjligt att bedöma om efterföljande detaljplaner kan bli föremål för överprövning avseende hälsa och säkerhetsfrågor vid statens tillsyn av detaljplaner. Översiktsplanen har av naturliga skäl inte den detaljeringsnivån.

Länsstyrelsen vill dock belysa nedanstående frågor som särskilt relevanta ur hälso- och säkerhetssynpunkt i Sjöbo kommun.

Översvämning och erosion

I planen bedöms riskerna avseende översvämning och erosion övergripande. Inför kommande detaljplanläggning kan det finnas behov av att utreda specifika förhållanden i planerade utbyggnadsområden avseende topografi, inestängda områden och grundvattenförhållanden.

Utbyggnad nära miljöfarlig verksamhet

Där ny bebyggelse är planerad intill vägar och järnvägar som är rekommenderade för transport av farligt gods bör detta föregås av en riskbedömning som kan avgöra vilka riskreducerandeåtgärder som är nödvändiga.

Länsstyrelsen kan också komma att erinra mot framtida utbyggnader som föreslås i områden där förorenad mark påvisats.

Störningar från järnvägstrafik

Det finns en risk att riktvärdena för buller, enligt infrastrukturpropositionen (1996/1997:53), kommer att överskridas utomhus i områden närmast järnvägen. Kommunen bör beakta detta vid efterföljande prövningar.

Störningar från vägtrafik

Kommunen konstaterar i miljökonsekvensbeskrivningen att det i dagsläget inte finns någon bedömning gjord av bullersituationen. Länsstyrelsen förutsätter att man i den framtida detaljplaneringen genomgående redovisar och väger in bullerfrågan så att gällande riktvärden för trafikbuller (infrastrukturpropositionen 1996/97:53) för utomhusvärden samt BBR krav på inomhusvärden kan innehållas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Beskrivningen av planförslagets effekter på miljö kvalitetsnormerna är belysta i förhållande till den övergripande nivå som planen representerar. En förutsättning för att kunna följa miljö kvalitetsnormerna är att det för planerad bebyggelse anordnas allmänna vattentjänster enligt 6 § lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster. Det förutsätts också att föreskrifterna och gränserna för vattenskyddsområdet revideras samt att föreslagna försiktighetsmått för att skydda vattentäkten genomförs.



GRANSKNINGSYTTRANDE

5(5)

401-25568-12

65-A-0010

Den redan bebyggda miljön

Plan- och bygglagens 4 kap 1§ anger vad som ska framgå av översiktsplanen. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen inte anger tydliga riktlinjer för hur den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras (4 kap 1§ punkt 2 ÄPBL). Denna brist gäller för hela planområdet. Detta minskar översiktsplanens användbarhet som vägledande instrument.

Övriga synpunkter*Grundvattenresurser*

Under stora delar av Sjöbo kommun finns goda grundvattenresurser i jordlagren. Sjöbo kommun använder delar av grundvattenresursen för sin ytvattenförsörjning. Inom skyddsområdena finns enligt planförslagen förslag på ny bostadsbebyggelse. Vid fortsatt planering bör därför särskild hänsyn tas till skyddet för vattentäkterna och vid behov anpassa utbyggnadsplanerna så att inte grundvattenresursen riskerar att påverkas negativt.

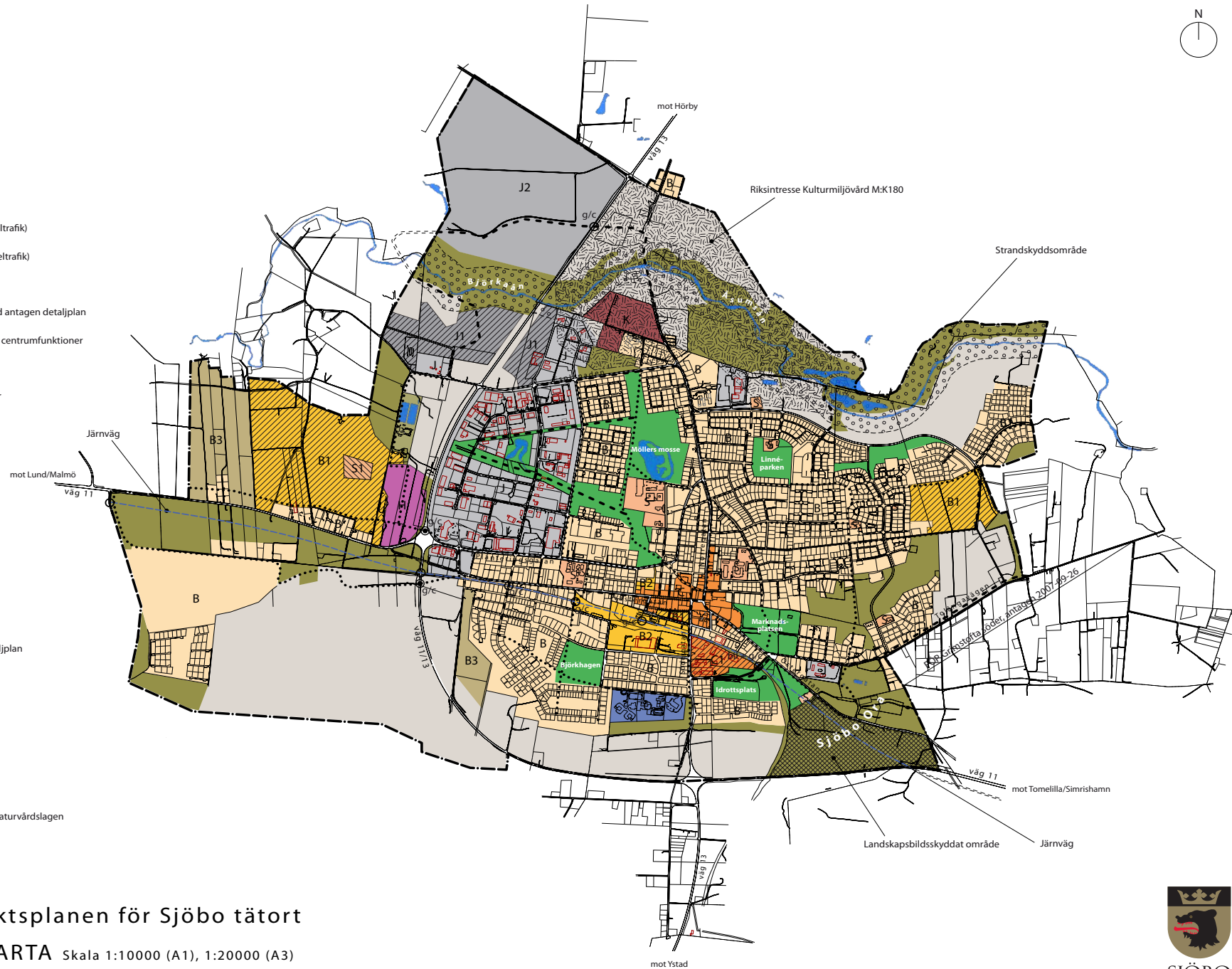
Detta yttrande har beslutats av t f länsöverdirektör Suzanne Jacobsson. I handläggningen av ärendet har även deltagit samhällsbyggnadsdirektör Peter Cavala, länsarkitekt Elisabet Weber, vattenstrateg Pär Persson, projektledare landsbygd samverkan Louise Andersson, naturvårdshandläggare Linda Gustafsson, plansamordnare Karin Kallioniemi samt planhandläggare Anna-Mary Foltyn, föredragande.

Suzanne Jacobsson

Anna-Mary Foltyn

Kopia för kännedom som e-post till:*Deltagande**Försvarsmakten**Jordbruksverket**Region Skåne**Trafikverket**Ystad kommun**Skurups kommun**Tomelilla kommun**Hörby kommun**Eslövs kommun**Lunds kommun*

- Planområdesgräns
- - - - - Angränsande FÖP-område
- Ny järnväg
- ▨ Ny järnväg, utredningsområde
- Ny gata
- ▨ Nytt gångfartsområde
- ⋯ Befintligt gång/cykelstråk
- - - - - Nytt gång/cykelstråk
- ⊙ Befintlig planskild korsning (g/c = för gång/cykeltrafik)
- Framtida planskild korsning (g/c = för gång/cykeltrafik)
- B Befintlig bostadsbebyggelse
- B1 Utbyggnadsområde för bostadsbebyggelse med antagen detaljplan
- B2 Utbyggnadsområde för bostadsbebyggelse och centrumfunktioner
- B3 Utredningsområde för bostadsbebyggelse
- C Centrum med handel, offentlig service, bostäder
- C1 Utvecklingsområde för centrumfunktioner
- H Utbyggnadsområde för handel
- O Offentlig service
- S Befintlig skolverksamhet (även förskola)
- S1 Utbyggnadsområde för skolverksamhet
- K Kyrka, kyrkogård
- J Befintligt verksamhetsområde
- J1 Utbyggnadsområde för verksamheter
- J2 Markreserv för verksamheter med antagen detaljplan
- Park, idrott
- Tätortsnära natur- och rekreationsområde
- Odlingmark
- ▨ Strandskyddsområde
- ▨ Kulturmiljöområde
- ▨ Landskapsbildsskyddat område enligt f.d 19 § Naturvårdslagen



Antagandehandling
 Fördjupning av översiktsplanen för Sjöbo tätort
 MARKANVÄNDNINGSKARTA Skala 1:10000 (A1), 1:20000 (A3)

2013-02-20

