

PLANPROGRAM FÖR
VÄSTRA SJÖSTADEN

TRELLEBORGS KOMMUN



PLANARKITEKT

Sofi Lott

Catrin Lif

PLANHANDLINGAR

Planprogram, godkännandehandling

Denna samrådsredogörelse

PLANFÖRFARANDE

Planprogrammet i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900).

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET	4
KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA	5
STÄLLNINGSTAGANDE	5
MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK	6
LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE	6
TRAFIKVERKETS YTTRANDE	21
LANTMÄTERIETS YTTRANDE	22
KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN	24
TEKNISKA SERVICENÄMNDENS YTTRANDE	24
BILDNINGSNÄMNDENS YTTRANDE	27
KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDENS YTTRANDE	31
REGION SKÅNES YTTRANDE	31
HYRESGÄSTFÖRENINGENS YTTRANDE	34
POSTNORDS YTTRANDE	35
SAKÄGARE OCH ÖVRIGA	36
STÅSTORPSÅN EKONOMISK FÖRENING	36
SKANOVAS YTTRANDE	39
3GIS YTTRANDE	39
WEUM GAS YTTRANDE	40
VILLAFÖRENINGEN VÄSTERJÄRSBORNAS YTTRANDE	41
YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 1	45
YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 2	47
YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 3	48
YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 4	48
FÖRÄNDRINGAR AV PLANPROGRAMMET	50

GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET

Planprogram för Västra Sjöstaden i Trelleborgs kommun har varit föremål för samråd under tiden 2020-11-16 till 2020-12-13. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Trelleborgs kommun samt på kommunens hemsida. En utställning av planprogrammet har också funnits för allmänheten att ta del av i Gallerian Valen i Trelleborg under perioden 2020-11-23 till 2020-12-06.

Ett öppet digitalt samrådsmöte hölls 2020-11-23. Vid mötet deltog ca 50 personer. Från Trelleborgs kommun fanns politiker från Kommunfullmäktige samt tjänstepersoner från Samhällsbyggnads- och Kommunledningsförvaltningen representerade. Mikael Rubin inledde och hälsade alla välkomna till mötet. Planarkitekt Karin Gallardo berättade om planprocessen, bakgrund till planförslaget samt planförslaget i stort. Därefter följde en digital frågestund i chatten om planförslaget, frågorna handlade främst om trafik och dialogen med Trafikverket samt om stranden och tångproblematiken.

Handlingarna har enligt sändlista sänts på remiss till Länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha väsentligt intresse av förslaget. 24 yttranden har inkommit, varav 4 utan synpunkter.

INKOMNA YTTRANDEN UTAN SYNPUNKTER

- Kommunstyrelsen, Trelleborgs kommun
- Socialnämnden, Trelleborgs kommun
- E.ON
- TrelleborgsHem AB

INKOMNA YTTRANDEN MED SYNPUNKTER

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Lantmäteriet
- Tekniska servicenämnden, Trelleborgs kommun
- Bildningsnämnden, Trelleborgs kommun
- Kultur- och fritidsnämnden, Trelleborgs kommun
- Region Skåne
- Räddningstjänsten
- Hyresgästföreningen
- Postnord
- Ståstorpsån ekonomisk förening

- Skanova
- 3GIS
- Weum Gas AB
- Tele 2
- Villaföreningen Västerjärnsborna
- Privatperson 1
- Privatperson 2
- Privatperson 3
- Privatperson 4

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA

Samhällsbyggnadsförvaltningen har i besvarat och utvecklat inkomna synpunkter i planprogrammet. Kvarstående synpunkter bedöms inte omfattas av arbetet med planprogram utan behandlas vidare i detaljplanearbete med respektive område och/eller projektering och utförande.

STÄLLNINGSTAGANDE

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser i en samlad bedömning att planprogrammet har tagit erforderlig hänsyn till inkomna yttranden och sammanvägt dessa i en helhetsbedömning mellan olika allmänna och enskilda intressen.

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Syftet med planprogrammet är att visa hur det aktuella området kan omvandlas från ett verksamhetsområde till en ny stadsdel som främst innehåller bostäder men även centrumverksamheter och offentlig service som till exempel förskolor och äldreboende. Planprogrammet ska ligga till grund för fortsatt planering och syftar även till att visa hur utbyggnaden av stadsdelen kan ske i etapper. Kommunens önskan och inriktning är att planera för en ringväg öster och väster om staden samt en östlig hamninfart. Planprogrammet framhåller att det är först om och när E6:ans status har flyttats till ringvägen som delar av planförslaget (etapp norr) kan genomföras. Även övriga etapper innebär dock att åtgärder krävs på befintlig E6. Planförslaget utgår också från att Trelleborgs hamns verksamhet flyttas österut.

Området ligger lågt och av planprogrammet framgår att det krävs skyddsåtgärder mot översvämning, bland annat att marken höjs och att kustskydd uppförs. Planprogrammet illustrerar även anläggandet av en ny bredare strand. Utfyllnaden av stranden hanteras inte inom planprogrammet utan sker parallellt i en tillståndsprocess för vattenverksamhet.

I gällande fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025 som antogs den 26 juni 2014 är området utpekad som nytt bebyggelseområde för förtätning/omvandling/ändring av markanvändning till blandad bebyggelse. Kommunen bedömer att planförslaget är förenligt med översiktsplanen men att det kvarstår frågor från Länsstyrelsens granskningsyttrande. Bland annat avseende risker för stigande havsnivåer och översvämning samt risker kopplade till hamnen.

Kommunen gör bedömningen att planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB, men att detta är kopplat till anläggandet/breddningen av stranden. Då detta ska hanteras i en separat tillståndsprocess ser kommunen inte att kommande planarbete i övrigt föranleder någon vidare strategisk miljöbedömning.

LÄNSSTYRELSENS FORMELLA SYNPKUNKTER

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER – VÄG 3 KAP. 8 § MB

Länsstyrelsen anser att kommunen inte har visat att riksintresset E6 inte riskerar att påtagligt skadas av den föreslagna bebyggelsen. Planprogrammet anger att alla etapper, förutom Etapp Norr, kan genomföras med E6:ans status som riksintresse kvar. Förslaget med nya korsningspunkter för lokal trafik är inte förenlig med E6:ans befintliga status som Europaväg och TEN-T-väg och förbindelse till TEN-T stornätshamn. Kommunen behöver därför tydliggöra om anslutningarna till E6 är en förutsättning för planläggning av ny bebyggelse. Kommunen måste även visa att planerad bebyggelse inte riskerar att förhindra att farligt gods kan transporteras på E6:an.

Fler alternativ bör efter dialog med Trafikverket studeras när det gäller trafikmatning till det nya området, t.ex.

- Alternativ med enbart ombyggda/förstärkta befintliga korsningar ("Västra korset" och "Travemündekorset")
- Alternativ med enbart en ny tillkommande korsningspunkt.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget lyfta fram att Trafikverket i sitt yttrande över planprogrammet föreslår att korsningsåtgärder på aktuell sträcka analyseras av Trafikverket i kommande utredning av E6 genom Trelleborg (2021).

KOMMENTAR

Planprogrammet har uppdaterats med tydlighet vad gäller nya kopplingar till befintliga staden med en etappvis utbyggnad kombinerat med den framtagna utredningen om trimningsåtgärder på E6. Kommunen tecknade avtal med Trafikverket 2 april 2020 om att titta på trimningsåtgärder för att minska E6 som barriär men samtidigt bibehålla framkomligheten som riksintresse kommunikation. En åtgärdsvalstudie är framtagen med förslag på att lösa trafiksäkra kopplingar. Åtgärdsvalstudiens förslag har arbetets in i planprogrammet. De trafiklösningar som föreslogs i samrådsförslaget för etapp 1 (väst, öst och mitt) har ersatts av framtagna åtgärdsvalstudie.

Kommunen strategiska mål är att bland annat att gå från hamnstad till kuststad och skapa en sammanhållen stad. För detta arbetar kommunen för att skapa en finmaskigt gatustruktur såväl inom planprogramsområdet som i kopplingarna till den befintliga staden. Som en del av det strategiska målet arbetar kommunen för att ta

över huvudmannaskap för E6. Fram till dess utgår dock arbetet ifrån den ÄVS Trafikverket har tagit fram, där de utreder hur utvecklingen av området kan utföras utan att störa riksintresset.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER – HAMN 3 KAP. 8 § MB

Länsstyrelsen anser att kommunen inte har visat att riksintresset Trelleborgs hamn inte riskerar att påtagligt skadas av den föreslagna bebyggelsen. För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas och det är påverkan på funktionen hamn som är avgörande för bedömningen om riksintresset riskerar att skadas. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar, såsom buller och luftföroreningar, som hamnverksamheten ger upphov till. Härutöver ska de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas.

KOMMENTAR

En tydligare redovisning om riksintressets funktioner och påverkan på dessa har lagts till i planprogrammet under avsnittet riksintresse hamn.

Planprogrammet föreslår en etappvis utbyggnad av Västra Sjöstaden, dels med anledning av att det är ett stort utbyggnadsområde och dels för att hamnens nuvarande läge och läge för riksintresset hamn och riksintresse kommunikationer påverkar utbyggnadstakt och utbyggnadsmöjligheter för Västra Sjöstaden. Strukturen och etapperna måste förhålla sig till riksintresset och influensområdet från hamnen och inte äventyra riksintresse hamn och dess funktioner. Strukturplanen, alltså aktuellt planförslag, är anpassat till riksintresset hamn och riksintresse kommunikationer. Det innebär att de etapper som främst påverkas av hamnens funktioner och transporter ligger senare tidsmässigt och kan byggas ut när riksintressena är flyttade. Den norra och östliga detaljplanerna kan inte antas förrän funktioner inom riksintresset hamn och kommunikationer - väg är flyttade. Detaljplaneringen påbörjas därför i den västra delen först, etapp Väst. Utbyggnaden anpassas därmed till riksintresset och inte tvärtom.

Riksintresset är inte statiskt utan kan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Av planprogrammet framgår att Trelleborgs hamns och Trelleborgs kommuns ambition är att hamnens verksamhet ska flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta

markområdena i hamnens östra del. Planläggningen behöver ta hänsyn till både det befintliga hamnläget och det framtida östliga läget. Kommunen behöver redogöra för hur tidplanen för hamnens flytt överensstämmer med föreslagen bebyggelse i planprogrammet. Kommunen behöver särskilt redovisa vilka riksintressefunktioner som kommer att flyttas och var de kommer att flyttas. Att det finns miljötillstånd är en förutsättning för att flytten av hamnen ska kunna genomföras och därför behöver även förutsättningarna för miljötillstånden framgå.

KOMMENTAR

I genomförandedelen under avsnitt etapper redovisas utbyggnadsetapperna och när detaljplaner kan antas och utbyggnad förväntas ske. Etapperna förhåller sig till den tidplan som finns för hamnens flytt och östlig hamninfart. Denna finns redovisad i samrådshandling FÖP 2035. Vidare beskrivs vad som är förutsättningar för att varje etapp ska kunna genomföras. Varje etapp motsvarar en detaljplan och varje detaljplan måste ta hänsyn till riksintresset hamn och dess påverkan på utbyggnaden av Västra Sjöstaden. En tydligare redovisning om hur tidplanerna för flytt av hamn och tidplanerna för områdets utbyggnad överensstämmer har lagts till i planprogrammet under avsnittet riksintresse hamn.

RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIVET 3 KAP. 6 § MB

Området berörs av riksintresse för friluftslivet FM 16 Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg. Länsstyrelsen har utifrån aktuellt planprogram ingen synpunkt på kommunens bedömning att riksintresset inte påverkas negativt i någon betydande omfattning av planförslaget. Länsstyrelsen ser dock, i likhet med kommunen, behov av fördjupad utredning avseende hur värden som är knutna till Sumpen och den gamla småbåtshamnen kan komma att påverkas. Länsstyrelsen menar att en sådan utredning även behöver relateras till berört riksintresse för friluftsliv.

KOMMENTAR

Planprogrammet har reviderats med bedömning om hur friluftslivet kan komma att påverka de naturvärden som finns i området då ett ökat friluftsliv visserligen kan påverka naturvärdena negativt, men att de olika intressena måste vägas mot varandra och att man i utvecklingsarbetet med området behöver säkerställa att det finns utrymmen för naturvärdena att utvecklas fritt likväl som möjlighet

för friluftslivet att ta del av dem.

RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN 3 KAP. 6 § MB

Området berör inte något riksintresse för kulturmiljövården. Planprogrammets fulla genomförande förutsätter dock utbyggnad av en ringväg. Länsstyrelsen har i samrådsyttrande för ny översiktsplan för Trelleborgs stad framfört att riksintresseanspråken kan påverkas negativt av den föreslagna ringvägen, men att Länsstyrelsen samtidigt ser att det finns alternativ som inte innebär påtaglig skada. Hur stor påverkan blir beror på vilken sträckning som kommunen går vidare med samt på läge och utformning av ringvägen. Planprogrammets avsnitt om konsekvenser bör redovisa både direkta och indirekta konsekvenser av ett fullt utbyggt planförslag och kompletteras med ett resonemang om riksintresse för kulturmiljövården.

KOMMENTAR

Planprogrammet har kompletterats med redovisning om hur riksintresset kulturmiljövården Fuglie - Mellangrevie - Skåre (M136) samt Gylle-Dalköpinge (M139) indirekt påverkas av utbyggnad av området Västra Sjöstaden, genom ringvägens kommande tillblivelse. I planbeskrivningen och i MKB till detaljplan för ringvägen beskrivs vilka konsekvenser riksintresse för kulturmiljövård får då ringvägen byggs ut samt hur kommunen hanterar riksintresset och vilka avvägningar som har gjorts.

NATURA 2000

Cirka 6 km söder om planområdet finns ett Natura 2000-område, Sydvästskånes utsjövatten. Kommunen bedömer att ett genomförande av planprogrammet inte bedöms påverka Natura 2000-området utifrån avståndet mellan detta och aktuellt planområde. Länsstyrelsen menar att kommunens bedömning behöver utgå från planförslagets faktiska konsekvenser, kopplat till de värden som är knutna till Natura 2000-området. Ett sådant utvecklat resonemang behöver därför framgå av kommande planhandlingar.

KOMMENTAR

Ett tydligare resonemang om planförslagets påverkan på de värden som är kopplade till Natura 2000-området har lagts till i planprogrammet under avsnittet Natura 2000, habitatsdirektivet.

HÄLSA OCH SÄKERHET

RISK FÖR ÖVERSVÄMNING OCH VATTENVERKSAMHET

Av planprogrammet framgår att det krävs skyddsåtgärder mot översvämning för att kunna säkerställa att bebyggelsen lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning. Bland annat att marken höjs och att kustskydd uppförs. Enligt planprogrammet kommer även en breddad strand att utgöra ett viktigt kustskydd och klimatanpassningsåtgärd. Samtidigt framgår det att utfyllnaden av stranden inte hanteras inom planprogrammet och att föreslagna skyddsåtgärder mot översvämning inte har tagit hänsyn till eventuell anläggning av ny sandstrand, då det i dagsläget inte är fastställt om en strand ska konstrueras. Länsstyrelsen har därför inte heller tagit ställning till strandutbyggnaden vid granskningen av aktuellt planprogram. Då strandetappen trots allt illustreras i planförslaget och ingår i planområdet rekommenderar Länsstyrelsen att kommande handlingar tydliggör om en breddning av stranden på något sätt utgör en förutsättning för den föreslagna bebyggelsen.

KOMMENTAR

Strandfodring ingår som en del i projektet Västra Sjöstaden.

En ny utvidgad strand förväntas inte detaljplanläggas.

Tillståndsprocess för att genomföra en strandfodring pågår parallellt med planeringen av området. Höjning av marken inom bebyggelseområdet och skyddsvall längre västerut vid våtmarksområdet Sump0en utgör det direkta kustskyddet.

Längs strandpromenaden finns plats för att en mur ska kunna anläggas för att i framtiden skydda bebyggelsen mot översvämning från havet. Om en strand kan anläggas gör den att vågtoppar kan reduceras då havet möter kusten, vilket då är en kustskyddsåtgärd.

Gällande breddningen av stranden framgår det av planprogrammet att kommunen avser att söka tillstånd för strandfodring i en process som beräknas genomföras under perioden 2020-2023. Det framgår däremot inte av planhandlingarna att det krävs ytterligare tillstånd för vattenverksamhet för att kunna genomföra planförslaget. Länsstyrelsen bedömer att ett flertal av föreslagna åtgärder kräver tillstånd för vattenverksamhet. Som exempel kan nämnas markhöjningen i anslutning till strandpromenaden, murar, vallar samt bortledning av grundvatten. Tillståndspliktig vattenverksamhet söks hos mark- och miljödomstolen. Tillståndsansökan föregås av samråd med Länsstyrelsen.

KOMMENTAR

Kommunen kommer söka tillstånd för vattenverksamhet för samtliga av de åtgärder som krävs för kustskydd. Vilket innebär

tillstånd för markhöjning, ev bortledning av grundvatten, murar, vallar samt också för strandfodring.

När skyddsåtgärder krävs för att göra ett område lämpligt för en viss markanvändning ska åtgärderna som grundregel finnas på plats när detaljplaner antas. I det här fallet är kommunen beroende av storskaliga skyddsåtgärder för att skydda mot framtida översvämningar, vilket kräver att kommunen kan visa att skydden är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv. Det är därför lämpligt att tillstånd för vattenverksamhet erhålls för de åtgärder som utgör förutsättning för genomförandet av respektive detaljplan innan dessa antas.

KOMMENTAR

Efter möte med Länsstyrelsen den 25/2 2021 har kommunen fått mer klarhet i frågan om parallella processer för kustskyddsåtgärder. Länsstyrelsen har på detta möte uttryckt att tillstånden för vattenverksamhet inte behöver ha beslutats om i domstol och/eller att åtgärderna inte behöver vara uppförda innan en detaljplan kan antas under förutsättning att kommunen dels har aktuella strategiska ställningstaganden om kustskyddsåtgärder dels har utrett förutsättningarna för tillstånden och genomförbarheten och dessa delar finns beskrivna i planhandlingarna.

I godkännandehandling för planprogrammet beskrivs delar av den strategiska miljöbedömningen. I godkännandehandling planprogram och i detaljplanehandlingar beskrivs även de tillståndsprocesser för vattenverksamhet som krävs för skyddsåtgärderna samt genomförbarheten av dessa. Vid framtagande av planprogrammet har de översiktliga strategier angående kustskydd inte funnits. Kommunen har nu tagit fram ett tematiskt tillägg (TÖP) till översiktsplanen om havsnivåhöjning och skydd mot översvämningar. Skyddsåtgärder som planprogrammet föreslår kommer preciseras i detaljplanehandlingar med planbestämmelse om höjd på kvartermark samt vall och mur på allmän plats. På grund av att skyddsåtgärder behövs för att göra marken lämplig för bebyggelse och för att dessa åtgärder behöver tillstånd för

vattenverksamhet har en strategisk miljöbedömning tagits fram.

RISKER – TRANSPORT AV FARLIGT GODS, DRIVMEDELSSTATIONER, VERKSAMHETER

Av planprogrammet framgår att riskutredning har gjorts för att belysa hur området påverkas av olika riskkällor såsom transport av farligt gods, verksamheter och drivmedelsstationer. Planprogrammet anger att resultatet från riskbedömningen visar att risknivåerna inom programområdet är förhöjda. Med anledning av det behöver säkerhetsavstånd finnas mellan riskkälla och framtida exploatering. Planprogrammet redovisar sådana avstånd och ger några exempel på tekniska skyddsåtgärder som kan minska avståndet mellan bebyggelse och riskkälla ytterligare.

Det framgår att riskutredningen är avgränsad till att behandla tekniska olycksrisker med direkt påverkan på människors liv och hälsa. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande vad detta innebär. Kommande planhandlingar behöver tydligare redovisa vilka utgångspunkter som ligger till grund för kommunens ställningstaganden och föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen kan exempelvis av planprogrammet inte utläsa om någon djupare konsekvensanalys av en faktisk olyckshändelse med farligt godspå E6 har utförts, vilket Länsstyrelsen menar behöver göras samt ligga till grund för kommande planläggning. Länsstyrelsen saknar även i vissa fall ett förklarande resonemang bakom föreslagna skyddsavstånd samt för de tekniska åtgärder som nämns.

KOMMENTAR

Med tekniska olycksrisker menas olyckor som är förknippade med industrianläggningar, transportsystem och kemikalier och som kan ha en direkt påverkan på människors liv och hälsa. Naturolyckor som ras, skred, erosionen och översvämningar behandlas inte likaså sociala olyckor som antagoniska handlingar. Detta har förtydligats i godkännandehandling planprogram.

När en riskanalys görs vägs sannolikheten kopplat till konsekvenserna av en olycka samman. Riskanalysen med avseende farligt gods har genomförts med en kvantitativ metod där beräkningar av frekvens och konsekvens för olycksscenarioer har vägts samman till riskmåten individrisk och samhällsrisk. Planprogrammet har förtydligat denna redovisning.

Länsstyrelsen noterar att någon vidare analys inte skett avseende risker kopplade till uppställningsplatsen för lastbilar utifrån att olycksrisken bedöms vara mycket låg. Då det endast rör sig om 150 meter mellan uppställningsplatsen och planområdet menar Länsstyrelsen att även konsekvenserna av en olycka bör vara vägledande för riskbedömningen här. Länsstyrelsen efterfrågar därför ett fördjupat resonemang med utgångspunkt i vilka konsekvenser som en olycka skulle innebära utifrån vilka mängder farliga ämnen som kan förväntas förvaras på uppställningsplatsen.

KOMMENTAR

Uppställningsytan som är lokaliserad ca 150 meter från planprogramsområdet är ett område där lastbilarna vanligtvis står helt stilla och därför görs bedömningen i riskutredningen att olycksrisken är mycket låg. E6, Travemündekorset och infarten till hamnen längs Strandridaregatan, som tillhör samma trafiksystem, ligger närmare programområdet jämfört med uppställningsplatsen. Uppställningsplatsen för lastbilar ligger alltså längre från planprogramområdet än vad farligt gods led gör. Riskkällor finns därför närmre planprogramområdet längs E6. I riskutredningen är därför slutsatsen att en riskanalys för farligt gods led längs E6 även täcker in riskkällor som finns på uppställningsplatsen. Avståndet om 150 meter är också så stort att riskreducering sker med avståndet. Planprogrammet har förtydligat denna redovisning.

Länsstyrelsen vill påminna om vikten av att det tydligt framgår av kommande planhandlingar vad som utgör nödvändiga åtgärder för att göra föreslagen bebyggelse lämplig ur riskhänseende. Kommande handlingar behöver visa hur sådana åtgärder ska säkerställas. Det gäller även åtgärder som bygger på att riskkällan tas bort eller flyttas.

KOMMENTAR

Planprogrammet har tydligare redovisat vad som krävs ur risksynpunkt för de olika detaljplaneetapperna. Samtliga etapper har behövt förhålla sig till de riskkällor som finns. Både planeringen och etapputbyggnaden har anpassats till riskkällornas konsekvensavstånd. Planprogrammet visar att några av riskkällorna kan finnas kvar vid ett antagande av detaljplanerna medan andra måste avvecklas eller flyttas. I fortsatt detaljplanearbete behöver

mer detaljerade riskutredningar tas fram som beskriver vilka tekniska åtgärder eller markåtgärder som krävs för att bebyggelsen ska vara lämplig att uppföra.

VERKSAMHETER

Under avsnittet Riksintresse hamn i planprogrammet finns en felaktighet gällande Trelleborgs hamns tillstånd. Hamnen har ett grundtillstånd från 2010. Vissa delar i tillståndet förlängdes i och med ett beslut från Mark- och miljödomstolen 2020-01-09; bland annat medgavs förlängd arbetstid för vattenverksamhet och förlängd igångsättningstid för hamnverksamheten gällande Trelleborgs hamn AB. Nytt datum är den 20 maj 2028. Det är först därefter som det är rimligt att kunna dra slutsatser för om tidplanen som angetts i tillståndet följts i praktiken. Länsstyrelsen kan utifrån ovan konstatera att flytten av hamnen verkar ta längre tid än vad som först var planerat i tidigare tillståndsprocess, vilket aktuellt planarbete behöver förhålla sig till. Länsstyrelsen ser även att det vore lämpligt att kommande handlingar redovisar risker utifrån olika skeden av hamnens flytt. Förslagsvis kan kommunen utgå från kategorierna före flytt, under flytt och efter flytt.

KOMMENTAR

Det stämmer som Länsstyrelsen skriver att hamnen har ett grundtillstånd till 20 maj 2028. Det har ändrats i planprogrammet.

En tidplan för hamnens flytt finns redovisad i samrådshandling FÖP 2035 för Trelleborgs stad. I den finns redovisning om när och vart de olika delarna i hamnen ska flytta.

De identifierade riskkällorna som kan påverka utbyggnadsområdet inom Västra Sjöstaden och som härrör från hamnen är farligt godsled, oljehamn, uppställningsplats för lastbilar och drivmedelstationer. Riskutredningen har konstatera att oljehamn och uppställningsplats för lastbilar i sig inte utgör risker för utbyggnaden av Västra Sjöstaden. Därmed kan det inte heller utgöra en risk när de väl flyttas längre österut och längre bort från planområdet. Det som

utgör riskkälla och som påverkar utbyggnaden av Västra Sjöstaden är farligt godsled. Utbyggnadstakten inom Västra Sjöstaden har därför behövt anpassas till att den riskkällan. Planprogrammet visar hur detta går till. Drivmedelstationer vid Travemündekorset kommer behöva flyttas till BCT innan en utbyggnad av etapp öst är aktuell. Utbyggnaden av området anpassas alltså till hamnens flytt av de olika riskkällorna.

Av planprogrammet framgår att Nordic Storage AB, som utgör en Sevesoanläggning på den lägre kravnivån, har ett tillstånd som sträcker sig till 2021. Länsstyrelsen erinrar att detta inte stämmer, utan bolagets tillstånd gäller tills vidare. Länsstyrelsen vill påminna om att ett miljötillstånd innebär en rättighet för verksamhetsutövaren att bedriva sin verksamhet i enlighet med tillståndet på de fastigheter som tillståndet omfattar. Detta gäller oavsett om verksamhetsutövaren vid tidpunkten för planläggning inte utnyttjar tillståndet. Av den anledningen menar Länsstyrelsen att kommunen behöver förhålla sig till de risker som följer av miljötillståndet så länge detta gäller samt i ett scenario av ett fullt utnyttjande. Detta gäller även för verksamheten Smart Energy Fuels AB, som även den utgör en Sevesoanläggning på den lägre kravnivån.

KOMMENTAR

Det stämmer att Nordic Storage AB har ett tillstånd som gäller tills vidare vilket har justerats i planprogrammet. Verksamheterna och deras miljötillstånd är ändå beaktat i planprogrammet. Verksamheterna i oljehamnen ligger på 750 meters avstånd från den östra planområdesgränsen. Detta är ett stort avstånd med hänsyn till att verksamheterna framförallt hanterar brandfarliga vätskor. På grund av det långa avståndet har därför inte en särskild riskanalys gjorts för verksamheterna i oljehamnen. Dock går farligt gods till oljehamnen som kan få konsekvenser. Riskanalys har gjorts för farligt gods led som ligger närmre planområdet än oljehamnen gör. Områdets utbyggnad kommer ske i etapper där den första etappen ligger mer än 1 kilometer från oljehamnen.

FÖRORENINGAR

Området Västra sjöstaden är ett utfyllnadsområde. En markmiljöundersökning har gjorts för området i syfte att kartlägga potentiella

risker för människors hälsa och miljö från föroreningar som kan förekomma i mark och vatten. Föroreningssituationen uppvisar en heterogen förekomst av förorenad jord, vars ursprung i huvudsak kan relateras till fyllnadsmassorna. Vissa områden som är särskilt förorenade områden, sk. "hot spots", har identifierats. Av planprogrammet framgår att avgränsningarna av föroreningarna är mycket grova och uppskattade mellan uttagna punkter och deras resultat. I relation till områdets storlek och komplexitet är provtätheten något låg och bedömningarna därmed osäkra.

Vidare framgår att utredning har tagits fram för att undersöka om det är möjligt att höja marken i området utan att behöva åtgärda föroreningarna och hur stor en sådan höjning måste vara för att eventuella risker ska anses vara tillräckligt åtgärdade. Det konstateras att sådana åtgärder inte bör genomföras utan att en fördjupad riskutredning har genomförts, samt att vissa föroreningar i "hot spots"-områden trots allt bör tas bort. Av planprogrammet framgår även att efterföljande detaljplaner kommer att innehålla planbestämmelse som innebär att startbesked inte får ges innan markföroreningar inom området är avhjälpade.

Utifrån detta ser Länsstyrelsen behov av att föroreningssituationen inom området utreds mer ingående inom ramen för kommande planarbeten. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna bör vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta. Enligt 4 kap. 32 § PBL får detaljplanen inte vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Planbestämmelse om villkorat startbesked bör därför endast införas för de områden där en sådan bestämmelse är nödvändig.

Länsstyrelsen har inte kvalitativt granskat utförda utredningar men då det här handlar om heterogena föroreningar förutsätter Länsstyrelsen att någon form av yttäckande provtagningsstrategi har tagits fram för området. Länsstyrelsen menar vidare att så kallade "hot spots"-områden kan kräva särskild provtagning. I de fall kommunen betraktar upphöjande av markytan som en avhjälpandeåtgärd typ "övertäckning" vill Länsstyrelsen erinra att kommande planhandlingar ändå behöver innehålla en redovisning av miljö- och hälsofrågor, såväl på kort som lång sikt.

Länsstyrelsen förutsätter att markföroreningar i området avhjälpas till nivån för känslig markanvändning, och att kommunens miljökontor är involverat i det fortsatta arbetet.

KOMMENTAR

En markmiljöundersökning har gjorts i samband med framtagandet av planprogrammet. Flera provtagningspunkter finns tagna inom respektive delområde enligt kartan i planprogrammet. Det har även tidigare gjorts en rad utredningar för både geoteknik och markmiljö för det bebyggda området i samband med nybyggnationer på fastigheterna och i samband med förvärv av fastigheter. Då har även fler provpunkter tagits och analyserats. Dessa utredningar har kommunen tagit del av. Både tidigare fastighetsägaren på Bogsprötet 3 och nuvarande fastighetsägare och även kommunen har alltså genomfört markmiljötekniska undersökningar och fastighetsägarna är medvetna om de föroreningar som finns på deras fastigheter. Den dominerande föroreningstypen inom området utgörs av PAH och då främst PAH-H som relateras till fyllnadsmassorna. Vid ett genomförande av kommande detaljplaner föreligger ett åtgärdsbehov, där massor med halter överskridande riktvärdena för känslig markanvändning måste åtgärdas. En grov uppskattning om volymer som behöver åtgärdas redovisas i markmiljöundersökningen. Detaljplaner kommer villkoras med planbestämmelse om att startbesked inte får ges innan markföroreningar inom området är avhjälpna. På grund av den hetrogena förekomsten av förhöjda halter av främst PAH:er i hela området så behöver denna planbestämmelse finnas för hela det bebyggda området. Innan sanering behöver kompletterande undersökningar utföras för att avgränsa de ställvisa föroreningarnas utbredning. Tillsynsmyndigheten, vilken är Trelleborgs kommuns miljöavdelning, är redan nu väl medvetna om föroreningssituationen i området.

STRANDSKYDD

Länsstyrelsen bekräftar planprogrammet gällande att strandskyddet är upphävt för området vid den gamla småbåtshamnen; det är strandskyddsavgränsningen med beslut från 1996 som gäller, vilken går i linje med detaljplanen från 1986. Som framgår av planprogrammet behöver frågan om strandskydd hanteras i det kommande planarbetet. Att upphäva strandskyddet genom bestämmelser i en detaljplan förutsätter

att det finns särskilda skäl för upphävandet, för vart och ett av områdena inom planen, enligt 7 kap. 18 c-d §§ miljöbalken, och att intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

KOMMENTAR

För de detaljplaner där strandskyddet är upphävt genom en detaljplan kommer strandskyddet gälla åter när nya detaljplaner ersätter gamla. Detta utreds i respektive detaljplan och anges i detaljplanen med en planbestämmelse.

LÄNSSTYRELSENS RÅDGIVNING

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.

INFORMATION OM BIOTOPSKYDD

Enligt planprogrammet framgår att en biotopskyddad oxelallé och pilallé behöver tas bort till följd av planförslaget. De generellt skyddade biotoperna har stor betydelse för den biologiska mångfalden och bör i så stor utsträckning som möjligt bevaras. Länsstyrelsen anser att i första hand bör ett biotopskyddsområde skyddas i detaljplan genom att planläggas som allmän platsmark – natur. Planbestämmelsen ska ge biotopskyddsområdet ett fullgott skydd så att biotopens värde kan bevaras i så stor utsträckning det är möjligt och att den fortsättningsvis kan fylla funktioner inomplanområdet. Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden. Eventuella dispensansökningar bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning.

KOMMENTAR

Då marken där de aktuella alléerna står behöver höjas för att skydda området från havsnivåhöjning krävs dispens ifrån biotopskyddet. Denna fråga hanteras i samband med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet eftersom dessa frågor är intimt sammankopplade med varandra.

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet lämnas in i samband

med arbetet med respektive detaljplan.

JÄMSTÄLLDHET

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har haft med barnperspektivet i planeringen av det aktuella området. Däremot saknas ett jämställdhetsperspektiv. Då det handlar om en omfattande utbyggnad ser Länsstyrelsen det som särskilt viktigt att kommunen även lyfter in ett jämställdhetsperspektiv i det fortsatta planarbetet kopplat till de sociala aspekterna av förslaget.

KOMMENTAR

Kommunen tar synpunkten med sig i det vidare arbetet med detaljplanerna.

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN (6 KAP. MB)

Då Länsstyrelsen bedömer att programmet inte utgör något underlag för kommande planläggning för strandområdet får även frågan om miljöpåverkan av strandetappen bero. Även om strandområdet exkluderas från undersökningen av betydande miljöpåverkan menar Länsstyrelsen att planförslaget innebär åtgärder som kräver tillstånd för vattenverksamhet, varför Länsstyrelsen menar att kommunen behöver ta ställning till betydande miljöpåverkan inom ramen för sådana tillståndsprövningar. Utifrån aktuellt

underlag har Länsstyrelsen ingen synpunkt på kommunens bedömning att planförslaget i övrigt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

KOMMENTAR

Efter samråd med Länsstyrelsen den 2 februari 2021 har kommunen tagit fram en miljökonsekvensbedömning för planprogramområdet. Fokus för miljöbedömningen har varit att redovisa konsekvenser för de kustskyddsåtgärder som behöver göras för att klimatsäkra området och bebyggelsen inom det. MKB är bilagt godkännandehandling planprogrammet och första detaljplanen för områdets utbyggnad.

LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Länsstyrelsen kan konstatera att det kvarstår ett flertal frågor som behöver utredas vidare. I det här skedet kan Länsstyrelsen därför inte utesluta att efterföljande detaljplaner kan komma att prövas utifrån 11 kap. PBL.

TRAFIKVERKETS YTTRANDE

Planprogrammet får anses vara en framtidsvision när det gäller föreslagna åtgärder på E6. Omdaningen med bl.a. ett flertal nya korsningspunkter för lokal trafik är inte förenlig med vägens befintliga status som Europaväg och förbindelse till TEN-T stamnätshamn.

Det kunde tydliggöras vad utbyggnaden bidrar med när det gäller nettotillskott av trafik.

Fler alternativ bör studeras när det gäller trafikmatning till det nya området, t.ex.

- Alternativ med enbart ombyggda/förstärkta befintliga korsningar ("Västra korset" och "Travemündekorset")
- Alternativ med enbart en ny tillkommande korsningspunkt.

Angående korsning med enbart medlöpande utfart så är vi av principiella skäl skeptiska till en sådan lösning.

Det ska finnas en tydlighet när det gäller anslutningar till statliga vägar och anslutningar ska vara öppna för all typ av trafik.

Korsningsåtgärder på aktuell sträcka föreslår vi emellertid analyseras av Trafikverket i kommande utredning av E6 genom Trelleborg (2021)

KOMMENTAR

Kommunen har tillsammans med Trafikverket tittat på trimningsåtgärder gällande E6 och resultatet finns i framtagna Åtgärdsvalsstudie (ÅVS). ÅVS:en har arbetats in i godkännandehandlingen.

LANTMÄTERIETS YTTRANDE

Att Sumpen och gamla småbåtshamnen i kartan i vänstra hörnet på sid 11 inte har riktigt samma typ av streckat område som i teckenförklaringen till kartan.

KOMMENTAR

I godkännandehandling för planprogrammet har detta tydliggjorts.

På sid 24 under rubriken "Fastighetsrättsliga genomförandefrågor" skrivs att ett inre stråk går genom kvartersmark och ska säkerställa tillgängligheten för allmänheten samt att detta exempelvis kan regleras med x-område i planen. Lantmäteriet vill uppmärksamma kommunen om följande vad gäller x-områden: Genom att lägga ut x-område i en detaljplan reglerar kommunen endast att byggnadsnämnden inte får bevilja bygglov som hindrar allmänhetens tillträde till x-området. Det räcker inte med x-bestämmelsen i detaljplanen för att få rätten till tillträde utan det krävs även upplåtelse t.ex. ett servitut till förmån för en kommunal fastighet. Om det i en gällande plan är så att markägaren, eller någon rättighetshavare inte vill upplåta en sådan rätt och släppa fram allmänheten, har kommunen inga möjligheter att tvinga sig till en sådan rätt. För att vara säker på att få tillträde till fastigheten behöver normalt sett rättigheten säkras upp innan planen antas.

KOMMENTAR

Detta kommer regleras i exploateringsavtal innan detaljplaner antas.

I planprogrammet anges att markanvisningsavtal ska tecknas. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 §3 st PBL, redan i samrådsskedet i detaljplaneprocessen sedan redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

KOMMENTAR

Exploateringsavtal och markanvisningsavtal kommer att tecknas mellan byggherre och kommunen. Huvuddragen i avtalen redovisas i planbeskrivningen för varje detaljplan.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

TEKNISKA SERVICENÄMNDENS YTTRANDE

AVFALL OCH ÅTERVINNING

I planprogram-skedet förordas inget specifikt insamlingssystem. Det bör tillsättas en arbetsgrupp som undersöker möjligheten till en flexibel avfallshantering.

Behovet av hämtning av avfall med sopbilar bör minimeras inom området

Det ska finnas möjlighet till återbruk inom planområdet. Det bör helst vara en central plats i området som gör det enkelt för de boende att tillämpa återbruk.

KOMMENTAR

En detaljplan eller bygglov kan inte förorda en viss sophantering eller ett visst avfallshanteringssystem. Detaljplanen kan dock göra det möjligt för en viss sophantering eller möjliggöra för olika alternativ som kan väljas då projektet ska genomföras. Frågan om avfallshantering i Västra Sjöstaden behöver ses i ett större sammanhang med Sjöstaden och en översyn över en helhet och tydliga mål för områdena behöver göras.

KUSTSKYDD OCH SKYFALL

Vid skyfall samlas regnet inom planområdet och från den västra delen av området bräddar skyfallsvolymer västerut mot Sumpen. Skyfall inom den östra delen av området bräddar österut mot Ståstorpsån. Det bör förtydligas hur skyfall avleds från den nordöstra delen av planområdet.

För att inte havet ska översvämma staden via Ståstorpsån, så bör åns utlopp förses med någon form av slusslucka. Vid stängning av slussluckan kommer å-vattnet att ansamlas på uppströms sida av slussluckan. Det behöver utredas hur och var det tillfälligt instängda å-vattnet ska hanteras för att undvika att staden översvämmas. När vi har koll på det kan den nedre delen av Ståstorpsån planläggas.

KOMMENTAR

I dagvattenutredningen har ett förslag om bräddning av skyfall tagits fram. För de östra delarna av området kommer skyfall bräddas mot Ståstorpsån. Vid fortsatt detaljplanering för etapp öst och etapp norr behöver detta studeras vidare med en mer detaljerad höjdsättning för att kunna brädda skyfall mot Ståstorpsån samtidigt som Ståstorpsån inte ska översvämma ny bebyggelse som planeras längs Ståstorpsån.

Frågan om slusslucka och Ståstorpsåns vatten behöver diskuteras i en större helhet som ligger utanför planprogramsområdet. Förslag på lösningar behöver hanteras i en grupp med representanter från kommunen och Ståstorpsåns ekonomiska förening.

VATTEN OCH AVLOPP

I Etapp väst är en yta för föreslagen bebyggelse vid pumpstation för dagvatten markerad. I anslutning till stationen behövs även en damm för utjämning och rening av dagvatten.

I Etapp öst föreslås pumpstation för dagvatten och förskola öster om Ståstorpsån. Pumpstationen är, enligt illustrationsritning, föreslagen att byggas i område för Etapp strand. Det behöver ges plats för denna station och utjämningsdamm, alternativt underjordiskt magasin, inom Etapp öst.

KOMMENTAR

Efter samrådet för planprogrammet har lösningar för dagvattenhanteringen i de västra delarna arbetats om. Förslag visar nu ett underjordiskt dagvattenmagasin kan finnas direkt söder om E6 i anslutning till en ny pumpstation för dagvatten (etapp väst.) Trädgropar och regnbäddar är längre inte en lösning för dagvattenhanteringen. Information till arbetet har inkommit från er att det är positivt om pumpstationen i väst kan anordnas i en gemensam pumpstation tillsammans med Västra industriområdets dagvatten. Detta får studeras vidare i detaljplanen för etapp väst.

För att de östra delarna ska kunna detaljplaneras i framtiden måste pumpstation och utjämningsdamm/magasin också finnas i öst. Exakt var de ytorna ska finnas för de tekniska anläggningarna behöver studeras i detaljplanerna för etapp mitt och etapp öst.

På flera platser i planprogrammet beskrivs att regnbäddar och trädgröpar är en förutsättning för att rena dagvattnet. En förutsättning för att genomföra föreslagen utbyggnad är att mängden föroreningar till Östersjön inte ökar. Genom att anlägga uppsamlingsdammar vid de båda pumpstationerna kommer erforderlig reduktion av föroreningar att ske.

VA-huvudman ansvarar för att dimensionerande regn avleds och att mängden föroreningar till recipient inte ökar. VA-huvudman har samtidigt ett ansvar inför VA-kollektivet att detta utförs kostnadseffektivt. Avledning av dimensionerande regn sker genom stora ledningar till dammar som anläggs intill föreslagna pumpstationer. Därmed uppfylls både avlednings- och reduktionskravet. VA-huvudmannen har inget behov av att anlägga regnbäddar och därmed belasta VA-kollektivet med oskäligt höga framtida driftkostnader.

KOMMENTAR

Regnbäddar som en del av dagvattenlösningen har tagits bort i godkännandehandling planprogrammet.

GATA OCH TRAFIK

I gaturummet, som präglas av växtlighet och tillgänglighet, är det väsentligt att det ges utrymme för servicefordon som sopbilar, utryckningsfordon m.fl.

För att kunna genomföra Etapp norr krävs en överenskommelse med Trafikverket. Även genomförandet av Etapp väst med tre nya anslutningar till E6:an innebär ett medgivande från Trafikverket. Om inte de nya anslutningarna byggs riskerar köbildningen i Västra korset att öka.

Växtlighet i gaturummet är viktig för att ge en trivsamt stadsmiljö. Regnbäddar och växtbäddar ska fungera som en buffert mellan olika trafikantslag. Exploatörerna bekostar en del av gaturummets anläggningskostnad. Regnbäddar medför en hög driftkostnad vilket kommer att belasta skattekollektivet i framtiden.

KOMMENTAR

Nya anslutningar till E6 kommer att diskuteras med Trafikverket i arbetet med trimningsåtgärder för E6. Regnbäddar har tagits bort som dagvattenlösningen för området. Dock kommer det att finnas växtbäddar/planteringar/trädplantering i gaturummet.

PARK OCH NATUR

Det är mycket viktigt att tillräckliga resurser avsätts för att sköta föreslagna regnbäddar. Det är en relativt ny företeelse i utemiljöer och därför finns det endast lite erfarenhet om hur de ska skötas. Driftkostnad av föreslagna regnbäddar uppskattas till ca 8 % av Parkens driftanslag för år 2020.

Det är ännu viktigare att resurser avsätts för att sköta Sumpen.

En lite mer avancerad temalekplats är lämplig att anlägga på den föreslagna stranden.

KOMMENTAR

Regnbäddar har tagits bort som dagvattenlösningen för området.

Våtmarksområdet Sumpen behöver renoveras och restaureras.

Temalekplats är lämplig i den östra delen av området vilket gestaltungsprogrammet för allmän plats för Västra Sjöstaden har föreslagit.

BILDNINGSNÄMNDENS YTTRANDE

UPPGIFTER I PLANPROGRAMMET OM FÖRSKOLA OCH SKOLA I PLANOMRÅDETS NÄRHET

På sid 66 i planprogrammet redogörs för offentlig service i form av förskolor och skolor inom och i närheten av planområdet. Bildningsnämnden vill kopplat till detta avsnitt framföra att:

- Bildningsnämnden beslutade i juni 2020 avveckla skolupptagningsområden som urvalsgrund för skolplacering från och med läsåret 2021/2022. Grundskolorna har i och med detta beslut inte längre några upptagningsområden. Närhetsprincipen enligt skollagen, som innebär att alla elever har rätt till placering i en skola nära hemmet (behöver inte vara den närmaste skolan), gäller dock fortsatt.
- Kattebäcksskolan, som är en F-6-skola (ej F-5), är planerad för avveckling inom ramen för en utveckling av området kring Bäcka- och Fågelbäcksskolan som inkluderar en utbyggnad av skolan och en ny stor förskola. En förstudie är gjord. Tanken är att Kattebäcksskolan ska kunna byggas om till en förskola.
- Flaningens förskola, som är inhyrd i lägenhetslokaler hos Trelleborgshem, är planerad för avveckling när det är möjligt med hänsyn till behov och tillgång på förskoleplatser tätorten.

- Sockertoppens förskola avvecklades sommaren 2020

KOMMENTAR

Frågan om skolupptagningsområde tas bort i godkännandehandling planprogrammet. Information om Kattebäcksskolan och Fågelbäcksskolan, Flaningens förskola och Sockertoppens förskola är reviderad i planprogrammet.

BILDNINGSFÖRVALTNINGENS MEDVERKAN I PLANERINGEN

Bildningsförvaltningen var delaktig i arbetet med planprogrammet för Västra Sjöstaden när arbetet inleddes. Inför en inledande workshop redovisade bildningsförvaltningen följande behov:

- Förskola, primärt för barn bosatta inom planområdet, men ev. också för barn från övriga närområdet. Förskolor bör omfatta minst åtta avdelningar, dvs. med plats för minst 160 barn. Behovet av platser inom området bör analyseras särskilt utifrån befolkningsprognos för området över tid.
- Grundskola med plats för barn bosatta inom planområdet samt för del av platsbehov inom befintlig tätort. Behovet av platser inom området bör analyseras särskilt utifrån befolkningsprognos för området över tid. Plats bör avsättas för en skola med i storleksordningen ca 700 elever.
- Förskola och grundskola byggs med fördel tillsammans så att storleken på förskoledelen och grundskoledelen kan vara flexibel över tid. I nya områden är förskolebehovet ofta stort i början och sedan avtagande samtidigt som behovet av grundskola ökar.
- Skolan bör byggas så långt österut inom planområdet som möjligt och gärna i anslutning till andra grönområden som ska finnas inom området för att kunna samordna skolans/förskolans utemiljö med ytor för allmänheten i så stor utsträckning som möjligt.

KOMMENTAR

En ny grundskola föreslås i Sjöstadsområdet öster om Ståstorpsån. Förskolan inne i området som ingår i första etappen av utbyggnaden har plats endast plats för 6 avdelningar. För förskolan öster om ståstorpsån är förslaget i planprogrammet att även detta är en förskola med 6 avdelningar. Ytan för förskolan där är dock större

och en förskola om 8 avdelningar skulle vara möjlig. Denna förskola kan alternativt inkorporeras med grundskola i Sjöstaden. Detta behöver studeras i samband med strukturplanen för Sjöstaden.

Bildningsförvaltningen har i olika sammanhang framhållit svårigheten att i tillräcklig omfattning hitta ytor för nya förskole- och skolenheter i den befintliga staden, när staden förtätas och antalet barn som behöver plats i förskola och skola ökar. Därför har bildningsförvaltningen framfört att det är önskvärt att kommunen i planeringen för utvecklingen av Sjöstaden, tar höjd för att även kunna hantera del av behoven i befintlig tätort. Kopplat till utvecklingen av Sjöstaden har bildningsförvaltningen vidare framfört att förskolor bör planeras för 160-200 barn, samt att samlokalisering med grundskola och äldreboende går bra men att samlokalisering med bostäder bör undvikas. Grundskolor bör planeras för ca 700 elever.

Samhällsbyggnadsförvaltningen konstaterade tidigt i processen att det inte är möjligt att avsätta de ytor som behövs för en ny skola inom Västra Sjöstaden. Efter den inledande workshopen har bildningsförvaltningen inte varit delaktig i arbetet med planprogrammet. Det har dock i olika sammanhang, där kommunens lokalförsörjning har diskuterats, framgått att det planeras för två förskolor inom Västra Sjöstaden och att dessa ska byggas och drivas av privata aktörer.

När arbetet med planprogrammet för Västra Sjöstaden inleddes fick bildningsförvaltningen del av en befolkningsprognos för området. Denna visade att antalet barn 1-5 år kommer toppa med mellan 240-270 barn, beroende på vilken typ av bostäder som byggs, för att sedan plana ut och ligga kring 160 barn i slutet av prognosperioden. Översatt till ett förskoleplatsbehov så skulle detta kunna innebära behov av som mest 230-260 platser som sedan minskar till ca 150 platser på sikt.

I det planprogram som är utställt för samråd föreslås två förskolor med sex avdelningar vardera, dvs. med plats för totalt 240 barn om samhällsbyggnadsförvaltningen likt bildningsförvaltningen räknar med 20 barn per avdelning.

KOMMENTAR

Samhällsbyggnadsförvaltningen har i planprogrammet arbetat efter den då aktuella befolkningsprognosen. I framtida arbete med detaljplaner kommer nya befolkningsprognoser att ligga till grund för planeringen. För att säkerställa att planeringen överensstämmer med bildningsförvaltningens önskemål och behov efterfrågas tydliga ställningstaganden i kommande processer.

BILDNINGSNÄMNDENS SYNPUNKTER

Mot bakgrund av ovan vill bildningsnämnden framhålla vikten av att tillgången till förskoleplatser inom Västra Sjöstaden anpassas till en prognos avseende antalet barn som kommer vara bosatta inom området. Om det inte redan är gjort bör prognosen uppdateras utifrån den bostadsbyggnation som nu föreslås, samt ev. göras för olika scenarier i den uträkning det finns osäkerheter som kommunen behöver ta hänsyn till i planeringen. Eftersom det är sannolikt att behoven kommer variera över tid behöver det finnas en beredskap för att hantera en topp i behoven som sedan planar ut på en lägre nivå. En topp kan t.ex. hanteras med tillfälliga lokaler, lokaler som ställs om för annan verksamhet, eller genom att platser som frigörs när behoven minskar inom området används för att möta förskoleplatsbehov för barn som är bosatta utanför området, ex. i angränsande delar av den befintliga staden eller i andra delar av Sjöstaden när Sjöstaden fortsätter att utvecklas.

KOMMENTAR

Planprogrammet föreslår bland annat att byggnad för förskola i väster samnyttjas med vårdboende, äldreboende eller serviceboende. På så vis främjas en flexibilitet vilken gör att förskolorna har möjlighet att hantera variation över tid. Planprogrammet utreder lämpliga platser och samlokaliseringar. Hur och att förskoleplatser fördelas mellan kommunens olika områden är en fråga för senare förvaltning av verksamheter och byggnader.

För en förskola i kommunal regi föredrar bildningsnämnden att det finns plats för minst 160 barn. För förskolans verksamhet är en fristående förskolebyggnad det bästa alternativet. Samlokalisering med äldreboende går bra medan en samlokalisering med bostäder skulle ställa stora krav på utformningen av lokalerna och utemiljön.

Bildningsnämnden vill slutligen framhålla vikten av säkra gång- och cykelvägar inom området, samt säkra passager till angränsande områden då barnen inom Västra Sjöstaden kommer att behöva gå i skolan i andra delar av staden.

KOMMENTAR

Se tidigare svar om förskolans storlek och antal platser.

I första detaljplanen är det en förutsättning att det finns fler och

bättre gång-och cykelvägar till Västra Sjöstaden. Planprogrammet föreslår hur detta ska ske. Vid en full utbyggnad av området kommer fler gång-och cykelkopplingar göras för att bidra till att öka gång - och cykeltrafiken generellt men även för att understödja barns rätt att tryggt, säkert och gent kunna röra sig i staden.

KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDENS YTTRANDE

Presidiet beslutar att meddela samhällsbyggnadsnämnden att kultur- och fritidsnämnden ser positivt på planen i sin helhet att kultur- och fritidsnämnden påminner om 1%-regeln gällande konstnärlig utsmyckning vid nyproduktioner att kultur- och fritidsnämnden föreslår att utformningen av allmän plats i gestaltningsprogrammet även innehåller möjligheter för kulturyttringar i form av sceniska rum.

KOMMENTAR

1% regeln gäller för samtliga exploateringsprojekt så även Västra Sjöstaden. Möjlighet till kulturyttringar i form av plats för sceniska rum kan exempelvis finnas i den nya parken i de östra delarna av området.

REGION SKÅNES YTTRANDE

Utbyggnaden av Västra Sjöstaden är en del av Trelleborgs kommuns övergripande mål om att omvandla Trelleborg från hamnstad till kuststad och ta ett större regionalt ansvar för att utveckla staden med fler bostäder och verksamheter samtidigt som hamnen utvecklas. Region Skåne ser positivt på denna ambition. En sådan utveckling kan förstärka Trelleborg i sin roll som regional kärna och stämmer väl överens med Strategier för det flerkärniga Skåne och samrådsförslag till Regionplan för Skåne 2022-2040.

Region Skåne beskriver i Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Trelleborgs hamn och Europaväg 6 som viktiga för godstransporterna till och från Skåne. Det är av stor vikt att tillgängligheten till hamnen säkerställs utifrån den tillväxt av transporter som hamnverksamheten medför. De prognoser som Trafikverket, Region Skåne och även Trelleborgs Hamn AB gjort visar på en ökning av framför allt lastbils- och biltrafiken till och från hamnen till år 2040.

HÅLLBAR MARKANVÄNDNING

Region Skåne ser positivt på att kommunen planerar för bostäder, centrumverksamheter och offentlig service genom förtätning inom redan ianspråktagen mark. Det går i linje med samrådsförslag till Regionplan för Skåne 2022-2040 där en viktig del av den strategiska inriktningen handlar om att växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning. I takt med att regionen utvecklas och befolkningen växer blir trycket på markens användning allt högre. Det ställer krav på hur vi planerar för nya bostäder, verksamheter och infrastruktur. För att hushålla med marken och använda den så effektivt som möjligt är det avgörande att huvuddelen av bebyggelseutvecklingen sker genom förtätning och att bebyggelsen samplaneras med andra övergripande strukturer, såsom transportinfrastruktur, kollektivtrafik och grönstruktur.

KLIMAT

Klimatförändringarna med stigande havsnivåer påverkar Skånes kustnära natur och bebyggelse negativt och är en viktig utmaning för den fysiska planeringen att adressera. Det är därför positivt att riskerna med erosion och översvämning till följd av ett förändrat klimat är tydligt beskrivna i planprogrammet. Både klimatanpassning och minskad klimatpåverkan blir centrala frågor i den fortsatta planeringen och utbyggnaden av området.

BLÅGRÖN INFRASTRUKTUR

Region Skåne ser positivt på Trelleborgs kommuns ambitioner om att skapa gröna inslag i området genom anläggande av en ny park samt genom regn- /växtbäddar och trädplanteringar i gaturummet. Kvaliteten på närmiljön och tillgång till rekreation har stor betydelse för människors hälsa och livskvalitet. Blågröna värden är dessutom viktiga för samhällets motståndskraft och anpassningsförmåga till klimatförändringar.

HÅLLBART RESANDE

Region Skåne ser även positivt på att framkomlighet för gång- och cykel prioriteras inom programområdet. Region Skåne vill framhålla att Västra Sjöstaden har stor potential för gång och cykel både inom området men även till/från resterande tätorten. Inom den västra delen av programområdet är dock avståndet till centralstationen längre än vad som kan anses utgöra ett attraktivt gångavstånd. För att gynna ett hållbart resande och undvika ett ökat bilberoende innebär detta dels att det blir särskilt viktigt att i den fortsatta planeringen säkerställa goda kopplingar för cykel och dels att busslinjenätet behöver anpassas. Region Skåne ser positivt på förslaget i planprogrammet om att förlänga linje 10 samt justera linje 1 så att slingan utgår i den västra delen. Samtidigt vill Region Skåne uppmärksamma

Trelleborgs kommun på att förslaget innebär en utökning av antalet fordon för stadstrafiken vilket enbart kan göras om det finns utrymme i budgeten.

Region Skåne rekommenderar att fortsatt arbete med utbyggnad av Västra Sjöstaden ska utgå ifrån att invånare i första hand har möjlighet att välja gång, cykel eller kollektivtrafik. Ett väl utvecklat gång- och cykelnät kan integrera och tillgängliggöra den nya stadsdelen och möjliggöra hållbara transporter till att bo och besöka området. När en sådan förändring kan bli aktuell behöver därför diskuteras vidare i samband med den fortsatta planeringen och utbyggnaden av området. Region Skåne ser fram emot en fortsatt dialog för att säkerställa att kollektivtrafiken kan byggas ut i ett tidigt skede för att undvika en inlåsning i ohållbara resmönster.

KOMMENTAR

Kommunen har sett över alternativ till vilka busslinjer som kan passera och ha hållplats i området. I planprogrammet föreslås linje 10 få en förlängd rutt samt justering av linje 1. Ett arbete med trepartssamverkan mellan kommunen, Skånetrafiken och Berqkvara buss pågår för att få fram det bästa sättet att kollektivtrafikförsörja området. Från kommunens sida är det önskvärt med hållplatsläge för kollektivtrafik längs nuvarande E6. Eftersom kommunen inte är huvudman för E6 är detta dock avhängigt trafikverkets godkännande.

Ur ett regionalt perspektiv kan planprogrammets bostäder och strand komma att bli en destination av regionalt intresse. Att ta sig till Trelleborg med tåg eller buss är lätt, dock behöver den sista delresan anordnas gent och tillgängligt. Idag saknas koppling till havet i Trelleborg och med exploatering av hamnområdet kan området dra till sig besökare från omkringliggande kommuner.

Planprogrammet berörs av den nationella cykelleden Sydkustleden. Sträckan Höllviken - Trelleborg är en av de sista delarna längst sträckan att åtgärda och viktig för turismen. Här är det viktigt att Region Skåne,

Trafikverket och kommunen arbetar tillsammans.

Planprogrammet berörs också av konceptet Supercykelstråk. Ett koncept som Region Skåne har tagit fram för att peka ut cykelstråk med stor potential att attrahera många cyklister. Stråken skall ha hög standard och syftar till att underlätta arbetspendling.

Region Skåne rekommenderar att planprogrammet pekar ut vart inom Västra Sjöstaden kommunen planerar cykelparkering, detta för att i ett tidigt skede underlätta hela-resan-perspektiv och möjliggöra attraktiva cykeltransporter. Planprogrammet pekar ut tre parkeringshus inom stadsdelen. Parkeringshusen kan med fördel utvecklas till mobilitetshubbar, vilka kan nyttjas av boende och besökare i området. Olika transportslag och mobilitetsfunktioner kan samnyttja parkeringshusen istället för att enbart inhysa parkeringsplatser. Här kan delningstjänster av transportslag inrymmas och bidra med innovativ mobilitet i stadsdelen. För mer faktaunderlag när det gällande hållbart resande och arbetspendling vill Region Skåne tipsa om analysen Anslutningsresor med cykel till kollektivtrafik, studien Potential för hållbart resande och faktaunderlaget TemaPM: Planera för attraktiv parkering.

KOMMENTAR

P-husen kan utvecklas till mobilitetshus med fler funktioner än endast bilparkering, vilket planprogrammet medger. Cykelparkering kommer finnas på kvartersmark inom området och nära bostäderna. Detaljplanerna kommer reglera så att det är möjligt att lätt kunna använda cykeln och att cykeln är det närmsta transportfordonet för de boende. Hur och exakt var det ordnas cykelparkeringar inom kvartersmark avgörs i ett bygglovsskede.

HYRESGÄSTFÖRENINGENS YTTRANDE

Vi uppfattar som helhet att man tar hänsyn till många olika behov och perspektiv och att det är mycket bra att man bygger i kommunen då bostadsbristen är så stor i hela Skåne. Framför allt vill vi lyfta fram den bostadsbrist som är stor för vissa grupper som vill hitta eget boende, inte minst unga personer enligt vår rapport om unga vuxnas boendesituation.

Vi vill betona vikten av att ha blandad bostadsbebyggelse där ägande, bostadsrätt och hyresbostäder har plats.

KOMMENTAR

Huruvida det uppförs hyresrätter eller bostadsrätter eller äganderätter kan inte styras i detaljplanen. Det är upp till varje byggherre att själv välja upplåtelseform.

POSTNORDS YTTRANDE

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

KOMMENTAR

Frågor om postutdelning avgörs i ett genomförandeskede av byggnationen och regleras inte i detaljplan eller bygglov.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

STÅSTORPSÅN EKONOMISK FÖRENING

Markägarna på landsbygden som genom Ståstorpsån Ekonomisk förening (SEF) driver Ståstorpsåprojektet och ofta använder devisen "Ståstorpsån - Landsbygd möter Kuststad" i information www.stastorpsan.se om projektet är positiva till planförslaget i stort men ser anledning att framföra några synpunkter och förslag:

SAMMANFATTNINGSVIS:

Ståstorpsåprojektet som tar ett helhetsgrepp om hela avrinningsområdet menar att det är viktigt att i planförslaget inte avgränsa sig till planområdet utan även beakta hur förslaget kan samverka med andra initiativ inom avrinningsområdet som helhet.

SIDAN 22

"STÅSTORPSÅN

Ståstorpsån föreslås utgöra nerven in den nya parken, och är en del av det grönstråk som löper från Flaningen och söderut mot havet. Längs Ståstorpsåns västra sida föreslås bebyggelse och en mer urban karaktär med hårdare kanter. Mot öster föreslås en mer naturlig utformning med gräsytor och om möjligt flackare sluttning ner till ävattnet. Över ån kan bryggor och broar anläggas och tillgängligheten till vattnet i ån kan förstärkas med trappor och gradänger. Växtligheten ska vara anpassad till landskapet och åmiljön för att bidra till rekreativa värden men även gynna växt- och djurlivet."

"Det grönstråk som löper från Flaningen och söderut mot havet" SEF tillsammans med Sportfiskarna (projektägare) och representanter från kommunen inklusive Visit Trelleborg arbetar sedan i somras med det omfattande "Leaderprojekt Ståstorpsån" som har som syfte att tillgängliggöra Ståstorpsån och dess närområde för friluftsliv och rekreation. Kommunen medfinansierar 1/3 av projektet som har en budget på 2 mkr över 29 månader. Rastplatsen kommer i början av januari 2021 färdigställas på visningssträckan. Illustrationsmaterial tas nu fram för olika slags informationstavlor med flera åtgärder. Läs gärna förstuderapporten på SEFs hemsida.

Detta Leaderprojekt kan ses om en del av ett förverkligande av FÖP 25 U4 (sidan 59) "Ståstorpsån kan erbjuda ett rekreativt stråk med upplevelse av både stad som landsbygd". Vi menar att man i planförslaget skulle kunna vidga vyerna och ta vara på möjligheterna att erbjuda de boende i Västra Sjöstaden och alla andra vandringar upp längs med hela

det gröna stråket som nu börjar tillgängliggöras längs med den 14 km långa ån.

Skulle inte åns västra sida också kunna få en naturlig utformning som det föreslås för den östra sidan?

KOMMENTAR

Den östra sidan om Ståstorpsån inom planprogramområdet föreslås med bebyggelse längs ån. En gångfartsgata mellan bebyggelsen och ån föreslås dock så att det går att röra sig längs Ståstorpsån på dess båda sidor. En naturlig utformning på även den västra sidan om ån skulle göra att mycket mark behöver ianspråkta som behöver användas för uppförande av bostäder. En avvägning har därför gjorts att den västra sidan av ån är hårdare exploaterad än den västra sidan med flackare slänter och där man också kan komma ner till ån.

Vidta gärna biotopförbättrande för fisk och annan fauna åtgärder i mynningsområdet.

Ståstorpsåprojektet har vid ett flertal tillfällen framfört till kommunen att den bör göra något åt parkdammen Flaningen vars problematiska funktion sommartid ofta orsakar omfattande fiskdöd. Förslag på åtgärder har framförts t.ex. i Rapport "Ståstorpsåns nedre del" Naturvårdsingenjörerna AB 2016 som finns på SEFs hemsida.

KOMMENTAR

Denna synpunkt ligger utanför arbetet med planprogrammet.

SIDAN 73 UNDER RUBRIKEN OMRÅDEN MED PÅTAGLIGT NATURVÄRDE

"De befintliga värdena i Ståstorpsån är främst knutna till den mycket sällsynta sötvattengräsuggan, Proasellus coxalis, som noterades i bottensedimenten, samt till mycket allmänna värden av snårig brynmiljö och vatten. Planens genomförande behöver inte medföra att miljön för det rödlistade leddjuret försvinner, förutsatt att anpassningar genomförs under exploateringen. Med rätt utformning av miljön runt Ståstorpsån skulle detta kunna bidra till en mer livskraftig miljö för växter och djur. En grönstruktur öster om ån möjliggör ökade förutsättningar till en mer naturlig strandzon än nuvarande kanal."

SEF vill lyfta fram att det även finns många andra befintliga värden i Ståstorpsån än sötvattengräsuggan! Främst vill vi här lyfta fram havsöringen (*Salmo trutta*) och Ålen (*Anguilla anguilla*). I samband med den omfattande

restaureringen av Ståstorpsån som markägarna nu genomför med statliga och EU medel investeras mycket i biotopförbättrande åtgärder i och invid åfåran. I samarbete med Sportfiskarna Region Syd har ett drygt 20-tal lekbäddar för havsöringen anlagts på visningssträckan i Ståstorp. En varierad bottenstruktur bestående av stenar och block i åfåran erbjuder lämpliga ståndplatser och gömställen samtidigt som de producerar rikliga mängder av vattenlevande organismer. Liknande åtgärder kommer att genomföras längs vattendraget i takt med att projektet utvecklas.

KOMMENTAR

Informationen kompletteras i godkännandehandling planprogram.

SIDAN 101

"För att kontrollera vattennivån i ån kan exempelvis slussluckor sättas i åns mynning. Slussluckor kan utnyttjas för att förhindra havsvatten att tränga upp i ån. Vid åns utlopp krävs en pumpstation för att pumpa ut vattnet från ån till havet, som i framtiden ses hamna på en högre nivå än ån har."

Åtgärder som tar hänsyn till att vandrande fiskar som havsöring och ål behöver kunna röra sig obehindrat mellan hav och sötvatten är viktiga att ha med i planeringen.

KOMMENTAR

Förslaget om slussluckor behöver vidare utredas när en sådan teknisk lösning behöver anläggas vilket inte görs inom planprogramarbetet.

"Ståstorpsån som rinner i den östra delen av planområdet påverkas av konsekvenser av klimatförändringar, både gällande stigande hav och skyfall. En stigande havsnivå innebär att vattennivån i ån kommer att öka, vilket i medför att vatten trycker upp uppströms ån. Då ån rinner genom stan medför detta en ökad risk för översvämning även för områden norr om planområdet. En ökad nederbörd leder till att avrinningen till ån ökar, och påverkar därför flödet och vattennivån i ån. Detta medför även en ökad risk för översvämning för området i anslutning till ån. Ståstorpsåns avrinningsområde sträcker sig långt utanför stadens gränser."

En prioriterad fråga är att samordna restaureringsåtgärderna i Ståstorpsån med utvecklingen av projektet "Västra Sjöstaden" i Trelleborg. Den tänkta utbyggnaden är belägen i direkt anslutning till vattendragets mynning i havet. Här finns behov av att säkra ett funktionellt mynningsområde samtidigt som det också erbjuder möjligheter att utveckla en mycket attraktiv tätortsnära naturmiljö. Dessutom behöver man minska risken för översvämningar längs hela vattendragets lopp inom Trelleborgs stad.

Ståstorpsåprojektet har som mål att restaurera den öppna delen (14 km) av vattendraget. Samtidigt nyanlägga och restaurera 120 hektar våtmarker

inom hela avrinningsområdet. Målet är att skapa ett multifunktionellt och heterogent landskap. Åtgärderna på landsbygden som är i full gång kommer att bidra till en viktig flödesutjämnande effekt som kan minska risken för översvämningar i planområdet. Ståstorpsåprojektet samråder gärna med kommunen om vilka åtgärder på landsbygden som kommunen ser betydelsefulla med tanke på klimatförändringar och stigande havsnivå och att dessa kan anläggas i samverkan.

I vilket fall som helst är det trevligt att Ståstorpsån ses som en del av Kuststadsprojektet!

KOMMENTAR

Ståstorpsån föreslås utgöra nerven in det nya parkområdet i öst, och är en del av det grönstråk som löper från Flaningen och söderut mot havet. Området utgör mötet mellan Sjöstaden och Västra Sjöstaden och spelar därför roll för planeringen av Sjöstaden. Ståstorpsån behandlas särskilt i planprogrammet under rubriken Ståstorpsån i avsnittet som behandlat "Allmänna platser, grönområden och platser"

SKANOVAS YTTRANDE

Skanova AB (nedan Skanova) har tagit del av rubricerad plan. Vi har ett flertal kabelanläggningar inom berört planområde som sannolikt kommer att beröras. Vi kommer att följa genomförandet av planen och bevaka våra intressen/tillföra våra synpunkter i samband med att detaljplaner upprättas.

KOMMENTAR

Vid ett genomförande av planerna kommer en del ledningar behöva flyttas. Kostnaderna för flytt av ledningarna regleras i avtal och efter förhandling med respektive ledningsägare och exploatör.

3GIS YTTRANDE

3GIS har en antennbärare för mobiltelefoni (anläggningsID 74726, koordinat RT90 X: 6141584 Y: 1330333) samt en teknikbod inom det område som är föremål för planprogrammet, se bifogad karta. Anläggningen är befintlig på platsen sedan många år tillbaka och är betydande för mobiltrafiken i

området. Ytterligare operatörer har även visat intresse för att samlokalisera i 3GIS antennbärare med syfte att utöka mobiltäckningen med fler tekniker och bättre kapacitet.

Det kommer finnas en förväntan på tillgång till elektronisk kommunikation vid den nya bebyggelsen. Det är en naturlig komponent vid fastighetsutveckling och en nödvändig förutsättning för att delta i det digitala samhället.

3GIS förhoppning är att kommunen tar hänsyn till anläggningen i planprogrammet och verkar för att den kan vara kvar på platsen. Vi deltar gärna i projektet framöver för att tillsammans med kommunen hitta bästa möjliga lösning avseende en bra infrastruktur för elektronisk kommunikation.

KOMMENTAR

Efter samrådet har kommunen varit i kontakt med 3GIS (3G Infrastructure Services AB). En riving av mobilmasten på Väster jär 4:120 kommer ske 2022. Ny mobilmast kommer uppföras på annan plats. Detaljplanen planeras antas under 2022 och markarbeten börjar först efter det. Därför kan mobilmasten på Väster jär 4:120 avvecklas utan att få negativa konsekvenser på mobiltäckningen i området innan markarbeten för att genomföra byggnationen enligt planprogrammet.

WEUM GAS YTTRANDE

Weum Gas har natur- och biogasledningar i det berörda området. I det berörda området har Weum ledningsrätt för två delsträckor, 1287 - 1364 och 1287 - 1424.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd om minst 2 meter mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningssaktiviteter. Plantering av träd bör ej ske närmare en gasledning än 3 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella framtida arbeten med distributionsledningen rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

För ledningsvisning hänvisar vi till www.ledningskollen.se, som redovisar med kartunderlag och dxf-fil.

Det är viktigt att samråd sker med Weum Gas områdeshandläggare redan i tidigt projekteringsskede, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen.

Weum Gas har gärna en vidare dialog med kommun och exploatör om försörjning med gas inom planområdet.

KOMMENTAR

I sydöstra hörnet av planområdet finns en gasledning som kommer hamna inom framtida allmän plats, eventuellt kan justering av läget krävas. Kostnaderna för eventuell flytt av ledningarna regleras i avtal och efter förhandling med respektive ledningsägare och exploatör.

TELE2:S YTTRANDE

Tele2 har optokablar, kanalisation och brunnar i området. Vi förutsätter att alla eventuella flyttkostnader av denna infrastruktur bekostas av exploatör. Vi önskar bli kallade till framtida ledningsägarmöten för att bevaka våra intressen.

KOMMENTAR

Vid ett genomförande av planerna kommer en del ledningar behöva flyttas. Kostnaderna för flytt av ledningarna regleras i avtal och efter förhandling med respektive ledningsägare och exploatör.

VILLAFÖRENINGEN VÄSTERJÄRSBORNAS YTTRANDE

Sammanfattningsvis så anser vi att det nu presenterade planprogrammet beskriver en utveckling av staden som är positiv, intressant och nödvändig! I denna utveckling är dock en ringväg ofrånkomlig både för att lösa dagens problem med genomfartstrafik via centrum och för att lösa infartstrafiken till en utbyggd och ombyggd hamn med expanderande trafik. En östlig infart till hamnen med ett businesscenter på östra industriområdet är det ända möjliga! Vidare borde planprogrammet även omfatta åtgärder för att minimera miljö effekterna pga den ökande pendlingstrafiken till och från Västra Sjöstaden. Detta genom att bl.a. de "trimningsåtgärder" som kommunen skall genomföra tillsammans med Trafikverket enligt avsiktsförklaringen 2020-04-02 skall omfatta trafikströmmarna från Maglarps rondellen in mot centrala Trelleborg. Västra infarten börjar vid Maglarps rondellen!

KOMMENTAR

Planprogrammet förklarar på mer än ett sätt att endast delar av området kan byggas ut då E6:an ligger kvar i sitt läge och har den status som europaväg, farligt godsled, riksintresse väg och in- och utfartsled för hamntrafiken. Den norra etappen kan inte byggas ut då E6:an finns kvar. Det betyder att den nya stadsdelen, fullt ut, inte kan byggas samman med den befintliga staden med mer sammanhängande bebyggelsestrukturer och fler kopplingar i nord-sydlig riktning. Arbetet med trimningssåtgärder på E6 med Trafikverket påbörjades våren 2021 där Västra Sjöstadens möjlighet till förbättrade kopplingar för biltrafik men framförallt för gång- och cykeltrafik är en central fråga. Åtgärdsvalsstudie som trafikverket har arbetat fram med förslag på lösningar är klar och har arbetats in i planprogrammets godkännandehandling. Vidare arbete med ringvägen och östlig hamninfart pågår och hanteras inom de projekten.

VÄSTRA SJÖSTADEN

Kommunen anger att "Planprogrammets vision är att visa hur staden och trelleborgarna kan återfå kontakten med havet, men även hur staden kan förlängas västerut och få bättre koppling mellan Skåre, Allbäcksskogen och innerstaden, samtidigt som det skapas fler bostäder och centrumverksamheter i ett av Trelleborgs finaste lägen." Med detta perspektiv tycker vi i Villaföreningen att det är underligt att man "kapar" den beskrivna målsättningen genom att planprogrammets västra gräns för utveckling av Västra stranden går vid gamla småbåtshamnen. För oss är det självklart att Västra stranden slutar/börjar i väster vid golfbanan och Albäcksåns mynning. Lika självklart är det att de nödvändiga åtgärderna på infarten/trafiken ifrån väster (E6/E22) slutar/börjar vid Maglarpsrondellen. Utan detta perspektiv i planen finns ingen helhet för Västra Sjöstaden och planen stämmer inte med vision och målsättning!

KOMMENTAR

Avgränsningen har gjorts för att kunna utveckla övergången mellan den nya stadsdelen och strandpromenaden västerut. Området vid Sumpen och gamla småbåtshamnen behövs också för att kunna hantera tekniska funktioner såsom dagvattenpumpstation. Kommunen ser i dagsläget att markanvändningen längs strandpromenaden inte behöver förändras i den formella mening som en detaljplan gör. Med

det sagt finns det inget hinder att vidareutveckla den västra strandpromenaden, dock inte inom ramen för planprogrammet.

I den västra delen av planområdet finns ett riksintresse för friluftslivet (Sumpen och småbåtshamnen) vilket fortsätter längs Västra stranden förbi Albäck och Skåre mot Kämpinge. Detta område ingår också i det naturreservat som börjar/slutar vid Albäcksåns myning. Dessutom ingår Albäcksområdet (se sidan 8). Albäcksområdet har kommunen planerat att utveckla i närtid då man diskuterar bl.a. att bygga en ny "Albäcks stuga". Enligt de beräkningar som redovisas i planprogrammet (se bullerkartan sidan 104 fig 39) så kommer området kring väg E6 skapa en ekvivalent dvs. genomsnittlig bullernivå på minst 60-65 dB när västra delen är utbyggd. Detta överstiger markant de riktvärden som Trafikverket angivet för friluftsområden och rekreationsytor i tätorter, dvs. 40 respektive 45 dB. Trafikverket har dessutom i en rapport "Den Goda Staden" (2010:088) slagit fast att "Det är angeläget att skapa och skydda tysta och rofyllda miljöer för rekreation där en positiv ljudmiljö från naturen kan upplevas. Ur bullerperspektiv är det särskilt angeläget att tätortsnära rekreationsområden och större sammanhängande områden för längre rekreationsvistelse blir så tysta som möjligt. För att områdena ska upplevas som riktigt tysta bör buller från annat än naturljud vara högst 35 dBA ekvivalent ljudnivå." Om dessa riktvärden skall följas så måste åtgärder vidtas redan idag för att skydda riksintressen för friluftslivet från Sumpen och småbåtshamnen, längs Västra stranden inklusive Albäck. Att detta är en akut fråga har vi dessutom kunnat konstatera vid en mätning i Albäcksområdet som vi gjort 2020-12-08 ca kl 14 med hjälp av Arbetsmiljöverkets bullerapp. Denna visade genomsnittsvärden från 60 dB till 80 dB beroende på mät punkt dvs. från området invid första dammen till 30 meter från vägbanan!

KOMMENTAR

Bullernivåer och eventuella åtgärder för att minska bullret i Albäcksskogen ingår inte inom arbetet med planprogrammet för Västra Sjöstaden.

RINGVÄGEN

Fördelarna med ringvägen är självklara dvs. att såväl den tunga trafiken som genomfartstrafiken leds bort från centrum, köerna genom centrum blir därmed mindre och kollektivtrafiken i Trelleborg får bättre möjligheter

att komma fram i tid även i rusningstiden. Vidare möjliggör detta Västra Sjöstaden och i förlängningen Kuststaden som lyfter Trelleborg, ökar inflyttningen, bidrar till minskad butiksöd, fler arbetstillfällen och ökad skattekraft som stärker kommunens ekonomi och därigenom säkrar den kommunala verksamhetsutvecklingen.

Ofta framförs att en ringväg innebär större avgasutsläpp pga. längre körsträcka till hamnen. Men detta kan knappast vara rimligt då ett västligt alternativ utan ringväg har fler start/stopp, köbildningar och längre körtider. Detta framgår bl.a. av kommunens fördjupade översiktsplan och den video som Hamnbolagets VD visade på det digitala informationsmötet som genomfördes 2020- 11-23.

Ett annat argument mot ringleden är att den ianspråkta åkermark. Enligt tidigare uppgift så innebär hamnens flytt att man frilägger ca 50 hektar för bebyggelse. Ringleden "tar" enligt tidigare uppgifter ca 11 hektar och detta innebär Sjöstad/ringled lösning sparar jordbruksmark när Trelleborg växer.

När det gäller tidpunkten för etableringen av ringvägen så är denna diffus i föreliggande planprogram. Detta enda som framgår är att ringvägen finns på plats när etapp Norr (4) för Sjöstaden genomförs och att då nuvarande E6 har omvandlats till Stadsgata. Vidare att "Ett genomförande av etappen ligger ett antal år framåt i tiden." Med en sådan diffus tidplan och med beaktande av en ökande trafik både pga av pendling (Västra Sjöstaden, Övre, Kustaden mm) samt transporter till och från hamnen så bör planeringen av "trimningsåtgärder" från Maglarps rondellen in mot centrala Trelleborg påbörjas skyndsamt!

KOMMENTAR

Arbetet med att utreda trimningsåtgärder för E6 påbörjades våren 2021 och har nu avslutats. Utredningen och de valda åtgärderna beskrivs i planprogrammet under rubriken "Gator, trafik, kollektivtrafik och parkering".

INFART TILL TRELLEBORGS HAMN

Att dagens lösning med infart via E6/E22 från väster till en ny hamn som byggs sydöst om centrum med expanderande trafik idag inte längre är miljömässigt hållbar, står nog klart för alla Trelleborgare oavsett var man bor. Enligt uppgift ifrån Hamnbolagets VD på det digitala informationsmötet som genomfördes 2020-11-23 så kommer trafiken via hamnen öka ifrån 1,2 miljoner enheter år 2019 till 1,8 miljoner enheter år 2026. Och redan år 2023 så bryter man miljongränsen avseende antalet lastbilar och annan

tung trafik!

Om kommunen trots ovanstående väljer ett alternativ med fortsatt västlig hamnfart från en ev. incheckningsyta på väster så vill härmed villaföreningen understryka följande:

- Om trafiken leds förbi Bäckaskolan via Västra korset måste kommunen obetingat bygga en tillfart som är helt planskild.
- Om trafiken leds från Maglarpsrondellen och Albäck in via nuvarande E6/E22 måste kommunen/trafikverket obetingat bygga om sträckan Albäck – Västra korset till en nedsänkt vägbana (tråg) alternativt tunnel. Tunnel är naturligtvis att föredra då man på så sätt gör Västra stranden disponibel till rekreation för stadens medborgare. Kommunen avser att tillsammans med Trafikverket enligt avsiktsförklaringen 2020-04-02 genomföra så kallade "trimningsåtgärder" på vägsträckan E6 och Travemündeallén. Vi i villaföreningen förutsätter att vi också blir engagerade i detta arbete!

KOMMENTAR

Det är Trafikverket som tillsammans med Trelleborgs kommun ansvarar för arbetet med trimningsåtgärder för E6.

YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 1

Vi tycker inte om delar av planen med höga hus och att de står alldeles för tätt.

Varför inte tänka lite framåt för invånarna (kommande generationer). Vårt förslag är att binda samman från Albäck fram till Ståstorpsån.

Slopa husen från gamla småbåtshamnen fram till Ståstorpsån där stenen börjar och fixa ett grönområde med träd och grillplatser samt gräs ner till stranden.

KOMMENTAR

Området har en variation av hushöjder med ett generellt våningsantal på 5-6 våningar i kvartersstruktur, vilket i Trelleborgs mått mätt är en högre täthet än de mest centrala delarna av staden. Planprogrammet har inte definierat exakt var de högsta byggnaderna ska placeras, vilket behöver studeras närmre i varje detaljplan. De högsta husen om 8 våningar behöver noggrant placeras och ta hänsyn till skuggbildning, vind, gaturum, dagljusinsläpp i lägenheter etc .

Stadsdelen har en hög täthet. Motivet till detta är att hushålla med marken och använda ytor effektivt. Det är ett vedertaget grepp inom stadsplanering idag och på så sätt bygger vi en hållbar stad. En hög täthet gör att det blir kortare vägar till service och målpunkter. En hög täthet i staden gör att människor också lättare väljer att gå eller cykla och därmed minskar biltrafiken i städerna vilket medför stora miljövinster i närmiljön men också globalt. Med en högre bebyggelsetäthet följer även en högre befolkningstäthet vilket ökar underlag för både kommersiell och offentlig service.

En hög täthet för också med sig ansvar genom att ordna attraktiva allmänna platser som passar både den som vill vara ensam och den som vill umgås i mindre och större grupper. Det är viktigt att dessa platser finns nära och att det finns olika typer av användningar och aktiviteter i det offentliga rummet. Med anledning av detta har ett gestaltungsprogram för allmän plats tagits fram för planprogramsområdet vilket godkänns i samband med godkännande av planprogrammet.

Bygg en bullervall vid vägen och gör en infart till Maxis parkering från E6:an. Som det är nu tar folk bilen till Albäck som är vårt närmaste grönområde. Med vårt förslag så kan de flesta promenera istället till strand och grönområde. Detta minskar utsläppen från bilar vilket är bra för miljön.

När vi tittar på detaljplanen så upplever vi att grönområdena bara är till för de som bo i de nya husen. Vi är många som bor på väster och som fortsättningsvis vill få tillgång till omgivningarna.

KOMMENTAR

Planprogrammet föreslår inga bulleråtgärder för befintlig bebyggelse.

Ny infart mot E6 är en mycket viktig fråga för planprogrammet och i samrådshandlingen har kommunen presenterat förslag på hur området kopplas till E6 och vidare norrut med nya korsningspunkter redan i tidigt skede av utbyggnaden. Planprogrammet visar att fullt utbyggt kommer flera kopplingar i nord-sydlig riktning behövas och då med fokus på gång- och cykel. De nya allmänna platserna ska locka alla trelleborgare att till vistelse och besök. Det är centralt att öka tillgängligheten mellan den befintliga staden och den nya stadsdelen för att de allmänna ytorna ska kunna nyttjas.

Bygg inga hus nära hamnområdet, för vad händer när hamnen måste utökas? Man måste fylla ut ännu mer och detta påverkar havsbotten och fisklivet.

KOMMENTAR

Hamnen bygger nya färjelägen österut för att möta framtida ökning av färjetrafik och hamntrafik. Hamnen kommer att flyttas till ett östligt läge och då frigörs stora ytor i nuvarande hamn. Dessa ytor kan då bebyggas och en ny stadsdel kan växa fram.

YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 2

Planförslaget om västra sjöstaden uttalar sig inte om bullerskydd för befintliga bostäder vid E6:an. Följande anmärkning och frågor be ja att beakta:

Tillväxt av lastbils- och personbilstrafik i senaste åren betyder en mycket högre bullerbelastning. Även med rådande osäkerhet om E6:ans flytt österut finns långfristig behov för åtgärder om buller först från bygget av västra sjöstaden, sen från tillväxten i biltrafiken från så många bostäder.

Kuststadens gestaltning i förhållandet till E6:an på befintlig plats beskrivs i planförslaget extremt allmänt. Det är klart att nya kvarteret behövs avskärma från buller ifall hela hamntrafiken ska rulla förbi platsen.

Problemet är att fasader som avskärma västra sjöstaden från buller och bemöter säkerhetskrav enligt farliga transporter i allt sannolikhet kastar tillbaka ljudet norrut – på det sätt befaras att bullerbelastningen på nordliga sidan om E6:an förstärks ännu mer.

Vilka åtgärder tas om buller från vägen kort- och långfristigt? Vilka åtgärder tas för att skydda boende vid E6:an mot rivningsbuller, farliga damm när f.d. Duxiana-fabriken mm rivas, samt ljudbelastning från bygget av sjöstaden?

KOMMENTAR

I arbetet med respektive detaljplan kommer bullerutredningen att uppdateras utefter rådande förhållanden och analyser av framtida scenarier.

YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 3

Jag tycker att man ska vänta i minst 50 år med att bygga nytt på denna plats och även på andra ställen som ligger så kustnära. Detta med tanke på havsnivåns stigning.

Vilket försäkringsbolag vill försäkra hem som riskerar att spolats bort. Man kan helt enkelt vänta till man sett resultatet av klimatförändringarna. Vi är bara i början på denna katastrof.

KOMMENTAR

Marken där den nya bebyggelsen kommer uppföras behöver höjas för att skydda den nya bebyggelsen från förväntad havsnivåhöjning. När marken höjs upp skyddas även bakomvarande befintlig bebyggelse från negativ påverkan av havsnivåhöjning. Nivåer för markens nya höjd föreslås i planprogrammet till +3,85 mot stranden. Den föreslagna nya marknivån på +3,85 baseras och grundar sig på IPCCs rapport från 2019. IPCC, The Intergovernmental Panel on Climate Change, är FN:s mellanstatliga klimatpanel som sammanställer det rådande vetenskapliga kunskapsläget kring klimatförändringar, konsekvenser, sårbarhet och möjliga lösningar.

YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSON 4

Ett fantastiskt projekt som vi aldrig tidigare upplevt i Trelleborg. Möjligheterna med detta projekt är oöverskådliga. Men visst finns det förutsättningar som måste till.

1. Vi måste få en riktig ringväg runt Trelleborg, med östlig infart till den nya hamnen. Det kommer aldrig fungera med en genomfart som delar Trelleborgs stadskärna och sjöstaden med en bred boulevard där 100 tusentals lastbilar passerar 24 timmar om dygnet. En kompromiss som skull kunna utmytna i detta scenario skulle vara en katastrof. I Malmö finns många välutbildade människor som med glädje skulle flytta till Trelleborg nya stadsdel, av många olika skäl. Det finns också i Trelleborg människor som jag, sittande i ett stort hus. Där en lägenhet nere vid havet skulle vara en skön avkopplingsplats att bo på.

KOMMENTAR

Planprogrammet förklarar på mer än ett sätt att endast delar av området kan byggas ut då E6:an ligger kvar i sitt läge och har den

status som europaväg, farligt godsled, riksintresse väg och in- och utfartsled för hamntrafiken. Den norra etappen kan inte byggas ut då E6:an finns kvar. Det betyder att den nya stadsdelen, fullt ut, inte kan byggas samman med den befintliga staden med mer sammanhängande bebyggelsestrukturer och fler kopplingar i nord-sydlig riktning. Vidare arbete med ringvägen och östlig hamninfart pågår och hanteras inom de projekten.

2. För att få ett hyggligt rent vatten vid kusten där sjöstaden är tänkt att ligga. Så måste man tömma den stora dammen vid Flaningen. Detta vatten har varit stillastående i många år. Och har inget naturligt vattenflöde som renar. Det är ca: 1,2 meter djupt, och med detta djup finns inga möjligheter få ett rent vatten. På sommaren blir temperaturen så hög att innehållet i dammen ruttnar. Vilket utmynnar i total syrebrist. Ibland kommer detta vatten ut i ån med hjälp av nedgrävda rör. Och följer med ut i havet. Det är med all säkerhet detta vatten som förorenar havet. Töm dammen och låt det återgå till en böljande äng, med blommor och ett fågelliv som det var tidigare. Jag har själv bott 50 meter från dammen sedan 1978. Jag har sett förändringen.

KOMMENTAR

Badvattenkvalitén i havet närmast kusten vid Västra Sjöstaden har under flera år varit dålig vilket beror på e-coli. Vad detta beror på är något som nu undersöks av kommunen. Ett arbete med Ståstorpsån och därmed också Flaningen har påbörjats av kommunen. Det finns även en ekonomisk förening som har påbörjat och gjort åtgärder för Ståstorpsån norr om staden.

Med en utvidgad strand så som planprogrammet föreslår och som nu även utreds parallellt med planarbetet kommer vågrörelser i havet förändras vilket också kan hjälpa till att förbättra badvattenkvalitén i havet vid Västra Sjöstaden.

FÖRÄNDRINGAR AV PLANPROGRAMMET

Följande ändringar har gjorts av planprogrammet från samråd till godkännande:

- Redovisning om hur området utbyggnad påverkar riksintresset Trelleborgs hamn
- Förslag om nya korsningspunkter längs E6 har förändrats till godkännandehandling
- Redovisning om tidplan för flytt av hamnen samt flytt av riksintresse hamn har förtydligats i godkännandehandling
- Redovisning om påverkan på riksintresse friluftsliv kopplat till naturvärden.
- Miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram till godkännandehandling planprogram med fokus på översvämning till följd av stigande havsnivåer och vattenverksamhet
- Redovisning angående om vad tekniska olyckor innebär och redovisningen om risker längs E6 kopplat till farligt gods om en olycka sker och dess konsekvenser.
- Förtydligt redovisningen om risker kopplat till uppställningsyta för lastbilar i hamnen.
- Information om Nordic Storage AB och deras miljötillstånd har reviderats.
- Teckenförklaring på kartan på sidan 20 har reviderats
- Regnbäddar som en del av dagvattenlösningen har tagits bort i planprogrammet och ersatts av underjordiskt dagvattenmagasin/ dagvattenmagasin
- Redovisning av skolupptagningsområde har tagits bort och information om Kattebäcksskolan/fågelbäcksskolan, Flaningens förskola och Sockertoppens förskola har reviderats
- Planförslaget har ändrats angående storlek på förskolan i den östra delen av området som numera rymmer 8 avdelningar.
- Förslaget angående busslinjer och kollektivtrafik har reviderats i planprogrammet
- P-hus har ändrats till mobilitetshus för att kunna rymma andra funktioner än endast parkering
- Information om naturvärden i Ståstorpsån har kompletterats
- Förslag för hantering av dagvatten och skyfall från området har reviderats.

