

PLANPROGRAM FÖR **SJÖSTADEN** I TRELLEBORG

Samrådsredogörelse



TRELLEBORGS KOMMUN

PP SJÖSTADEN - SAMRÅDSREDOGÖRELSE
GODKÄNNANDEHANDLING 2023-05-02

PLANARKITEKT
Karin Gallardo
Anders Bramme

PLANHANDLINGAR
Planprogram för Sjöstaden
Miljökonsekvens- och hållbarhetsbeskrivning
Sjöstaden-Stadskärnan
Denna samrådsredogörelse

PLANFÖRFARANDE
Planprogrammet tas fram med 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	9
KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN	12
REGION SKÅNE	12
TEKNISK SERVICENÄMNDENS YTTRANDE	14
BILDNINGSNÄMNDENS SYNPUNKTER	17
MILJÖAVDELNINGEN	23
RÄDDNINGSTJÄNSTEN	26
SAKÄGARE OCH ÖVRIGA	30
NORDION ENERGI	30
SKANOVA AB	31
TELE2	31
ÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET	32

GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET

Planprogram för Sjöstaden, Trelleborgs kommun, har varit föremål för samråd under tiden 2022-06-15 till 2022-09-04. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Trelleborg, biblioteket samt på kommunens hemsida.

Samråd hölls i form av öppet hus med en utställning i Rådhuset 2022-06-21. Vid mötet närvarade politiker från samhällsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen samt tjänstepersoner från samhällsbyggnadsförvaltningen, kommunledningen och teknisk serviceförvaltning. Ca 15 personer besökte öppet hus. Vidare har en mindre obemanad utställning funnits på Rådhuset under sommaren 2022.

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. 13 yttranden har inkommit, varav 4 utan synpunkter.

INKOMNA YTTRANDE UTAN SYNUNKTER

- Kommunstyrelsen
- Trelleborgshem
- E.ON
- Lantmäteriet

INKOMNA YTTRANDE MED SYNUNKTER

- Bildningsnämnden
- Miljöavdelningen
- Nordion Energi
- Region Skåne
- Räddningstjänsten
- Trafikverket
- Tekniskservicenämnd
- Skanova AB
- Tele2

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

Länsstyrelsen och Trafikverket bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Bildningsnämnden bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

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. Frågor kvarstår till detaljplanen att hantera. Det handlar framförallt om frågor om riksintresse kommunikationer, hamnens verksamhet, vattenfrågor, ledningsflytt, platsbehov och storlek på förskola, bullerfrågor mm.

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION 3 KAP 8 § MILJÖBALKEN

Områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikation skall enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Hamn

Av planprogrammet framgår att utvecklingen av Sjöstaden är avhängig hamnens flytt och för att hamnen ska kunna flytta hela sin verksamhet med alla funktioner krävs att hamntrafiken angör från öster via östlig hamninfart. När alla befintliga färjelägen i väster har avvecklats och östlig ringväg och östlig hamninfart är klara kan samtliga hamnfunktioner flyttas till det nya hamnläget.

Kommunens ambition är att hitta en överenskommelse med staten om att hamntrafiken ska angöra det nya hamnområdet österifrån. När det finns en överenskommelse kring detta avser hamnen att ansöka om ett ändringstillstånd eller eventuellt ett nytt miljötillstånd för att angöra hamnen från öster. Av planprogrammet framgår vidare att miljötillståndet för den nya hamnen förutsätts finnas på plats innan ett antagande av en ny detaljplan i Sjöstaden.

Länsstyrelsen bekräftar att tills dess det nya miljötillståndet alternativt ändringstillstånd är på plats behöver kommunens planering ta hänsyn till dagens miljötillstånd. När samtlig hamnverksamhet är flyttad behöver också riksintresseanspråkets förändrade utbredning preciseras. Länsstyrelsen understryker att kommunen måste säkra att samtliga funktioner som finns utpekade i riksintressepreciseringen för hamnen kan säkras inom det nya hamnområdet för att det ska vara möjligt att ompröva befintlig hamnområdes avgränsning. Det går i dagsläget inte att utesluta att genomförande av planprogrammet kan komma att påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av hamnverksamhetens anläggningar.

Väg

Av planprogrammet framgår att kommunens målsättning är att den nya ringleden runt staden samt östlig hamninfart ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén. Länsstyrelsen kan dock konstatera att det är flera beslut som behöver fattas och flera större åtgärder som behöver genomföras innan det är aktuellt att ompröva och förändra riksintresseutpekandet för väg E6 och Travemündeallén. Planprogrammet saknar vidare en redovisning av

hur det befintliga riksintresseanspråket väg E6 och Travemündeallén ska tillgodoses.

Järnväg

Av planprogrammet framgår att när hamnen helt har flyttat sina funktioner till östlig hamn behövs inte längre det växelspår som finns inne i hamnen och att riksintresset behöver ändras, så att riksintresset för järnväg går fram till centralstationen. Länsstyrelsen kan dock konstatera att det är flera beslut som behöver fattas och flera större åtgärder som behöver genomföras innan det är aktuellt att ompröva och förändra riksintresseutpekandet för Kontinentalbanan. Länsstyrelsen vill betona att riskutredningarna i kommande skeden behöver omfatta farligt gods på järnväg. Kommunen behöver även i kommande skeden beakta att höga byggnader och master kan utgöra risk för konflikt med järnvägens kommunikationssystem.

KOMMENTAR

Kommunen är medveten om att riksintresset för kommunikationer (hamn, väg, och järnväg) måste flyttas eller omdefinieras och att hamnen måste ha fått ett nytt eller ändrat miljötilstånd innan en ny detaljplan för Sjöstaden kan antas. Detta är tydligt beskrivet i planprogrammet och även i FÖP 2035. En ny detaljplan får inte påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen, alltså hamn och väg, vilka ingår inom riksintresset. Flytt av riksintressen beror delvis på arbetet med andra delprojekt och delvis på överenskommelse med Trafikverket och Länsstyrelsen, detta arbete sker parallellt med planarbetet för Sjöstaden.

Om en flytt av riksintresset för kommunikationer inte sker kan inte heller Sjöstaden utvecklas och byggas ut. En utveckling av Sjöstaden förutsätter en flytt av riksintresset. En flytt av riksintresset skulle även gynna utvecklingen av hamnens verksamhet och därmed riksintresset för hamnen. Planprogrammet redovisar utvecklingen av Sjöstaden då denna flytt eller omdefiniering av riksintresset har skett.

I FÖP 2035 redovisas var funktioner inom befintlig hamn flyttas och tillgodoses inom det nya hamnområdet.

Påverkan på höga master och byggnader utreds i kommande detaljplanearbete.

Vidare riskutredningar för påverkan från hamnens verksamhet däribland hantering av farligt gods, verksamhetsbuller etc kommer utredas närmre i detaljplanearbetet.

EROSION OCH HÖJDA HAVSNIVÅER

Planprogrammet hänvisar till det framtagna tematiska tillägget till Trelleborgs översiktsplan avseende stigande hav och översvämning och som Länsstyrelsen lämnat synpunkter på. I planprogrammet utvecklas inte frågan om stigande havsnivåer och erosion mer än vad det tematiska tillägget redovisar. Därmed kvarstår de fokusfrågor som redovisas i Länsstyrelsens yttrande för det tematiska tillägget och Länsstyrelsen ger därmed inte mer rådgivning i frågan i detta yttrandet.

KOMMENTAR

Planprogrammet följer de riktlinjer som har tagits fram i TÖP för stigande hav och översvämning. Utredningar om hantering av skyfall och dagvatten i kombination med kustskydd utreds vidare till godkännandehandling för planprogrammet samt vidare i kommande detaljplaner. Analyser, förslag på åtgärder och kostnadskalkyler kommer då preciseras. Dagvatten- och skyfallslösningar som föreslås i kommande detaljplaner kommer även utreda eventuell påverkan från höjda grundvattennivåer. Vidare kommer påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten utredas. Kommunen kommer även starta arbete med en skyfallsplan vilket kan påverka på vilket sätt kommunen väljer att hantera skyfall från befintlig stad i Sjöstadens område.

ARKEOLOGI

Planprogrammet för Sjöstaden, Trelleborgs kommun berör i den norra delen av planområdet (se Strandgatans utredningsområde) fornlämning L1988:7459, Trelleborgs stads medeltida stadslager. Detta finns inte redovisat i planprogrammet. Kulturmiljöenheten vill påminna om att alla markåtgärder inom fornlämningen kräver tillstånd enligt 2 kap Kulturmiljölagen – fornminnen.

KOMMENTAR

Planprogrammet har kompletterats med information om fornlämningsområde och hantering i kommande processer. Detta kommer vidare hanteras i framtida detaljplanearbete.

LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Länsstyrelsens bedömning är att planprogrammet identifierat förutsättningar och komplexa frågeställningar på en övergripande nivå. Länsstyrelsen bedömer att det kvarstår strategiska ställningstaganden och avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen till kommande planprocesser.

TRAFIKVERKETS YTTRANDE

Trafikverket och Trelleborgs kommun tecknade 2020 en avsiktsförklaring som innebar att arbetet med en östlig hamninfart pausades på obestämd tid. Trafikverket avser att fullfölja sin del av avsiktsförklaringen genom att genomföra nödvändiga trimningsåtgärder på den befintliga in- och utfarten till hamnen på statlig väg (E6) och underlätta en överflyttning av mer gods från väg till järnväg och sjöfart. Diskussioner pågår med Trelleborgs hamn som bl.a. syftar till att utveckla kombiterminalen.

KOMMENTAR

Kommunen noterar synpunkten.

E6 och Travemündeallén är riksintresse för kommunikationer och planprogrammet behöver visa hur dessa riksintressen kan säkerställas. Kommunen måste visa att hamnens verksamhet enligt gällande miljötillstånd kan fortgå.

KOMMENTAR

Kommunen är medveten om att riksintresset för kommunikationer (hamn, väg, och järnväg) måste flyttas eller omdefinieras och att hamnen måste ha fått ett nytt eller ändrat miljötillstånd innan en ny detaljplan för Sjöstaden kan antas. Detta är tydligt beskrivet i planprogrammet och även i FÖP 2035. En ny detaljplan får inte påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen, alltså hamn och väg, vilka ingår inom riksintresset. Flytt av riksintressen beror delvis på arbetet med andra delprojekt och delvis på överenskommelse med Trafikverket och Länsstyrelsen, detta arbete sker parallellt med planarbetet för Sjöstaden.

Om en flytt av riksintresset för kommunikationer inte sker kan inte heller Sjöstaden utvecklas och byggas ut. En utveckling av Sjöstaden förutsätter en flytt av riksintresset. En flytt av riksintresset skulle även gynna utvecklingen av hamnens verksamhet och därmed

riksintresset för hamnen. Planprogrammet redovisar utvecklingen av Sjöstaden då denna flytt eller omdefiniering av riksintresset har skett.

Trafikverket ser framför sig en konflikt som kan innebära en risk för påtaglig skada på riksintresset för hamnen om kommande detaljplaner inte förmår hantera buller- och andra miljöstörningar från hamnen. Ny bebyggelse ska klara normer och riktvärden för buller, luftföroreningar m.m.

KOMMENTAR

Planprogrammet redovisar utredningar om verksamhetsbuller som tagits fram till planarbetet. Fortsatta bullerutredningar och även riskutredningar kommer att göras i fortsatt detaljplanearbete för att säkerställa att hamnens verksamhet och den nya föreslagna bebyggelsen inom Sjöstaden kan finnas.

Kommunen måste säkra att samtliga funktioner som finns utpekade i riksintressepreciseringen för hamnen kan säkras inom det nya hamnområdet för att det ska kunna bli aktuellt att ompröva befintlig hamnområdesavgränsning.

KOMMENTAR

I granskningshandling FÖP 2035 redovisas var funktioner inom befintlig hamn flyttas och tillgodoses inom det nya hamnområdet.

Ombesörjning av risker från hantering av farligt gods på järnväg är av stor betydelse för Trafikverkets bedömning i senare skeden och därför bör detta också ingå i kommande riskutredningar, sid 81. Vi rekommenderar vår skrift "Transportsystemet i samhällsplaneringen" där bl.a. risker och riskhantering från järnvägen beskrivs. Det finns restriktioner för höga byggnader och master som har att göra med risk för konflikter med luftfarten och med järnvägens kommunikationssystem. Mer info finns i ovan nämnda skrift.

KOMMENTAR

Vidare riskutredningar för påverkan från hamnens verksamhet däribland hantering av farligt gods på järnväg, verksamhetsbuller etc kommer utredas närmre i detaljplanearbetet.

Påverkan på höga master och byggnader utreds i kommande detaljplanearbete.

Angående föreslagna ombyggnadsalternativ för statliga väg 9 (Strandgatan och Hamngatan) bör det rimligen nämnas att Trafikverket är väghållare och måste godkänna eventuella förändringar. Trafikverket kommer sannolikt vara öppet för en diskussion om ett kommunalt övertagande av väghållarskapet om stora ombyggnader ska kunna bli aktuella. Tillgängligheten till Trelleborg C med bil och kollektivtrafik är den viktigaste aspekten för Trafikverket, och den måste i alla lägen kunna säkerställas.

KOMMENTAR

Kommunens målsättning är att när riksintresset flyttas till ny östlig hamnin fart och ringväg övertar kommunen väghållaransvaret på väg 9.

Tillgängligheten till Trelleborg C med bil, kollektivtrafik, gång och cykel är en angelägenhet även för kommunen. Sjöstadens utbyggnad kommer att påverka rörelsemönster, mängder av trafik, (särskilt för gång och cykel) till och från Trelleborg C, vilket är en aspekt att undersöka vid den fortsatta detaljplaneringen av Sjöstaden.

Trafikverket har inga invändningar mot stadsplaneringsprinciperna och föreslagen bebyggelse- och trafikstruktur i programområdet. I en modern blandstad prioriteras mycket riktigt gång-, -cykel och kollektivtrafik före personbilstrafik.

Meningen på sida 61 "Trafikverket utgår från riktvärden för befintliga bostäder, vid nybyggnation av och väsentlig ombyggnation av infrastruktur och för befintlig infrastruktur." är mycket svår att förstå och för oss därför svår att kommentera.

KOMMENTAR

Handlingen har förtydligats angående riktvärden för buller.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

REGION SKÅNE

BEBYGGELSEUTVECKLING

Utifrån ett regionalt perspektiv välkomnar Region Skånes planförslagets intentioner att Sjöstaden kan utgöra ett attraktivt alternativ på den regionala

arbets- och bostadsmarknaden. Vidare välkomnar Region Skåne planförslagets intentioner att öka förutsättningarna för en funktionsblandad ny stadsdel i ett strategiskt och kollektivtrafikhärläge samt att överbrygga barriärer i staden. Detta går i linje med Regionplan för Skåne 2022–2040 som syftar till att planera för en sammanhållen och integrerad bebyggelseutveckling genom förtätning och nyttjande av de kollektivtrafikhärlägena.

UTVECKLING AV BOSTADSBESTÅND

Planförslaget visar på en utbyggnad med sammanlagt 5000 nya bostäder, med möjlighet till olika boendetyper och upplåtelseformer. I planförslagets miljökonsekvensbeskrivning föreslås dessutom att kommunen bör utreda möjligheten att bygga bostäder till överkomliga priser så att även personer med svag ställning på bostadsmarknaden kan bosätta sig i Sjöstaden. Region Skåne ser sammanfattningsvis positivt på att planförslaget möjliggör för omfattande bostadsbebyggelse och delar uppfattningen att kommunen bör utreda möjligheterna att bygga bostäder till överkomliga priser. Detta lyfts i Regionplan för Skåne 2022–2040 och planeringsprincip 1.4 i Verka för att det finns tillgång till bostäder som motsvarar bostadsbehovet i Skåne.

Grönstruktur

Region Skåne välkomnar planförslagets ambition att planera för en sammanhängande grönstruktur som omfattar en stadsdelspark, mindre parker, blå-gröna stråk och stadsnära grönska med fokus på vistelsekvaliteter samt gott mikroklimat. Detta ligger i linje med Regionplan för Skåne 2022–2040 som lyfter vikten av att planera för hållbara, attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer i städer och tätorter med god tillgång, närbarhet och kvalitet på grönytor.

Hållbart resande och transportinfrastruktur Region Skåne ser positivt på planförslagets intentioner att utveckla ett sammanhållet nät för cykel- och gångtrafik, vilket underlättar såväl tillgängligheten mellan olika områden. Planförslaget bidrar därigenom till målsättningen i Regionplan för Skåne 2022–2040 att skapa förutsättningar för

hållbara färdmedelsval. Region Skåne ställer sig positivt till att Trelleborgs kommun föreslår att parkering ska ske i samlade parkeringsanläggningar; mobilitetshus. Enligt kartan Planförslag är mobilitetshusen jämnt fördelade mellan kvarteren. Region Skåne hade önskat en djupare analys kring mobilitetshusens placering för att möjliggöra en mer trafiksäker stadsdel. Exempelvis är flera av mobilitetshusen placerade i direkt anslutning till grönområden. Region Skåne vill informera Trelleborgs kommun om att det finns ett TemaPM Planera för attraktiv parkering som kan användas som inspiration och vägledning i den fortsatta parkeringsplaneringen.

KOMMENTAR

Mobilitetshusen är som Region Skåne skriver jämt fördelade i stadsdelen. Den exakta placeringen och storleken på mobilitetshusen kommer att studeras vidare i varje detaljplan. Kommunen noterar att det finns ett TemaPM om attraktiv parkering.

Kollektivtrafik Idag finns det ingen befintlig busslinje som kan förlängas till Sjöstaden. Region Skåne vill informera kommunen om att Skånetrafiken ska påbörja en översyn av stadstrafiken i början av 2023 och då kommer att inkludera Sjöstaden som en förutsättning.

KOMMENTAR

Kommunen är delaktig i arbetet med översyn av stadstrafiken.

Planförslaget innehåller ett gatunät med två huvudstråk som möjliggör för busstrafik. För att buss ska kunna trafikera behöver vissa mått uppfyllas. Måttet på flexzoner brukar bara 3-3,5 meter, men Region Skåne anser att en attraktiv hållplats, som både kan inrymma ett väderskydd och ge resenärerna tillräckligt med yta på plattformen, behöver vara cirka 4,5 meter bred. Region Skåne vill uppmuntra kommunen att skapa goda förutsättningar för attraktiva hållplatser i området. Exempelvis kan hållplatser gärna samplaneras med någon torgyta, så att ytor för attraktiva hållplatser kan skapas.

Utmed huvudgatans sträckning finns det i den västra delen en korsning där anslutande gator är förskjutna i förhållande till varandra. Region Skåne anser att en sådan korsning inte är optimal för busstrafik då körvägen blir som en skarp S-kurva.

I planförslaget planeras huvudgatan för vanlig busstrafik. Region Skåne anser att planförslaget med fördel kan kompletteras med ett kort resonemang om möjligheter med att trafikera planområdet med självkörande bussar. Detta i och med att Trelleborg under 2022 ska ha en självkörande buss i drift.

KOMMENTAR

Exakta bredder i gaturummet och exakt linjeföring av gator kommer studeras vidare i varje detaljplan. Möjligheter för självkörande bussar får studeras vidare i den fortsatta planeringen och genomförandet.

KLIMAT

Region Skåne ser positivt på att planprogrammet integrerar åtgärdsförslag mot klimatförändringar, bland annat kustskyddsplanering relaterat till havsnivåhöjning och förslag till åtgärder för dagvatten- och skyfallshantering. Det ligger i linje med Regionplan för Skåne 2022–2040 och planeringsprincip 2.1 i som lyfter vikten att utveckla bebyggelsen med hänsyn till risk för översvämning, stigande hav och erosion.

TEKNISK SERVICENÄMNDENS YTTRANDE

AVFALL

Planerad avfallsinsamling ska anpassas för sällanavfall och insamling av kommande fraktioner, som till exempel insamling av tyg.

KOMMENTAR

Texten om avfallshantering är kompletterad i planprogrammet. Frågan kommer hanteras i detaljplan och i efterföljande processer.

VATTEN OCH AVLOPP

Bildtexterna på sidan 22 och 23 bör kompletteras med att det även behöver ges plats för en hållbar dagvattenavledning.

För att ge en tydligare bild av vattentjänsterna bör "avlopp" undvikas i text. Spillvattenavlopp respektive dagvattenavlopp bör användas.

KOMMENTAR

Handlingen har kompletterats vad gäller hållbar dagvattenavledning i gatan.

Handlingen har reviderats vad gäller termen avlopp till spillvattenavlopp eller dagvattenavlopp.

GRUNDVATTEN

En stigande havsnivå kommer att medföra stigande grundvattennivåer. Det kommer sannolikt att innebära kontinuerlig pumpning av grundvatten från lågt belägna områden i befintlig stad.

KOMMENTAR

Avsnittet om grundvatten har reviderats i handlingen. Vidare utredningar kommer göras i fortsatt planarbete.

DAGVATTEN OCH SKYFALL

I texten nämns föreslagen placering av magasin och pumpanläggningar i Strandparken/Strandgatan. Är formuleringen tillräckligt öppen/allmän, så att vi inte binder oss för placeringen? Det är bra att det nämns att skyfalls- och dagvattenfrågorna ska utredas vidare. Kanske bra med en hänvisning till sidan 81?

Bildtexten på sidan 50 bör förtydligas med att den blå färgen illustrerar ytligt avrinnande vatten.

KOMMENTAR

Avsnittet har reviderats efter vidare arbete med utredning om skyfall och dagvatten.

RISK

Bör inte risk för översvämning från Östersjön och via skyfall omnämnas?

KOMMENTAR

Texten om skyfall och dagvatten samt stigande hav har reviderats.

GATA OCH TRAFIK

För de prioriterade GC-vägarna är genhet, orienterbarhet och rakhet väsentligt. Kartan på sidan 18 stödjer inte detta fullt ut. Utmed huvudstråk bör planeras för prioriterade separata cykelstråk med god framkomlighet. I lokalgator bör cykling kunna lösas i blandtrafik.

KOMMENTAR

Handlingen har reviderats i detta avseende med fler stråk som är gena, orienterbara och raka (se planförslaget). Avseende mindre förskjutningar vid korsningspunkter kommer detta studeras vidare i detaljplaner så att det blir en god trafikföring och orienterbarhet samtidigt som arkitektoniska kvalitéer uppnås och att vinden kan brytas mm.

Har Region Skånes resvaneundersökning från 2018 utgjort en del av underlag till analys av trafikallstring till och från området. Enligt denna utgör bilresor ca 70 % av alla resor.

KOMMENTAR

En trafikutredning har tagits fram för stadsdelen i planprogramsarbetet. Alstringsberäkningar har gjorts för den biltrafik de planerade utbyggnaden kan antas ge upphov till. Kommunen har mycket höga ambitioner för att minimera biltrafiken till/från området. Utformningen av transportnäten inom området och i anslutning till övriga staden ska prioritera de hållbara trafikslagen. Närheten till tågstationen och en utvecklad kollektivtrafik med buss ska tillsammans med gena cykelstråk där framkomligheten är prioriterad, och tillsammans med en snål parkeringsnorm, ge förutsättningar att välja bort bilen. För bostäder har utgångspunkten dels varit Region Skånes resvaneundersökning från 2018, dels Trafikverkets alstringsverktyg, vilket är ett planeringsstöd för att få skattning av trafikallstring vid planering av nya eller befintliga områden. I beräkning av alstringen av resor med bil har påverkansparametrar som god kollektivtrafik och goda gång- och cykelmöjligheter räknats med i alstringstalen.

NATUR

Om det i framtida utredningar föreslås ytliga dagvattenmagasin längs Strandparken/Strandgatan, så bör de befintliga träden skyddas så långt det är möjligt.

KOMMENTAR

Vidare utredning om skyfall och dagvatten har gjorts efter samrådet. Lösningar för skyfall och dagvatten är reviderad i handlingen och har uppdaterats, både i text och i strukturplanen. Befintliga träd kan sparas och skyddas i viss mån men inte fullt ut. Avvägningar har gjorts för att kunna skapa den bästa strukturen för gator, kvarter och allmän plats i Sjöstaden och för att kunna hanterade de tekniska utmaningar som finns i området som bland annat handlar om hantering av skyfall och dagvatten.

BILDNINGSNÄMNDENS SYNPUNKTER

UPPGIFTER I PLANPROGRAMMET OM FÖRSKOLA OCH SKOLA I PLANOMRÅDETS NÄRHET

På sid 40 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 att avveckla skolutpagningsområden 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.

KOMMENTAR

Texten om upptagningsområde har reviderats i godkännandehandlingen.

- Kattebäckskolan, som är en F-6-skola (ej F-5), är planerad för avveckling inom ramen för en utveckling av området kring Sjöviksskolan (f.d. Bäcka- och Fågelbäcksskolan) som inkluderar en utbyggnad av skolan och en ny stor förskola. En förstudie är gjord. Tanken är att Kattebäckskolan

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.

- I Bildningsnämndens lokalrevision 2022 planeras för ny förskola nr 1 i Västra Sjöstaden inför våren 2028, ny förskola nr 2 i Västra Sjöstaden inför våren 2032 och ny skola nr 1 i Sjöstaden inför läsåret 32/33.

BILDNINGSFÖRVALTNINGEN HAR TIDIGARE REDOVISAT FÖLJANDE BEHOV

- Förskolor, 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 750 elever.

KOMMENTAR

Behovet av förskoleplatser kommer uppdateras kontinuerligt utifrån befolkningsprognos vid framtagande av detaljplaner så att planläggningen möter det behov som uppstår vid en utbyggnad av Sjöstaden. Till befolkningsprognosen behöver kontinuerligt information om andel BTA och andel bostäder för att kunna ställa rätt prognos. Denna dialog måste finnas i projektet framöver och särskilt i detaljplanearbetet.

I planprogrammet är det avsatt ytor för 2 skolor à 750 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.

KOMMENTAR

För de 2 skolområden som föreslås i planprogrammet är det även

inräknat plats för förskola med ca 160 barn.

- Skola bör byggas 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

De 2 skolorna har placerats strategiskt geografiskt nära kollektivtrafik och i anslutning till park och/eller grönområde.

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 750 elever.

KOMMENTAR

Behovet av förskoleplatser och att behovet av platser eventuellt även skulle täcka hantera behov från befintlig stad kommer utredas i det fortsatta detaljplanearbetet.

I Sjöstaden föreslås både små och stora enheter för att möta olika aktörers behov och för att få ett område med en ändamålsenlig struktur.

Samlokalisering av olika funktioner och användningar i nya exploateringsprojekt och utbyggnadsområden följer den inriktning som finns beskriven i FÖP 2028 och 2035. Vilka funktioner som kan finnas tillsammans i kombination med förskola utreds vidare i detaljplanearbetet.

Mot bakgrund av ovan vill bildningsnämnden framhålla vikten av att tillgången till förskoleplatser inom 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 att 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

Den kommunala lokalförsörjningsplanen uppdateras 1 gång per år och utgör grund till behovet av förskoleplatser i Sjöstaden. Behovet av förskoleplatser kommer uppdateras kontinuerligt utifrån befolkningsprognos vid framtagande av detaljplaner så att planläggningen möter det behov som uppstår vid en utbyggnad av Sjöstaden. Till befolkningsprognosen behöver kontinuerligt information om andel BTA och andel bostäder för att kunna ställa rätt prognos. Denna dialog måste finnas i projektet framöver och särskilt i detaljplanearbetet.

Det är positivt att förslaget innehåller platser för skolor och förskolor på ett integrerat sätt. Det är viktigt att angöring för vårdnadshavare och skolskjuts skapas på ett säkert sätt även för barn och elever som inte bor inom gångavstånd. Fritt skolval innebär att man ska kunna ta sig hit från olika delar av kommunen. För att skydda barn och elever måste samtidigt framför allt tung trafik som genererar buller och avgaser ledas så långt som möjligt från den nya stadsdelen.

KOMMENTAR

Skolor har pekats ut strategiskt längs huvudstråk där kollektivtrafik föreslås. Angöring med bil, cykel, varuleverans etc studerats vidare i detaljplanearbetet. Överlag föreslås en ambitiös trafikplanering där huvuddelen av transporterna föreslås ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Bilparkering föreslås i mobilitetshus, på så sätt slipper man stora trafikmängder i stora delar av stadsdelen. Sjöstaden utgör en tät stadsdel med ett genomtänkt gång- och cykelvägnät och i direkt närhet till centralstationen vilket bidrar till hållbara

transportval. Placering av förskolor utöver de som är utpekade som områden i strukturplanen ska studeras i detaljplanearbetet.

För en förskola i kommunal regi föredrar Bildningsnämnden att det finns plats för minst 160 barn. Fördelen med större förskoleenheter är bl.a. möjligheter att ha skolledare och administratör på plats samt att kunna anställa personal med specialkompetens som kan tillgodose hela förskolans behov. En större förskoleenhet ger även bättre möjligheter för flexibilitet vid personals sjukdom, fortbildningar, sammanslagningar av avdelningar vid öppning, stängning och under sommarsäsongen samt bättre förutsättningar för heltidstjänster. Fristående skolor och förskolor kan göra andra bedömningar avseende antal platser respektive avdelningar. För att hitta tillräckliga ytor bör övervägas att samnyttja grönytor med allmän parkmark.

KOMMENTAR

Samhällsbyggnadsförvaltningen förstår Bildningsnämndens behov av stora enheter. Det är dock en utmaning att kunna få in stora enheter i en modern tät stadsdel med tanke på andel friyta för förskolegård, att förskolan ska kunna passa in en kvartersstruktur och att få till en blandning av olika funktioner inom ett och samma kvarter. Det och många fler planeringsaspekter gör det inte alltid enkelt att få in stora enheter.

I Sjöstaden föreslås därför både små och stora enheter för att möta olika aktörers behov och för att få ett område med en ändamålsenlig struktur.

För förskolans verksamhet är en fristående förskolebyggnad det bästa alternativet. Dock är det en del i utvecklingen av en ändamålsenlig skolorganisation då det planeras nya grundskolor att även planera för nya större förskoleenheter som med fördel samlokaliseras med grundskolorna.

Liksom för förskolan bör det även finnas med i planeringen hur ett behov av platser som överstiger skolans långsiktiga kapacitet kan tillgodoses under ett antal år. Det kan exempelvis handla om användning av fritidslokaler eller andra gemensamma ytor, och/eller att använda förskolans och skolans lokaler flexibelt när behoven varierar över tid. En möjlighet att göra detta är att bygga ihop skola

med förskola där lokalerna i gränsen kan användas som basrum inom skolan eller avdelningar inom förskola. Detta gör att både skola och förskola kan växa eller krympa över tid beroende på behoven just då. Skolor bör även planeras så att inte bara idrottshallar kan nyttjas för andra ändamål utanför skoltid, tex föreningsliv eller kultur.

KOMMENTAR

För de 2 skolområden som föreslås i planprogrammet är det även inräknat plats för förskola med ca 160 barn. I de skolområdena finns även inräknat idrottshall. Därmed kan en flexibilitet finnas i användning av lokaler inom ett skolområde.

För att klara behoven av grundskoleplatser i staden behövs även en helt ny grundskola i staden. Bildningsförvaltningen bedömer att skolan bör byggas i Sjöstaden. Av den totala ökningen av antalet barn 6-15 år om ca 1 300 barn fram till 2036, kommer drygt 500 barn vara bosatta i Sjöstaden. Fram till 2045, dvs. så långt befolkningsprognosen sträcker sig, ökar antalet barn i Sjöstaden med ytterligare ca 500 barn i grundskoleåldern. Då är toppen i Sjöstaden ännu inte nådd. Enligt uppgift kvarstår då byggnation av ca 2 000 av totalt ca 7 000 bostäder i Sjöstaden. Bildningsförvaltningen gör bedömningen att det långsiktigt kommer behövas två treparallella F-9-skolor i Sjöstaden, med plats för totalt 1 500 elever.

KOMMENTAR

I Sjöstaden föreslås 2 skolor åk F-9, totalt 1400-1500 elever.

I planprogrammet nämns att " Eventuellt kan en del av en skola, ett högstadium, förläggas vid centralkvarteren tillsammans med gymnasium, campus eller liknande.". Detta är inte förenligt med bildningsförvaltningens organisation vilken bygger på skolområden med F-9 skolor, vilka däremot kan samlokaliseras med förskolor enligt ovan.

KOMMENTAR

Detta har reviderats i text och även i karta i godkännandehandlingen och anger numera utbildning.

Utifrån behoven enligt befolkningsprognosen behöver skolan vara klar inför läsåret 2031/32 (+750 platser).

KOMMENTAR

Det är noterat.

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

KOMMENTAR

Skolor har pekats ut strategiskt längs huvudstråk där kollektivtrafik föreslås. Överlag föreslås en ambitiös trafikplanering där huvuddelen av transporterna föreslås ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Bilparkering föreslås i mobilitetshus, på så sätt slipper man stora trafikmängder i stora delar av stadsdelen.

Sjöstaden utgör i sin helhet en tät stadsdel med ett genomtänkt gång- och cykelvägnät med god framkomlighet och prioritet för gång- och cykeltrafik.

Planprogrammet har förtydligat detta under rubriken gång- och cykel.

MILJÖAVDELNINGEN

Samhällsbyggnadsförvaltningens miljöavdelning vill dock framföra nedan synpunkter:

På sid 51 i planprogrammet beskrivs fördröjning samt rening av dagvatten. Det bör framgå i handlingen att Vattenförekomsten Västra Östersjöns kustvattens status får ej försämrats.

KOMMENTAR

I godkännandehandlingen har det förtydligats om status på vattenförekomsten.

På sid 71–72 redovisas Naturmiljön. Utgångspunkten i arbetet med Naturmiljön i området bör vara att befintliga naturvärden sparas i största möjliga utsträckning vilket bör framgå av planprogrammet. Om inte så kan ske måste kompensationsåtgärder vidtagas i så stor utsträckning att naturvärdena stärks.

KOMMENTAR

I godkännandehandlingen har det förtydligats att naturmiljö sparas så långt det är möjligt, där naturvärden inte kan sparas måste relevanta kompensationsåtgärder vidtas. Fördjupade inventeringar av naturmiljö kommer att utföras i det fortsatta detaljplanearbetet.

I planprogrammet har det redogjorts för två alternativa utvecklingar av Hamngatan/ Strandgatan. Alternativen Strandgatan och Travemündeallén kan kanske samordnas så att gröna uppväxta miljöer kan sparas högre grad.

KOMMENTAR

Vidare utredning om skyfall och dagvatten har gjorts efter samrådet. Lösningar för skyfall och dagvatten är reviderad i handlingen och har uppdaterats, både i text och i strukturplanen. Befintliga uppväxta miljöer kan sparas och skyddas i viss mån men inte fullt ut. Avvägningar har gjorts för att kunna skapa den bästa strukturen för gator, kvarter och allmän plats i Sjöstaden och för att kunna hanterade de tekniska utmaningar som finns i området som bland annat handlar om hantering av skyfall och dagvatten.

Planprogrammet bör lyfta fram återvinning och återbruk tydligt inom ramen för hållbarhetsprogrammet.

KOMMENTAR

Det är positivt med återbruk och återvinning. Avfallshantering kommer hanteras i detaljplanearbetet samt i bygglovsprocessen. Mål om återbruk finns med i hållbarhetsprogrammet eftersom det inte utgör en tydlig detaljplanefråga.

Hamnbuller bedöms ha negativa konsekvenser, om än måttligt, för den nya bebyggelsen. Detta behöver tydligare framgå i planprogrammet.

KOMMENTAR

Avsnittet om hamnbuller har uppdaterats i handlingen och redovisar tydligare konsekvenser och avvägningar om hamnbuller.

Blandstad kan innebära risk för störningar och bör bevakas i det fortsatta detaljplanearbetet. Exempelvis kan mindre förskolor som etableras i befintliga bebyggelsekvarter, utifrån miljöavdelningens erfarenhet, utgöra störningar för boende. Detta gäller även restauranger, sportbarer, paddelhallar med flera.

KOMMENTAR

Det är en tydlig målsättning i FÖP 2025 och FÖP 2035 att utbyggnad av nya områden och stadsdelar i Trelleborgs stad ska utgå från målet om en blandad stad med blandade funktioner i ett och samma kvarter. Detta för att uppnå målet om en hållbar stad med en blandning mellan dag- och nattbefolkning, närhet till kommersiell och offentlig service, en god stadsmiljö och en grund till ett hållbart sätt att leva.

Vad menas med mobilitetshus? Det ska kanske ska framgå att det är ett p-hus som menas.

KOMMENTAR

Termen mobilitetshus används för att beskriva att ett parkeringshus innehåller fler funktioner än endast bilparkering exempelvis delningstjänster som bilpool, centrumverksamheter och service. Innebörden av mobilitetshus finns beskrivet i planprogrammet under avsnittet Allmän plats - gator, trafik och mobilitet.

Industribyggnader som kommer att ligga kvar i planen under utbyggnadstiden kommer att generera trafik och andra störningar inom området vilket bör uppmärksammas.

KOMMENTAR

Påverkan och störningar från trafik utreds vidare i kommande detaljplanarbete.

Inom rubriken Luftkvalité sid 65 omnämns begreppet MKM men det redovisas inte här vad som menas med detta begrepp. Inom rubriken Förorenad mark redovisas MKM som mindre känslig markanvändning.

KOMMENTAR

Innebörden MKN och MKM har förtydligats i godkännandehandlingen

Inom rubriken Förorenad mark redovisas bland annat heterogena fyllnadsmassor och hotspots. Det är för tidigt att dra de slutsatser som man gör i programmet.

KOMMENTAR

Texten har reviderats för att tydligare visa att det endast har gjorts översiktliga undersökningar och att vidare undersökningar måste göras innan slutsatser om åtgärder kan göras.

Vilka nivåer räknar man med att höjdryggen ska ligga på som redovisas på sid 50 i skiss under rubrik Grundvatten?

KOMMENTAR

Bilden är en principsskiss för marknivåerna. Avsnittet har reviderats efter vidare utredning om dagvatten och skyfall.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

TILLGÅNG TILL BRANDVATTEN

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P114. Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter.

TILLGÄNGLIGHET OCH UTRYMNING

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnaders entréer får inte överstiga 50 meter. Med hänsyn till räddningstjänstens framkomlighet ska vägar och eventuella räddningsvägar uppfylla följande:

- Minst 3 meter körbanebredd
- Minst 4 meter fri höjd
- Maximalt 8 % lutning i längsriktning
- Maximalt 2 % tvärfall

- Minst 50 meter vertikalradie
- Minst 7 meter innerradie i kurvor samt tillräcklig breddökning och hindersfritt sidoområde före, genom och efter kurvan.
- Bärigheten bör motsvara gatunätets bärighet.

UTRYMNING MED HJÄLP AV RÄDDNINGSTJÄNSTEN (≤11 METER)

Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning får inte avståndet mellan fönsters underkant/balkongräcke och marken överstiga 11 meter. Uppställningsytan ska vara minst 3 meter lång och 2,5 meter bred, placerad 1–1,5 meter ut från ytterkanten av de balkonger eller fönster som ska kunna nås med stegen. Uppställningsytan bör vara hårdgjord (asfalt, grus, gräsarmering) men gräsmatta kan accepteras om det bedöms att denna har tillräcklig bärighet för att klara stegen samt vikten från två personer (totalt minst 250 kg).

UTRYMNING MED HJÄLP AV RÄDDNINGSTJÄNSTEN (>11 METER, ≤23 METER)

Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon får inte avståndet mellan fönsters underkant/balkongräcke överstiga 23 meter och åtkomlighet för räddningstjänstens höjdfordon måste säkerställas via det normala vägnätet eller via särskilda räddningsvägar.

Uppställningsplatser för räddningstjänstens höjdfordon ska uppfylla följande förutsättningar:

- Minst 5 meter bred och 12 meter lång
- Maximalt 8,5 % lutning i någon riktning
- Bärigheten bör motsvara gatunätets bärighet.
- Vara placerad utanför de balkonger eller fönster som ska kunna nås med höjdfordon.
- Vara placerad maximalt 9 meter från husvägg eller balkongkant. Avståndet mäts från fasaden (vid fönsterutrymning) eller balkongkanten till kanten på uppställningsplatsen.

KOMMENTAR

Tillgång till brandvattenförsörjning, tillgänglighet och utrymning kommer studeras i detaljplanearbetet enligt de krav som räddningstjänsten har.

RISKHÄNSYN

Planprogrammet innebär en mycket stor exploatering i nära anslutning till flertalet riskkällor. Dessutom innebär exploatering att evakuering

endast kan ske i ett begränsat antal riktningar, t ex vid utsläpp av farliga ämnen (gaser). Det är lämpligt att ta fram en riskanalys för hela området med gemensamma grundläggande krav på riskreducerande åtgärder (exempelvis hög placering av luftintag alt. avstängningsbar ventilation), särskilt då riskanalyser för enstaka detaljplaner kan underskatta samhällsriskerna för området. Riskanalysen bör ta höjd för befintliga farligt godsleder, då det inte är säkerställt att de beläggs med förbud mot FG-trafik när Östra Ringvägen är byggd. Eventuella åtgärder på ventilation kan även vara lämpligt då brand i fartyg till sjöss = brand i fartyg i hamnen.

KOMMENTAR

Ytterligare riskutredning som analyserar ovanstående behöver tas fram i detaljplanearbetet.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

NORDION ENERGI

Nordion Energi, där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Inom planområdet innehar Nordion Energi distributions- och servisledningar för energigas samt

avkopplade ledningar, se karta nedan. För en del av ledningarna finns en ledningsrätt med namn 1287-2380.1.

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 grävningsaktiviteter. 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. Nordion Energi förutsätter att eventuella kostnader i samband med planens genomförande såsom flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar och ev omprövning av ledningsrätten bekostas av exploatören.

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

Nordion Energi har gärna en dialog med exploatören om försörjning med gas inom planområdet.

KOMMENTAR

Kommunen kommer tidigt i detaljplaneprocessen beställa ledningsinformation på ledningskollen. Avstånd till ledningar ska studeras i varje detaljplan så att ett tillräckligt avstånd finns mellan

byggnad och ledning och träd och ledning. Planprogrammet har förtydligat detta. Kostnad för ledningsflytt hanteras genom avtal mellan kommunen och ledningsägaren.

SKANOVA AB

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget.

KOMMENTAR

Kommunen kommer tidigt i detaljplaneprocessen beställa ledningsinformation på ledningskollen.

TELE2

Tele2 har ingen infrastruktur inom detta område men vi önskar få möjlighet att etablera infrastruktur inom området för framtida anslutningar. Vänligen kalla oss till startmöte för projektet.

KOMMENTAR

Kommunen noterar synpunkten.

ÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET

Följande ändringar har gjorts till godkännandehandling för planprogrammet:

- redovisning gällande skyfall, dagvattenhantering, grundvatten och kustskydd
- redovisning om fornlämningsområde
- redovisning om tillägg till översiktsplanen - stigande hav och översvämning
- redovisning och avgränsning av utredningsområde Strandgatan och alternativ
- planförslagens karta och efterföljande kartor som visar trafik, allmän plats, markanvändning och bebyggelsens skala och karaktär har reviderats bland annat när det handlar om vissa gatudragningar, skolområdet i väster, förskoleområde, justeringar av parkområden etc.
- mindre förtydliganden och justeringar i text som handlar om naturvärden, vattenförekomstens status, markmiljö, avfallshantering, skola och förskola, konsekvensbeskrivningar för befintliga trafikstrukturer, buller mm.

