Utställningsutlåtande
Staden Ystad 2030

Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun

April 2016. Reviderad 160525. Antagen av Kommunfullmäktige i Ystads kommun 2016-06-15 § 94

Ystads kommun

Utställningsutlåtande för
Staden Ystad 2030 - fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun

Utställningsutlåtandet är en bilaga till *Staden Ystad 2030 - fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun.*

Dnr: SAM 2013/6

Bildkällor:
Illustrationer och foton är om inget annat anges framtagna av Ystads kommun.

Illustrationerna på framsidan samt i inledningen till strategierna är framtagna av Nyréns Arkitektkontor.

Innehåll

Sammanfattning 4

Processen att ta fram planen 4
Utställningen 4
Yttranden 4
Summering av viktiga frågor 4
Ändringar inför antagandet 5

Synpunkter 6

Kapitel: Syfte, avgränsning och process 6
Kapitel: Mål, trender och tendenser 6
Kapitel: En introduktion till Ystad 6
Strategi: Mera Ystad 7
Strategi: Staden möter havet 13
Strategi: Förädla staden 16
Strategi: Stad möter land 19
Strategi: Klimatet förändras 20
Kapitel: Mark- och vattenanvändning 21
Kapitel: Miljö- och riskfaktorer 27
Kapitel: Riksintressen och hänsynsområden 28
Kapitel: Konsekvensbeskrivning 28
Övriga synpunkter 30
Länsstyrelsens granskningsyttrande 31

I det här dokumentet sammanfattas och bemöts de synpunkter som kommit in under utställningen för ”Staden Ystad 2030 - fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun”.

Sammanfattning

Processen att ta fram planen

När en fördjupning av översiktsplanen tas fram finns enligt plan- och bygglagen krav på att samråd och granskningsutställning ska genomföras. Det innebär att planen vid två tillfällen ska visas upp för dem som bor och verkar i kommunen, för att det ska vara möjligt att ta del av planen och lämna synpunkter. I det här dokumentet sammanfattas och bemöts de synpunkter som kommit in under utställningen.

Utställningen

Utställningen ägde rum den 4 juli-14 september 2015. Myndigheter, invånare och verksamma inom kommunen samt övriga berörda har getts möjlighet att ta del av planhandlingarna under utställningstiden. En kungörelse om utställningen har varit uppsatt på kommunens anslagstavla samt införd i Ystads Allehanda. En broschyr om utställningen har skickats ut till alla hushåll i kommunen. Planhandlingarna har varit tillgängliga på Stadsbyggnadsavdelningens expedition, Ystads stadsbibliotek och i Gamla Rådhusets foajé. Där har det även varit möjligt att lämna synpunkter direkt på plats. Handlingarna har också funnits på Ystads kommuns hemsida, och på Ystads stadsbibliotek har det funnit utlåningsexemplar av planhandlingarna.

Yttranden

Under utställningen har det kommit in 30 stycken yttranden. Yttrandena är sammanfattade och sorterade efter vilket kapitel eller vilken strategi i planen som synpunkterna berör. Några synpunkter berör inte något specifikt kapitel utan sorteras under rubriken övriga synpunkter. Länsstyrelsens synpunkter redovisas dels till det kapitel som synpunkterna berör och dels i sin helhet i slutet av dokumentet. De synpunkter som ger anledning till svar kommenteras.

Summering av viktiga frågor

Här summeras några av de frågor som gett upphov till synpunkter under utställningen, som kommunen ser som viktiga att lyfta fram.

- **Hamnomvandling.** Flytt av hamnverksamheten och omvandling av det nuvarande hamnområdet till blandad stadsbebyggelse är en viktig del av planen. Det kommer ge staden goda möjligheter till stadsutveckling och stärka kommunen som en av regionens kärnor. Kommunen ser positivt på att länsstyrelsen delar samma syn. Länsstyrelsen framför också i sitt granskningsyttrande att de inte ser några hinder till att genomföra hamnens flytt eller omvandling av den mark som idag utgörs av hamn. Däremot lyfter de fram vikten av att skapa goda processer så att efterföljande prövningar kommer till stånd på ett bra sätt, vilket kommunen är väl medveten om.

- **Tätortsutveckling/kustzon.** En annan viktig fråga är kommunens syn på tätortsutveckling för staden Ystad. Hela planen tar ett grepp om hur staden Ystad kan utvecklas fram till 2030, men har också med en utblick för vidare utveckling på längre sikt. Utvecklingen bygger på att tätorten/staden växer dels genom förtätning inom den täta staden och del genom utveckling av befintliga kärnor i stadens utkant. I länsstyrelsens granskningsyttrande framkommer det att kommunen och länsstyrelsen inte helt delar samma syn om vad som är tätortsutveckling för staden Ystad. Det gäller framförallt i relation till riksintresse kustzon. Inför antagandet har komunen förtydligat sin syn på vad tätortsutveckling för staden Ystad är, som ett komplement till miljökonsekvensbeskrivningen.

- **Bortvalda alternativ.** Under den tidiga dialogen som inledde arbetet med fördjupningen av översiktsplanen tittade kommunen på olika utvecklingsalternativ för staden. Dessa alternativ har under samrådet och utställningen inte presenterats ingående i planen. Kommunen har inför antagandet förtydligat resonemangen kring dessa kopplat till den förtydligande texten om kommunens syn på tätortsutveckling för staden Ystad (se ovan).

- **Behov av mark.** I några av de yttranden som lämnats in, bland annat i länsstyrelsens granskningsyttrande, förs det fram synpunkter om att behovet av att ta mark för bostäder, verksamheter och handel inte är tillräckligt redovisat i planhandlingarna. Kommunen ställer sig frågande till detta och menar att behovet är väl redovisat. I kapitlet Strategier för staden Ystad presenteras nulägesbeskrivning, inkluderat hur behov och efterfrågan ser ut, för bostäder, verk-

samheter och handel. Nulägesbeskrivningarna kan också läsas tillsammans med den förtydligade alternativredovisningen (se punkten ovan) för att ge en förståelse för hur marken föreslås att tas i anspråk.

Ändringar inför antagandet

Inför antagandet har mindre revideringar och justeringar gjorts både för text och kartor i planhandlingarna, bland annat utifrån de synpunkter som kommit in under utställningen. De större förändringar som gjorts är:

- Förtydligande av vilken status grönstrukturprogrammet för Ystad kommer att ha framöver
- Vid det föreslagna industri- och verksamhetsområdet norr om Hedeskoga har den delen som utgör utredningsområde minskats (område C på mark- och vattenanvändningskartan) och ersatts av markanvändningen jordbruksmark
- Utredningsområdet för fritidsbebyggelse i Sandskogen har tagits bort (område J på mark- och vattenanvändningskartan) och ersatts av markanvändningen skog/strövområde
- Den sista delen av ställningstagandet till strategin *Förädla staden* som inleds med *”I samband med förtätning ska värden i grönstrukturen alltid inventeras”* har förtydligats med tillägget *”och förutsättningarna på platsen så långt möjligt tas tillvara”*.
- Innehållet i strategin *Klimatet förändras* har omdisponerats med syfte att göra innehållet i strategin tydligare.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en text om kommunens syn på tätortsutveckling av staden Ystad som inkluderar en redovisning av de olika utbyggnadsalternativ som studerats under planarbetet samt ett resonemang om tätortsutveckling i relation till riksintresse kustzon.

Kommunens bedömning är att de ändringar som gjorts inte är så stora att de medför att planen behöver ställas ut på nytt.

Synpunkter

Under utställningen har det kommit in 30 yttranden, de presenteras här. De är sammanfattade och sorterade efter vilket kapitel eller vilken strategi i planen som synpunkterna berör. Några synpunkter berör inte något specifikt kapitel utan sorteras under rubriken övriga synpunkter. Länsstyrelsens synpunkter redovisas dels till det kapitel som synpunkterna berör och dels i sin helhet i slutet av dokumentet. De synpunkter som ger anledning till svar kommenteras.

Kapitel: Syfte, avgränsning och process

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne lyfter kommunens arbete med medborgardialogen i samrådsskedet som lovvärt. Kommunens försök att skapa delaktighet återges väl i granskningshandlingarna.

Miljöpartiet berömmer det arbete som lagts ned för att ta fram planen för staden Ystad 2030. Positivt för processen att berörda parter på ett tidigt stadium fått möjlighet att komma med synpunkter via de dialogmöten och samråd som erbjudits.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete undrar hur planen inkluderar de åtgärder som finns i grönstrukturprogrammet, som ska genomföras på 5 år, 10 år och i framtida perspektiv. Hur kommer dessa åtgärder följas upp i den föreslagna planen?

X1 tycker att resonemanget om stadens karaktär behöver utvecklas för att bättre kunna bedöma förslaget. Det är viktigt vad som läggs i dessa nyckelord.

Kommentar:
Fördjupningen av översiktsplanen är en övergripande plan, fördjupade resonemang om stadens karaktär kan utvecklas i detaljplaner och byggnadsordningar.

Planen för Staden Ystad 2030 ersätter grönstrukturprogrammet som status översiktsplan. Grönstrukturprogrammet kommer däremot fortsätta utgöra ett underlag för förvaltning och utveckling av stadens grönstruktur. De åtgärder som presenteras i grönstrukturprogrammet är inte av översiktsplanekaraktär utan handlar om prioritering av genomförande och följs därför inte upp i planen för Staden Ystad 2030.

Kapitel: Mål, trender och tendenser

X1 lyfter fram att en viktig planeringsförutsättning är kommunens mål för befolkningstillväxt. Frågan som infinner sig är hur stort kan Ystad växa utan att komma i konflikt med hållbarhetsmålen och visionen för Ystad. Redan i den här planen blir det konflikt genom ianspråktagande av värdefull jordbruksmark. Därför finns det anledning att redan nu höja blicken efter 2030 för att se hur befolkningsutvecklingen ser ut globalt och i Sverige och hur det förhåller sig till Ystads 1% mål. Med tanke på detta kanske vi kan låta den dyrbara jordbruksmarken vara ifred.

Kommentar:
I arbetet med planen för Staden Ystad 2030 har kommunen konstaterat att det inte är tillräckligt att bygga inom den täta staden, innanför Dag Hammarskjölds väg. För att nå befolkningsmålet och möta efterfrågan på bostäder behöver det vara möjligt att bygga olika typer av bostäder i Ystad. Inom den täta staden finns till exempel inte utrymme att bygga friliggande villor. Även på längre sikt bedöms det finnas behov av bostäder och service. Därför behöver även viss jordbruksmark norr om Dag Hammarskjölds väg tas i anspråk.

Kapitel: En introduktion till Ystad

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne (RS) framför att kartan över regionala kärnor behöver uppdateras, Trelleborg har kommit till. Texten om hur kärnorna definieras behöver också uppdateras.

X1 påpekar att det sägs (s 15) att 34% av invånarna i Ystad har eftergymnasial utbildning mot 39% för riket. Denna skillnad sägs vara marginell. Det har jag svårt att hålla med om. Skillnaden syns mig ändå så pass stor att den ger anledning till eftertanke.

Kommentar:
Karta och text om de regionala kärnorna kommer att uppdateras till antagandehandlingen.

Påpekandet om eftergymnasial utbildning noteras och ändras.

Strategi: Mera Ystad

Bostadsutveckling

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne (RS) framför att kommunens övergripande utbyggnadsprincip, om att bostadsbebyggelse ska tillkomma i kollektivtrafiknära läge, är helt i linje med den regionala utvecklingsstrategin, trafikförsörjningsprogrammet och strategier för det flerkärniga Skåne.

RS framhåller vidare att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande. RS menar att utbyggnadsprincipen för staden är avhängig en ny busslinga och att ny bebyggelse inte lokaliseras utifrån befintliga busslinjer (kartbild på s 38 visar det tydligt). RS efterfrågar tydligare prioriteringar och argumentation som motiverar hur utveckling av bebyggelsen kan kopplas till och stärka redan befintliga strukturer. RS lyfter fram vikten av att kommunen i dialog med Region Skåne diskuterar hur den planerade utvecklingen av kollektivtrafiksituationen och tillhörande infrastruktur ska se ut.

Trafikverket (TRV) menar att förtätning innanför Dag Hammarskjölds väg bör ske i första hand, bostäder utanför bör ske först när förtätningspotentialen är uttömd. Samt att nya utbyggnadsområden i första hand bör planeras utifrån att det ska vara möjligt att förflytta sig med cykel och kollektivtrafik.

Social Omsorg tycker att det är positivt med ställningstagandet att det inom den täta staden framförallt ska byggas flerbostadshus. Det möjliggör för byggande av mindre lägenheter i kollektivtrafiknära läge, avstånden till centrum blir också korta. Det är viktigt med tanke på att många grupper som äldre eller personer med funktionsnedsättning inte har tillgång till bil.

Mark- och exploateringsenheten (MEX) har synpunkter på inriktningen för utbyggnad av bostäder norr om Dag Hammarskjölds väg som säger att framförallt relativt täta strukturer i form av radhus/sammanbyggda hus och mindre flerbostadshus bör uppföras, men även en mindre del tomter för fristående småhusbebyggelse kommer behövas. MEX menar att detta inte stämmer med efterfrågan. Det flesta som vill bo i och kring byarna vill ha större trädgårdar och friliggande hus. Givetvis ska kommunen hushålla med marken så långt som möjligt, men kommunen måste också möta efterfrågan. Typ av bostäder bör inte specificeras i det här läget, utan det bör istället utredas i detaljplanearbetet för att möta marknadens efterfrågan vid tillfället.

Avdelningen för miljöstrategiskt arbete (Asma) önskar en förklaring till varför det planeras ett så stort antal bostäder för staden. Detta sammanlagt med de planer för bostäder i Svarte och Köpingebro ger en enligt Asma en rejält större planberedskap än behovet av bostäder. Asma menar därför att en del föreslagna utbyggnadsområden för staden Ystad därför bör utgå eller minskas kraftigt, till exempel södra Hedeskoga.

X1 menar att man i första hand bör bygga inom den befintliga staden, det vill säga inom Dag Hammarskjölds väg. I det kortare perspektivet bör Dammhejdan och Surbrunnsområdet prioriteras, därpå hamnområdet. Utanför planområdet bör under denna tid även en stor satsning göras i Köpingebro. Byggnation i Surbrunnsområdet bör göras i kvartersform och anpassas i skala efter norra sidan av Regementsgatan.

Kommentar:
Inriktningen för utbyggnaden av bostäder är att den största delen av utbyggnaden ska ske inom den täta staden. På det viset kan nya bostäder kopplas till och stärka befintlig infrastruktur. Busslingan som föreslås i norr är ett komplement till den befintliga strukturen. Syftet med den är att binda ihop stadsbyarna med varandra. Från föreslaget utbyggnadsområde söder om Hedeskoga är det i dagsläget inte längre än 400 meter till närmsta busshållplats, vilket tar cirka fem minuter till fots. Detsamma gäller för delar av utbyggnadsområdet kring Öja gård. Nya stadsdelar förutsätter också att kollektivtrafiken utvecklas.

För att möta behovet och den efterfrågan som finns kommer utvecklingen ske parallellt. Dels inom den täta staden men till viss del också norr om Dag Hammarskjölds väg.

Fördjupningen av översiktsplanen ska visa hur kommunen tänker sig att staden Ystad ska utvecklas och redovisa den tänkta mark- och vattenanvändningen. I relation till det är det också relevant att dra upp riktlinjer för typ av bostäder, till exempel i förhållande till aspekten att hushålla med marken. För att möta det efterfrågade behovet föreslås i planen att utbyggnadsområdet söder om Hedeskoga planläggs frö friliggande villor samt rad/kedjehus.

Det stämmer att planberedskapen för bostäder är större än vad en befolkningsökning med 1% per år ger upphov till, det konstateras i planen. Ystad, Svarte och Köpingebro är de orter som pekats ut som de som ska växa mest, med tanke på deras tillgång till tågstation. Det medför att planberedskapen i dessa tre orter sammantaget därför är hög. Det är också så att fördjupningen för Köpingebro har en längre tidshorisont än 2030. Planberedskapen i dessa tre orter sammantaget ses inte som skäl för att minska föreslagna utbyggnadsområden för staden Ystad.

Infrastruktur
Gång- cykel- och kollektivtrafik

Samhällsbyggnad – trafik tycker att det är positivt att både gång- och cykel prioriteras.

Trafikverket (TRV) ser positivt på ambitionen att stärka gång- och cykelförbindelserna. I nästkommande skede, detaljplanering och bygglov, bör kommunen ställa krav på generöst utformade cykelparkeringar i de mest attraktiva parkeringslägena.

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne (RS) ser positivt på kommunens arbete med cykelstrategi och menar att det är viktigt att idéer för cykeltrafikens utveckling får ta plats i planen för staden Ystad 2030 och fördjupas. Det bör också beskrivas hur cykeltrafiken stödjer kollektivtrafiken. RS efterlyser djupare beskrivning av möjligheterna att förbinda de stadsnära byarna till staden, samt förbindelser till centrum och bytespunkter i Ystad för gång- och cykeltrafik. Den översiktliga kartan redovisar kommunens goda ambitioner, men det är även önskvärt med tydliga ställningstaganden och prioriteringar för cykelns framkomlighet även i planen för staden Ystad.

RS efterlyser vidare ett barnperspektiv på infrastrukturen, gällande bland annat säkra och trygga skolvägar. Ur ett folkhälsoperspektiv hade RT gärna sett strategiska ställningstaganden för skolans utveckling i området och lokaliseringen av förskolor.

RS uppmärksammar kommunen på att konceptet Superbuss inte har införts på sträckan Ystad-Kristianstad, det är bara nya fordon som införts. För att det ska räknas som Superbusskoncept ska fysiska infrastrukturåtgärder också vara genomförda.

Miljöpartiet önskar förtydliganden om att i en framtids stad måste det vara enkelt att byta mellan cykel, buss och tåg för dom som pendlar till arbetet. Miljöpartiet föreslår ett tillägg till förslag om ställningstagande på sidan 25: Infrastruktur för kollektivtrafik och cykel ska vara strukturbildande.

Miljöpartiet framför vidare att det bör tas med i beräkningarna och lyftas fram i texten att i framtiden kommer allt färre medborgare ha en egen bil då en större andel av resandet sker med kollektivtrafik och cykel. Detta kan minska behovet av parkeringsplatser i anslutning till bostäder samtidigt som efterfrågan kan öka för ytor som kan användas av bilpooler.

Miljöpartiet är förvånat över förslaget på linjekarta för stadsbussarna som presenteras, speciellt ”ringlinjen” mellan stadsbyarna. Detta eftersom kollektivtrafiken behöver ha gena och snabba körvägar för att vara konkurrenskraftig. Det bör istället utarbetas rakare linjesträckningar. Miljöpartiet vill också att det läggs fram ett förslag på en ny linjenätsutredning för Ystads stadsbussar.

Social Omsorg framför att det är positivt att det framkommer att kollektivtrafiken bör utvecklas. Det är också viktigt att också planera för parkeringsplatser för funktionshindrade i stadskärnan och att det blir möjligt för färdtjänsten att nå alla mål i centrum.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (ASMA) tycker att det är positivt att kommunen vill satsa på gång- och cykeltrafik och vill prioritera detta i infrastrukturnätet.

Asma uppmärksammar vidare att det på sidan 38 anges att det finns luckor i kollektivtrafiken främst i Västra sjöstaden och till de stadsnära byarna. Luckorna i centrala staden och Dag Hammarskjölds väg på båda sidor om Bellevuevägen samt i området mellan Västra Sjöstaden och Dag Hammarskjölds väg väster om Malmövägen är minst lika stora, om

inte större, än i Västra Sjöstaden. Även dessa luckor bör åtgärdas.

Samhällsbyggnad – trafik menar att de små randbyarna mellan Rv13 och Rv19 kan bli svåra att trafikera med kollektivtrafik med långa omloppstider om man som idag vill anpassa det efter tåget. Samhällsbyggnad – teknik påpekar vidare att när de nya mötesstationerna blir färdigställda bör kommunen arbeta för tätare trafik mellan Ystad och Malmö. På sikt bör Ystadbanan också få dubbelspår.

X1 framför att satsningen på cykeltrafik kan inget annat än lovordas, det är både miljövänligt och hälsofrämjande. Elcyklar blir allt mer populära, de är inte lika miljö- och hälsostärkande, men bättre än bilen. Elcyklar borde kunna locka fler att cykla i backiga Ystad. Användning av elcyklar bör därför uppmuntras framför bil, kan laddningsstationer skapas även för dessa? Det är även viktigt att denna dyrare typ av cykel kan parkeras tryggt.

X1 menar också att tågtrafiken bör kompletteras med en busslinje direkt till Malmö, gärna via Sturup. Detta bland annat med tanke på de problem som är förknippade med tågtrafiken.

Kommentar:
Kommunen har gjort bedömningen att i det här skedet, på fördjupningsnivå för staden, enbart redovisa övergripande förslag på kopplingar mellan byarna och staden när det gäller gång- och cykelstråk.

Texten om Superbussar korrigeras i planen.

Närheten till kollektivtrafik och möjligheten att ta sig fram med cykel i staden har varit viktiga utgångspunkter i planarbetet. Att införa ett helt nytt ställningstagande i det här skedet av planprocessen är inte lämpligt. Eventuell linjenätsutredning hanteras separat och ej som en del av planen för Staden Ystad 2030.

Texten om luckor i kollektivtrafiken ses över.

E65 - Dragongatan

Trafikverket delar synen med kommunen att det är den befintliga sträckningen som ska utvecklas.

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne är positiva till att Dragongatan föreslås ligga kvar i befintligt läge. Under 2016, en del steg 3-åtgärder på bef. Sträckning, ska utvärderas innan kommunens önskemål om planskild korsning kan bli aktuell.

Folkpartiet menar att Regementsområdet sannolikt kommer att utvecklas på olika sätt med utbildning, verksamheter och bostäder. Det är därför oerhört viktigt att det arbetas för en acceptabel lösning för korsningen i anslutningen Dragongatan/Regementsgatan.

Avdelningens för strategiskt miljöarbete menar att det bör redogöras för konsekvenserna vid ett skyfall eller en översvämningssituation om Dragongatan sänks.

Samhällsbyggnad – trafik påpekar att en sänkning av Dragongatan norr om Regementet kan komma att försvåra angöring till de nya handelsetableringarna man planerar längs vägen om dessa ska angöras från Dragongatan. Vilket är lämpligt att man gör.

X1 menar att man bör avvakta med ställningstagande om nedgrävning av Dragongatan. Innan definitivt ställningstagande tas bör man verkligen känna av vad den förmodade ökade trafiken innebär. Istället bör man överväga en gång- och cykeltunnel under Dragongatan i anslutning till Regementsgatan. En bred tunnel, rundade hörn, v-formad, svagt sluttande ned-/uppfart. Det skapar en trygg och tilltalande förbindelse för cyklister och gående mellan staden och Sandskogen.

X2 påpekar att Dragongatan utgör en problematisk konfliktsträcka, situationen är kritisk och därför akut och ohållbar. Kritik: att genomföra planen för staden Ystad 2030 innebär bland annat att Dragongatan måste byggas om helt och hållet. Nedgrävning och överdäckning vid Regementet är ur ekonomisk och trafiksäkerhetssynpunkt förkastligt, det är ett ohållbart smärtsamt kirugiskt ingrepp i stadsstrukturen, det skulle ge bieffekter för staden som helhet. Förslag till lösning av problemet: Fullfölj idén med E65, ringleden, som omfartsled till och från Ystads hamn och skapa den nu felande länken från Kristianstads rondellen till riksväg 9 och hamnen. Den kan ledas på gata genom industriområdet och öster om regementet, endast knappt 1% av den ”heliga” Sandskogen tas i anspråk för den nya leden!

Anonym framför: gott att gräva ned Dragongatan. (Sandskogen håller på att fördärvas genom permanent boende och tillbyggnader, snart kan tillfartsled dras öster om Dragongatan).

Kommentar:
Kommunen har i planen tagit ställning till att Dragongatan ska ligga kvar i befintligt läge. Den här uppfattningen delas också av Trafikverket. Val av alternativ handlar mycket om flexibilitet i stadsutveckling, förbättrad bullersituation, framkomlighet och trafiksäkerhet kontra intrång i kanten av det populära natur- och rekreationsområdet Sandskogen. Alternativet att ligga kvar i nuvarande läge förordas eftersom alternativet är betydligt enklare att genomföra och inte tar värdefull naturmark i anspråk. För att detta alternativ ska vara hållbart krävs dock stora åtgärder i längden. Det nya handelsområdet som föreslås öster om Dragongatan bör vara möjligt att angöra från Militärvägen.

Tågstation Bingofältet

Trafikverket konstaterar angående ny järnvägsstation att ett stort befolkningsunderlag och synnerligen goda förutsättningar i övrigt krävs för att etablera ytterligare en station i en ort av Ystads storlek. Kan varken uttala sig för eller emot förslaget i nuläget.

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne är tveksamma till om det inom överskådlig framtid kommer finnas underlag för en station vid Bingofältet, samt att det är så nära Ystads station, det blir för tätt.

Miljöpartiet avvisar förslaget till ny station vid Bingofältet, det bör utgå ur planen. Det är en ologisk placering och ger längre restider.

Folkpartiet anser att det inte ska byggas ytterligare en tåghållplats på Bingofältet. Det är för nära befintliga hållplatser i Ystad och Svarte. Ytterligare e hållplats skulle bara innebära förlängning av restiden utan någon betydande nytta.

Samhällsbyggnad – trafik menar att det är olämpligt med en station vid Bingofältet, det kommer förlänga restiden mellan Malmö-Ystad. Det kan medföra att man väljer andra transportsätt istället. Man bör istället förbättra möjligheten att åka kollektivt och cykla från Västra Sjöstaden till stationen.

X3 anser att möjligheterna till tågstation på Bingofältet ska strykas, satsa istället på att sänka ner järnvägen på sträckan Västerport – Södra Dragongatan.

X4 menar att det bara är en fantasi att anlägga en tågstation på Bingofältet. Många miljoner skulle gå till detta. Kortare restid till Malmö från Ystad är viktigt och inte tvärtom. Ingen vill ha en sådan station.

Kommentar:
Tåghållplatsen föreslås att ligga kvar i planen, som en möjlighet för framtiden.

Järnväg

Trafikverket påpekar att Trafikverkets åtgärdsplan utöver två mötesspår mellan Ystad och Malmö även innehåller åtgärder på Österlenbanan, som till exempel mötesspår i Gärsnäs samt införande av fjärrblockering och viss ombyggnad av bangården för förbättrade möjligheter för persontrafiken.

X1 menar att mer måste göras för att föra över godstransporterna på järnväg. Driv förslaget om en järnvägsförbindelse norrut mot stambanan för spårbunden godstrafik från Ystad.

Kommentar:
Att föreslå en järnvägsförbindelser norrut mot stambanan är svårt i den här fördjupningen då det i dagsläget inte finns någon utredning eller åtgärdsvalsstudie som underlag för planering.

Övrigt

E.ON finner inga noteringar om elförsörjning och risker och kan inte finna att deras befintliga 50Kv regionnätsledning eller deras tillkommande 130 Kv regionnätsledning finns upptagna i kartmaterialet eller i skrift i handlingarna. E.ON yrkar på att dessa ska redovisas både i text och karta med tanke på deras stora betydelse.

Kommentar:
Ledningarna kommer att redovisas i antagandehandlingarna kompletterat med kommunens uppfattning att tillkommande 130 Kv regionnätsledning mellan Rydsgård och Ystad ska förläggas som markkabelförband. Detta i enlighet med kommunens yttrande till E.ON under deras samråd om den nya ledningen.

Näringsliv

Marknads- och näringslivsenheten lyfter fram att Ystads filmindustri idag verkar och blomstrar på Regementsområdet. Ur näringslivssynpunkt är det viktigt att ta hänsyn till filmindustrin samt andra kulturella och kreativa näringar. Framtida utveckling och expansion bör inte hindras till exempel genom konflikter med andra markanvändningsinriktningar. Man bör ha detta i åtanke vid planering av nya bostäder inom Regementsområdet samt även fundera på vilka eventuella konflikter som kan komma att uppstå mellan planerade bostäder inom

Regementet och framtida handelsområde norr om, till exempel gällande trafikalstring.

X1 menar att det är viktigt att använda marken mer effektivt. Idag finns flera icke-störande verksamheter/handelsplatser i låga byggnader som upptar stor yta. Det bör övervägas om den här typen av verksamheter kan inrymmas i bottenplan på högre byggnader som också kan innehålla bostäder och kontor. Det borde användas vid det planerade området vid Kristianstadsvägen samt vid omvandling av bebyggelsen på Missunavägen, en omvandling jag tillstyrker. Även vid infarten vid Bellevuevägen skulle man kunna göra på detta sätt. Stödjer även tanken med fler bostäder längs Bellevuevägen.

X1 framför också att FINK bör följas upp med tillskapande av möjligheter till högskolestudier i Ystad för verksamhet inom filmbranschen samt turist- och restaurangbranschen.

X5 menar att för en långsiktigt hållbar utveckling bör Ystad satsa på utbildning och kompetensutveckling i så hög grad som möjligt, även högskoleutbildning, ofta i samverkan med näringsliv och högskolor etcetera. Sett över så många år som planen för staden Ystad omfattar kommer rimligen behovet av lokaler att öka och pedagogiken leda till att lokaler med annan gestaltning, arkitektur och utrustning kommer att behövas. Det finns i nuvarande planförslag inget sagt om var och hur man kan tänka kring denna framtida infrastruktur, särskilt var och vad? Min synpunkt är alltså att tankar om infrastruktur för utbildning/kompetensutveckling behöver ingå i planen.

Kommentar:
Planförslaget bedöms främja blandad bebyggelse där det är möjligt och att marken på det viset också kan användas mer effektivt, till exempel som kring Missunavägen. Planen öppnar också upp för att det inom de områden som ligger inom markanvändningen bostäder är möjligt med inslag av mindre verksamheter och servicefunktioner. Att kombinera bostäder och handel med varandra eller intill varandra är vanligt och bedöms inte medföra några större konflikter.

Vad gäller utbildning ryms den typen av lokaler inom områden för blandad stadsbebyggelse som till exempel inom hamnområdet med närhet till goda kommunikationer. Det ger möjlighet att också pendla in och ut till utbildning. Regementsområdet är också ett område som är lämpligt för utbildningsverksamheter. Planen kompletteras med text kring detta.

Verksamheter

X4 påpekar att Ystad måste vara rädd om sin åkermark som är viktig på många sätt. När det gäller att erbjuda ny industrimark mot Åberg vädjar jag till att försöka vara med på hur företag bygger och hur marken används. Det gamla Östra industriområdet gapar ju tomt! Marken används dåligt. I det nya området ska kommunen kunna köpa tillbaka mark där inget händer. Bra planering på tomterna som säljs, effektivare utnyttjande. Mer industrihotell för effektivare utnyttjande av marken.

X4 framför vidare att kommunen inte ska förstöra marken utanför Hedeskoga vid avfallsanläggningen, där finns fina naturvärden strax intill.

Kommentar:
Som det beskrivs i planhandlingarna tillämpar kommunen krav på byggnadsskyldighet i köpeavtalen, återgång av mark då villkor i köpeavtalen inte uppfylls, begränsning av tomtstorlek med mera.

I planen pekas ett område för industri och verksamheter ut inom det större utredningsområdet för industri och verksamheter intill avfallsanläggningen norr om Hedeskoga. Det specifika området som pekas ut ligger söder om befintliga dammar och stör därmed inte den biotop och det djurliv som finns kring dammarna. Det område som är redovisat som utredningsområde i utställningshandlingen utgår med hänsyn till växt- och djurliv samt geotekniska förhållanden.

Handel

Trafikverket (TRV) lyfter fram att det är viktigt att det i tätorten finns ett bra utbud av handel och service, vilket minskar behovet av att förflytta sig med bil. TRV är därför mycket positivt att planen begränsar nya hel-och halvexterna handelsetableringar till förmån för centrala placeringar.

Miljöpartiet lyfter fram att det i planen beskrivs att en befolkningsökning med 1% per år beskrivs ge en ökad köpkraft med 350 miljoner fram till 2030, handelssektorn i Ystad måste öka i samma takt för att svälja köpkraften, ställer sig ytterst frågande till denna slutsats.

Miljöpartiet har vidare synpunkter på att planen för staden Ystad 2030 säger att handeln ska hållas samman inom stadens struktur för att minska behovet av transporter, handeln ska lokaliseras till stråk som främjar rörelse till fots. Det är därför mycket

märkligt att det i samma stycke står att handel längs stadens infartsvägar kan vitaliseras, samtidigt vill man försköna infartsvägarna. Den typ av handel som föreslås förfular snarare infarterna. Handel vid infartsvägarna har en negativ påverkan på både landskapsbild och miljö, ökar bilåkandet och kan inverka negativt på en levande stadskärna. Miljöpartiet är kritiska till att ytkrävande handel etableras kring stadens infarter, förslaget kring ställningstagande om ytkrävande handel bör strykas eller omformuleras till att denna handel koncentreras till något av nuvarande handelsområden med liknande handel.

Miljöpartiet är också kritiskt inställda till etableringar av stadsdelsbutiker för livsmedel som föreslås, det är svårt för sådana butiker att få lönsamhet, då det är svårt att konkurrera prismässigt med etablerade större aktörer.

Miljöpartiet är kritiska till att utöka med mer handel vid Sjöborondellen, längs Kristiastadsvägen samt vid infarten från Malmö. Dessa områden bör även behandlas speciellt i MKB:n, speciellt med avseende på hur dessa förändringar påverkar trafikflöden och landskapsbilden.

Social Omsorg menar att den uttalade strategin om att värna handel i stadskärnan behöver åtföljas av en ambition om att utveckla tillgängligheten för rörelsehindrade. Det ställer stora krav på samverkan mellan kommun och näringsidkare. Den äldre bebyggelsen utgör en utmaning vad gäller tillgänglighet för de med rullstol eller rullator.

Social Omsorg lyfter vidare att det är positivt att det lyfts att livsmedelsetableringar av karaktären stadsdelsbutiker ska uppmuntras i stadens olika delar, det är betydelsefullt för de som inte har tillgång till bil.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) ställer sig bakom kommunens inställning mot externt köpcentrum både ur miljömässig och social synvinkel. Hållbarhetsperspektivet bör även genomsyra utveckling av handel och näringsliv.

Marknad- och näringslivsenheten är positiva till att hänsyn tagits till önskemål om att se över antalet handelsområden och placering. Det kommer ändå att krävas en strategi från kommunens sida hur samtliga handelsområden ska hanteras, då det kan bli spretigt att hantera flera områden samtidigt.

Marknad- och näringslivsenheten ifrågasätter lämpligheten att dela upp området vid Malmörondellen i två olika utredningsområden/etapper men hänsyn till de kostnader som krävs för den arkeologiska utredningen för det ena delområdet. Det är rimligare att slå ut denna kostnad på området som helhet.

Samhällsbyggnad – trafik framför att nya handelsetableringar bör göras i så nära anslutning som möjligt till befintliga etableringar för att slippa onödig trafik mellan handelsplatserna. Lämpligt läge att utveckla är värnpliktsparkeringen.

X4 framför när det gäller handel att kommunen ska vara rädd om Ystads infarter. Låt Ystad vara ett undantag jämfört med andra större tätorter och låt inte infarterna kantas av tråkiga köplador i plåt med trasiga flaggor som vajar i vinden, asfaltparkeringar och genomkommersialiserad miljö. Till exempel när det gäller värnpliktsparkeringen, låt inte handlarna få bestämma allt, man måste kunna cykla och åka buss dit, ingen jätteparkering, i mitt framtidssamhälle åker man inte bil jämt. Låt marken vara vid Bil Bengtsson, vid Lasses vulk samt vid Malmörondellen.

X4 framför också att handel kan ligga i hamnområdet eller i gamla handelsområden. Låt handel ligga i centrum, inte bara i kedjor. Upplåt lokaler till små småbostäder där även deras hantverk och små affärslokaler ka ligga intill varandra. Det är vanligt i mellanöstern.

Kommentar:
Handeln utvecklas där bostäder tillkommer. Beräkningar om köpkraft är gjorda enligt underlag från Handelns utredningsinstitut (HUI). Om handeln inte kan utvecklas i Ystad förflyttar sig köpkraften till andra platser, vilket i sin tur också leder till ökat transportarbete. Viss typ av handel, som ytkrävande handel, är inte möjlig att rymma i stadens centrum och andra lägen för sådan handel behövs. I fördjupningen föreslås några olika lägen för detta bland annat i anslutning till stadens infarter.

Som framgår av yttrandena finns det olika syn på livsmedelsetableringar av karaktären stadsdelsbutiker. Planen tvingar inte fram den här typen av etableringar utan öppna upp för att pröva möjligheten att etablera sådana butiker om intresse finns.

Övrigt

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) menar att det på s 36, rubrik parkering – saknas redogörelse för hur parkering till framtida nya

bostadsområden ska lösas. De menar att det inte går att planera för enbart parkering i markplan på sikt. Andra alternativ bör övervägas vid planering av nya bostadsområden.

Kommentar:
Texten beskriver framförallt hur situationen ser ut idag. Det är positivt att Asma lyfter vikten av att titta på olika alternativ för parkeringslösningar.

Strategi: Staden möter havet

Flytt av hamnen och omvandling av hamnområdet

Sjöfartsverket ser positivt på en utveckling av sjöfarten men anser att faktorer såsom buller, farligt gods, lukter, damm och nattarbete, vilket hantering av gods medför, bör beaktas av Ystads kommun när man planerar att bygga bostäder i nära anslutning till verksamheten. Vid eventuella framtida klagomål eller krav på begränsningar från boende vad gäller sjötrafiken eller hamnverksamheten kommer Sjöfartsverket att hävda riksintressets företräde. Sjöfartsverket förutsätter att den planerade utvecklingen av Ystad hamn, som är av riksintresse, inte negativt kommer att påverka en effektiv och konkurrenskraftig sjöfart i framtiden. Sjöfartsverket listar vidare ett antal punkter som gäller under produktionsfasen för en flytt och nybyggnation inom Ystads hamnområde.

Trafikverket menar att omvandling av hamnområdet innebär förutom potentiellt negativ påverkan på riksintresset Ystad hamn även stor påverkan på bangården, järnvägsanslutningar till kaj, lastplats med flera infrastrukturanläggningar. Kommunen och hamnen måste på ett övertygande sätt visa att samtliga dessa funktioner kan säkras även efter en flytt.

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne följer med intresse kommunens arbete med utvecklingen av hamnen. Det är viktigt att säkerställa att det görs noggranna analyser och utredningar med fokus på påverkan av vägar, samt kopplingen till järnväg och väg.

Miljöpartiet påpekar att enligt texten (s 42) medför flytten av hamnen miljövinster. De menar att det dock är oklart vilka miljövinster som görs. Detta bör förtydligas.

Folkpartiet välkomnar en flytt av hamnverksamheten till ett yttre läge. Förslaget att omvandla inre hamnområdet till blandad stadsbebyggelse är intressant. Det är angeläget att beakta att kopplingen till staden på andra sidan järnvägen säkerställs. Kan/bör ske via gång- och cykeltunnel eller dylikt.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) vill ha förklarat hur den nya hamnen blir miljövänligare än den befintliga och/eller hänvisa till dokument/underlag där detta framgår. Ett nytt bostadsområde i inre hamnen kommer ligga lika nära den

nya hamnen som befintlig bebyggelse ligger vid dagens hamn.

Asma tillägger också att man utöver att ta hänsyn till stigande havsnivåer vid omvandling av hamnområdet även behöver ta hänsyn till skyfall, va-lösningar och påverkan på erosionsförhållanden längs övriga delar av kusten. I planen redovisas att höjda havsnivåer i hamnområdet kan hanteras genom att marken höjs. Asma flaggar för att en upphöjning kan leda till att låglänta delar stängs in och översvämmas. Vad händer med avlopp och dagvatten i centrala Ystad om hamnen omvandlas och höjs upp? Måste VA i centrala Ystad åtgärdas? Det bör framgå av planen hur hänsyn tas till fornlämningar i framförallt centrala Ystad vid utbyggnad samt renovering av VA vid omvandling av hamnen. Är detta beaktat i konsekvensutredningen och den ekonomiska kalkylen?

Asma lyfter frågan om vad som händer med strandskyddet? Återinförs det vid en ändring av detaljplaner/nya detaljplaner i samband med omvandling av hamnen?

Samhällsbyggnad – trafik är positiva till tanken på ett p-hus i direkt anslutning till Hamngatan och järnvägen och som en barriär mellan bostäder i hamnen och järnvägen.

X6 menar att Ystad ligger helt fel logistiskt för att det ska vara en samhällsvinst att investera så mycket i en flytt av hamnen. Vägnät och vägsträckning är inte optimal för trafiken och järnvägsnätet är underdimensionerat och ligger fel geografiskt jämfört med behovet. X6 föreslår att det görs en konsekvensutredning på vad samhällsvinsterna är med att behålla Polentrafiken i Ystad. Utredningen ska då göras av en opartisk utredare, gärna från universitetsvärlden.

X6 menar vidare att ambitionen att ge plats för bostäder, kontor och affärslokaler på de ytor som nuvarande hamn och Lantmännens anläggning ligger på är inte fel tänkt men tyvärr detsamma som alla andra kuststäder också gör. Inget nytänk precis. Varför inte låta havet möta staden och hålla området öppet utan att bygga något alls.

X3 är positiv till hamnomvandling och flytt av hamnen.

X1 menar att utflyttningen av hamnverksamheten är en mycket besvärlig knut att lösa. Kan inte Ystad dra nytta av de erfarenheter Trelleborg gjort i sin motsvarande flyttprocess? Båda kommunerna står inför samma utmaningar med flytt av hamnverksamhet och strävan att utveckla staden mot vattnet.

X1 menar att nuvarande silobyggnader inte är skäl för att bygga högt i hamnen. Däremot ser han gärna att dom är kvar, de är en del av bebyggelsearvet och är ett välkänt landmärke när man kommer sjövägen. Han stödjer tanken att omvandla dom till bostäder/kontor. Övrig bebyggelse i inre hamnen bör vara strukturmässigt anpassad till bebyggelsen norr om spåren.

X2 föreslår att järnvägsrangeringen flyttas ut till östra hamnen i nord-syd läge mellan ny färjeterminal och Sandskogen. Kustbanan föreslås få en ny sträckning. Bussterminal och bussparkering föreslås också flytta ut till östra hamnen. På det här viset kan det centralt belägna, ca 4 ha stora, rangeringsområdet frigöras till ett grönt och havsnära och öppet ute/vardagsrum för ystadsborna och deras gäster.

X2 menar vidare att färjelägenas orientering (NV-SO) med lastning/lossning från SO medför onödiga böjer för anslutande järnvägsspår och längre sträcka för fordon, därför bör färjelägena istället orienteras SV-NO.

X2 föreslår också att piren för bulkgodshantering och transport till Elverket föreslås utvecklas till och användas som en pendang till den västra piren, en mer balanserad, funktionell och mer estetiskt lockande tillänglig hamnmiljö (boulevard park på den inre delen och 2-vån p-hus på den yttre delen). Samt att om silobyggnaderna rivs kan det längs pirens västra hus uppföras ett långt, 30 m brett, parkeringshus, det kan samtidigt bilda ett bra vindskydd för resten av piren som kan användas som ett planterat parkområden, längst ut kan café och restaurang med utsikt uppföras. Vid småbåtshamnen kan stranden fyllas ut så att område för båtvård och båtars vinteruppställning ökas för att tillmötesgå växande behov. Pirens sydvästliga del kan användas till småbåtsförtöjning vid bryggor.

X2 framför vidare att ett genomförande av planen bl.a. innebär att piren med nuvarande silotorn omvandlas till ett synnerligen högexploaterat sammanträngt bostadsområde som saknar säkerhetsräcken längs pirkanter, saknar tillräckliga friytor för fritids- och rekreationsaktiviteter samt saknar tillräckliga ytor för parkering! Mellersta delen av hamnen förvandlas till ett högexploaterat bostadsområde som

både blockerar nuvarande bebyggelses havsutsikt och ersätter den med sin ryggsida. Även här uppstår säkerhetsrisker och brist på parkeringsytor!

Anonym framför att bebyggelse i hamnen slår ihjäl stadens charm. Där behövs en riktig stadspark. Om där blir bebyggelse: håll biltrafik norr om järnvägen.

Kommentar:
Kommunen delar inte Trafikverkets syn att ett genomförande av planen innebär potentiellt negativ påverkan på riksintresse Ystads hamn. Vad gäller järnvägsanslutning till kaj pekas det i planen ut en korridor för järnvägskoppling till det nya hamnläget. Sträckningen utreds närmre i kommande planarbete för hamnområdet.

En flytt av ha,nverksamheten kan ge miljövinster i form av att hamnverksamheten kommer längre ifrån stadens kärna och därmed påverkar färre människor. Hamnflytten och anläggande av nya färjelägen ger rederiena möjlighet att angöra Ystad med modernare mer miljövänliga fartyg än vad som är möjligt i dagsläget vid befintliga färjelägen.

VA-systemen måste tids nog föryngras oavsett en hamnflytt/omvandling av hamnområdet Hänsyn till fornlämningar ska tas oavsett fördjupningen av översiktsplanen. Det är därför inte beskrivet i konsekvensbeskrivningen. En aspekt att beakta i relation till detta är vad som händer med de centrala delarna av Ystad om hamnen inte omvandlas och marken höjs upp i och med det? En utbyggnad av hamnstaden innebär en ekonomisk möjlighet att genomföra det skydd som behövs för stadskärnan. Eventuellt strandskydd hanteras i detaljplaneskedet.

Att låta hela området som nuvarande hamn, Lantmännen och rangerbangård upptar, som är ett centralt och stationsnära läge, lämnas öppet och obebyggt för att till exempel användas som park är inte god hushållning med marken.

Ystads kommun och Trelleborgs kommun har lyft förslaget att slå samman de bägge hamnarna i ett gemensamt driftbolag. Steg ett är att respektive kommun utreder vilka förutsättningar som finns för en sammanslagning.

Att genomföra en konsekvensutredning av samhällsvinster med Polentrafiken ingår inte i uppdraget med fördjupningen av översiktsplanen. Hamnen är av riksintresse, vilket är den ståndpunkt som hanteras i planen.

Stråk längs kusten

Avdelningen för strategiskt miljöarbete ser positivt på att kommunen vill skapa ett attraktivare stråk längs kusten, det måste dock beaktas att strandskydd kan komma att beröras i vissa delar, eventuellt måste dispens sökas, detta bör framgå av planen.

Social Omsorg påpekar att möjligheterna till ett långt sammanhållande rekreationsstråk läns med havet måste planeras utifrån olika gruppers behov så att det blir åtkomligt för alla. Befintliga stråk uppfyller inte alltid detta krav. Det finns till exempel räcken för att skydda stränderna som är placerade i ögonhöjd för personer som är rullstolsburna.

X5 framför att strandlinjen är viktig att nå för alla. Sträckan österut från Världens ände tycks bli alltmer belastad. Som alternativ och komplement borde man därför kunna göra sträckan väster om reningsverket till en mer attraktiv rekreationsplats både för bad och promenader. Sträckan från reningsverket bort till Lilleskog riskerar att bli ett slumområde/bakgård. (Se ex, hur Mossbystrand i Skurup rustats upp). I Lilleskog och det område som idag i stor utsträckning används av hundägare och husbilsturister skulle kunna städas och rensas, bygga en bryggt likt Svarte, de som bor i västra delarna behöver då inte ta bilen till Sandskogen. Varför prioriteras plats för husbilar på en sådan fin plats?

Kommentar:
Strandskydd behandlas i kapitlet om riksintressen och hänsynsområden, texten kommer att förtydligas med att det kan bli aktuellt att söka dispens från strandskyddet för genomförande av vissa delar av planen alternativt hanteras det i detaljplan.

I planen föreslås ett sammanhängande stråk längs kusten, sträckan mellan Lilleskog och reningsverket ingår där. Uppställning av husbilar inom det här området hanteras inte i planen.

Kopplingar mellan staden och havet

Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar för en ny planskild gång- och cykelförbindelse med Ystadbanan och som därmed möjliggör en stängning av befintlig plankorsning vid Bongs väg.

X1 framför angående passager över/under järnvägen att planskilda passager bör undvikas om det inte finns klara trafiksäkerhets- eller tillgänglighetsskäl. Många upplever att gång- och cykeltunnlar ger ett

visst obehag vid mörker.

X1 ser inte behovet av en ytterliggare passage i punkt E. Gällande passage som föreslås i punkt B bör den kunna göras tillräckligt säker i markplan. Punkt I, gångbron över järnvägen i höjd med gamla simhallen bör göras om till en gång- och cykelbro, med hiss, se till exempel inspiration från centralen i Lund.

Kommentar:
Kommunen står fast vid förslaget om en ny passage förbi järnvägen i punkt E. Att kunna passera järnvägen på flera platser är viktigt för att få en god tillgänglighet mellan staden och havet. Trafikverket är positiva till att passage i punkt B föreslås bli planskild. Det stämmer att gång- och cykelpassager kan upplevas som otrygga. Det är därför extra viktigt att arbeta med utformningen av sådana passager.

Strategi: Förädla staden

Kultur/kulturmiljö

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne ser med tillfredsställelse på att kulturen har fått en framskjuten plats i förslaget. En framskjuten plats har även beretts för kulturmiljön. Bägge delar viktiga ur ett regionalt perspektiv.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) tycker att det är positivt att planerna i stadskärnan ses över för att värna kulturmiljön, positivt med tankarna på att öppna upp de kulverterade åarna och positivt att göra entréerna mer stadsmässiga.

X1 menar att värdet av att slå vakt om kulturmiljön kan inte nog understrykas. Att förädla får inte innebära att ingrepp görs som på något sätt stör karaktären av denna miljö. Däremot kan mer göras för att lyfta det fantastiska kulturarvet, exempelvis något så enkelt som att ordna fasadbelysning på teatern. Till den unika kulturmiljön hörde tidigare Revhusen, inget hus finns kvar mer, däremot allén (Norra Revhusvägen). Detta sista spår bör bevaras. Därutöver bör det finnas någon ytterligare påminnelse om Revhusen som en skylt eller något konstnärligt uttryck.

X5 framför att. K- eller Q-märkningar av olika slag, av områden eller enskilda byggnader förekommer i andra kommuner och städer. Sådan märkning är etablerad, tydlig och relativt lätt att informera om. Frågan aktualiseras då inte enbart vid bygglovsansökningar och kan åtminstone på sikt göra handläggning av en del frågor enklare. Hon föreslår ett arbete för att på sikt införa k-märkning av olika grad/styrka för att ge tyngd åt bevarandeplaner etcetera och säkra kulturvärden.

Kommentar:
Kommunen tackar för förslaget om att uppmärksamma Revhusen till exempel i form av en skylt.

Kommunen arbetar redan idag med att skydda bebyggelse som är viktig ur kulturmiljösynpunkt genom att införa bestämmelser kring detta i detaljplaner som är juridiskt bindande. Bevarandeprogram och byggnadsordningar är ett led i peka ut värdefulla byggnader inför detaljplanering. Fördjupningen av översiktsplanen innehåller också förslag om att göra nya detaljplaner för innerstaden för att skydda befintlig bebyggelse.

Offentliga rummet

Miljöpartiet anser att handel med behov av stora ytor vid infarterna motverkar idéerna om att förädla infarterna till staden.

Social Omsorg påtalar att i planeringen av stadskärnan behöver också behovet av sittplatser på många olika platser tas hänsyn till. Möjligheten till vila är avgörande för att centrum ska bli tillgängligt för flera olika grupper.

Vidare framför Social Omsorg att breda infartsgator som omvandlas till stadsgator kan hjälpa till att bryta upplevda barriärer och öka framkomligheten och möjligheterna att ta sig till parker och andra grönområden. I arbetet med de gröna stråken är det också väsentligt att väga in hur människor runt om kan ta sig till dessa platser från sina bostäder. Gångtunnlar, cykelvägar och gator behöver en väl utbyggd belysning för att understödja trygghet och säkerhet i staden.

Samhällsbyggnad – trafik instämmer i att infartsgatorna bör ges ett mer stadsmässigt utseende än idag.

X4 föreslår att infarterna kan göras fina med trädgårdsinslag, träd, parker, grönt eller vara bara som det är med åkrar. Gestalta konstnärligt vid infarterna istället för att tillåta handel. Så kan Ystad sticka ut, inte med bilaffärer på rad.

X1 menar att hela St Knuts torg inklusive omkringliggande gator bör vara i ett enda plan, det vill säga utan trottoarkanter, det skulle göra miljön mer inbjudande.

Kommentar:
Texten om förädling av infartsvägarna, med rubriken ”Från infartsväg till stadsgata” (s 57 i utställningshandlingen) berör infartsvägarna från Dag Hammarskjölds väg in till stadskärnan. Det betyder däremot inte att infartsvägarna utifrån inte ska ges en omsorgsfull gestaltning även om det tillkommer handel i anslutning till dessa.

Grönstruktur

Social Omsorg tycker att målet om att ingen ska ha längre än 300 m till bostadsområde är mycket betydelsefullt för att säkra tillgången till grön rekreation för de som inte har tillgång till bil eller de som inte kan förflytta sig långa sträckor.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) menar att tillägg bör göras gällande att grönstrukturers kvalitet och storlek ska utvecklas och att naturliga förutsättningar på platsen i ett långt perspektiv ska lägga grunden för hur man väljer att utveckla områden.

Asma menar också att det är oklart om grönstrukturprogrammet ska fortsätta gälla och i vilka delar.

Asma menar att kopplat till avsnittet om att förtäta på strategiska platser saknas det ett ställningstagande/inkluderande av att skapa multifunktionella ytor med tanke på ekosystemtjänster, mötesrum och social hållbarhet vilka är väsentliga i en strategisk förtätning. Vattnets väg i landskapet som grund för utveckling för också finnas med i stycket om förtätning.

Asma menar att det bör förtydligas att balanseringsprincipen i första hand innebär att skador undviks och föreslår att stycket utvecklas och att det förtydligas att ekologisk kompensation handlar om tre steg, undvika-minimera-kompensera.

Kommentar:
Avsnittet om grönstruktur samt stycket om förtätning på strategiska platser kompletteras med att naturliga förutsättningar på platsen bör vara en utgångspunkt och tas till vara.

Fördjupningen ersätter grönstrukturprogrammet som status översiktsplanedokument. Det innebär att grönstrukturprogrammet inte kommer att vara en del av kommunens översiktsplan. Däremot kommer det fortsatt att fungera som ett planeringsunderlag.

Resonemang om ekosystemtjänser och ekologisk kompensation förtydligas i planen.

Höjd på bebyggelse

Folkpartiet är positiva till att det pekats ut områden där det är lämpligt eller inte lämpligt med högre bebyggelse, men menar att begreppet väsentligt högre måste förtydligas/preciseras.

Mark- och exploateringsenheten (Mex) har synpunkter på formulering på s 56, tredje stycket – inriktning höjd på bebyggelse. ”Eventuell högre bebyggelse längs Kristianstadsvägen får inte konkurrera med gamla vattentornet som enskilt landmärke i det här området”. Mex påpekar att parallellt pågår planarbete för Daggkåpan (f.d. Willys). Högre bebyggelse upp till 8 vån föreslås, hög exploateringsgrad behövs för att exploatering av området ska kunna genomföras. Därmed inte försvarbart att skriva på ovanstående sätt i föp:en. Området bör ingå i områdena som prövas från fall till fall.

X6 menar att planerna att bygga på Lantmännens område och ersätta de sällsynt fula silosarna med

hög bebyggelse är en tankevurpa. Då blir det bara en ny mur som reser sig över staden och skymmer havet istället för det som redan finns. X6 tycker att hela området som är markerat som ytor för högre bebyggelse ska ändras till att det inte är tillåtet med högre bebyggelse. När det gäller staden i det hela med en unik stadskärna från medeltiden borde man skydda hela stadens profil genom att förbjuda bebyggelse över 4-5 våningar i hela tätorten. Orsaken att man accepterar högre bebyggelse är bara byggherrarnas krav på att bygga med stor vinst. Våra valda politiker behöver inte tillhöra byggherrarnas medlöpare i den frågan tycker jag.

X1 menar att det inte framgår hur höga hus det kan röra sig om i de områden som redovisas som lämpliga för högre bebyggelse. Vem vill bo i höghus om allt annat lämnas oförändrat? Hur blir det med den sociala gemenskapen i ett höghus? Hur påverkas barnen av att bo där? Lägre höjd ger bättre förutsättningar för social hållbarhet. Dessutom passar inte höghus in i den för Ystad typiska stadsprofilen.

X1 menar vidare att högre bebyggelse i norra kanten av Regementsområdet ter sig olämpligt, det kan få området att krympa upplevelsemässigt, det mäktiga intryck området ger idag naggas i kanten. Därför bör även den nya föreslagna bebyggelsen göras tydligt avvikande, man ska känna var detta speciella område börjar och slutar.

X1 lyfter också fram att i utkastet till fördjupningen som låg till grund för samrådet talades om en ”måttfull skala”. Detta uttryck återfinner jag inte i förslaget. Beror detta på någon ändrad inställning?

X2 framför angående högre bebyggelse att Ystads topografi kan underlätta strävan att uppnå boende med havsutsikt, men planen för staden Ystad 2030 tar inte vara på detta. Förslagsvis kan begränsad högre bebyggelse anvisas vid befintliga, eller nya bycentra som görs lättillgängliga och därför attraktiva för handel och ickestörande verksamheter. X2 framför vidare att Ystads småstadskaraktär med låga sammanbyggda eller friliggande byggnader är en viktig tradition att förvalta och främja. Detta bör beaktas, särskilt vid ny- till- och förtätningsbyggnad i stadskärnan! Den typiska atriumtraditionen kan tillämpas även i tät småhusbebyggelse.

Kommentar:
I planen tas ett grepp om inriktningen för höjden på bebyggelsen i staden. Syftet är att det ska vara ett övergripande grepp och fungera som riktlinje för den framtida utvecklingen. Samtidigt som planen ska slå vakt om Ystads karaktär och stadsmiljö måste den också innehålla en flexibilitet för framtiden. Att ange exakta höjder/våningsantal ses inte som meningsfullt då upplevelsen och påverkan av en byggnad är beroende av flera aspekter, som till exempel hur markens höjdförhållanden ser ut på den aktuella platsen. Inriktningen om att eventuellt högra bebyggelse längs med Kristianstadsvägen inte får konkurrera med gamla vattentornet som enskilt landmärke i det här området tas inte bort. Däremot kompletteras det med att gamla vattentornet som enskilt landmärke framförallt upplevs på lite avstånd. Pågående detaljplanearbete får visa vilken eventuell påverkan enligt ovanstående som kan uppstå. Med utgångspunkt med den höjd som silosen har idag bedöms området vara lämpligt för högre bebyggelse och stadsbildsmässigt klara det.

I planen beskrivs hur olika typer av boenden och boendeformer behövs för att möta efterfrågan. I planen föreslås därmed både lägre bebyggelse, t.ex. i form av radhus men även högre bebyggelse i ett antal våningar.

Det stämmer att uttrycket måttfull skala inte finns med i utställningshandlingen. Det beror inte på ändrad inställning utan på att andra ord används, som till exempel ”med respekt för skala” och ”småskalig och överblickbar”.

Strategi: Stad möter land

Trafikverket anser att etablering av nya bostadsområden med landsbygdskaraktär bör prioriteras i stationsorterna Svarte och Köpingebro.

Social Omsorg för fram att vid planering av gång- och cykelvägar från omkringliggande byar är det viktigt att försöka bygga bort höjdskillnader så mycket som möjligt för att underlätta för rullstolsburna att ta sig till staden. Det är en frihet att kunna ta sig fram själv utan hjälp av kollektivtrafiken eller färdtjänsten.

Social Omsorg säger vidare att hög tillgänglighet till de stora rekreationsområdena utanför stadskärnan också är av stor vikt. Dag Hammarskjölds park har stora höjdskillnader vilket gör att dess tillgänglighet är starkt begränsad. Det är av vikt att kommunen värnar om framkomligheten i Sandskogen och motverkar att fritidsbebyggelsens ägare utformar allmän mark till att mer likna privat. Många grupper i Ystad kan inte så lätt på egen hand ta sig längre bort än till Sandskogen eller andra grönområden nära stadskärnan.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) ställer sig frågande till om bostäder är tillräckligt väsentligt samhällsintresse för att exploatera den goda jordbruksmarken samt i förhållande till den överplanering av bostäder som föreslås i planen för staden Ystad.

X3 ser positivt på byutvecklingen som presenteras i planen.

X7, X8 och X9 är oroliga att expansionen mellan Källesjö och Hedeskoga kan få allvarliga konsekvenser för området om expansionen inte görs varsamt. Hänsyn bör tas till de stora ekologiska värden som finns i fågeldammarna norr om Källesjö, här finns flera arter som skyddas av habitatdirektivet, inkl. vattensalamader. Arterna behöver stora ytor att röra sig på. Därför behövs en stor grön zon norr om dammarna om minst 200 m. Zonen bör omfatta samtliga dammar (fyra till antalet). Hänsyn behöver även tas till att ekologiska värden kan påverkas under byggtiden. Varför lägga både handel och bostäder på denna yta? Området öster om väg 13 norr om Ica har inte så stora ekologiska värden vad vi kan utläsa. Våtmarkerna är ett viktigt ströv- och rekreationsområde och det vore olyckligt om det öppna landskapet förstörs genom att det förtätas söder och norr om dammarna. Alternativet är att anlägga ett större parkområde här som kommunen varit inne på.

X4 framför att Hedeskoga och Ystad inte ska växa ihop för tydligt. Vidare menar han att man bör förtäta staden i det längsta på fantasifulla sätt innan man måste bebygga Öja gårdsområdet. Den fina åkermarken måste vi vara rädda om. När utbyggnad på jordbruksmark sker bör jordbruk, boende och andra verksamheter kombineras. Jordbruk i framtiden kan ha mera mångfald och uthållighet i sig senare.

Anonym framför budskapet, Stad möter land – bra!

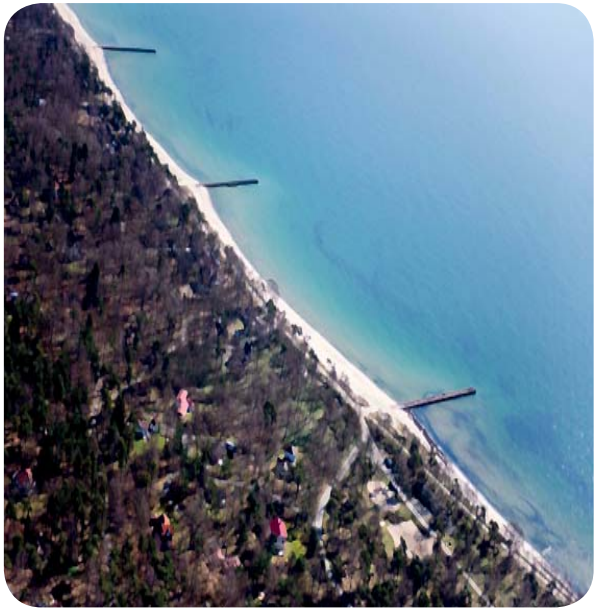
Kommentar:
Inriktningen för utbyggnaden av bostäder är att den största delen av utbyggnaden ska ske inom den täta staden. På det viset kan nya bostäder kopplas till och stärka befintlig infrastruktur. Busslingan som föreslås i norr är ett komplement till den befintliga strukturen. Syftet med den är att binda ihop stadsbyarna med varandra.

I arbetet med planen för Staden Ystad 2030 har kommunen konstaterat att det inte är tillräckligt att bygga inom den täta staden, innanför Dag Hammarskjölds väg. För att nå befolkningsmålet och möta efterfrågan på bostäder behöver det vara möjligt att bygga olika typer av bostäder i staden Ystad. Inom den täta staden finns till exempel inte utrymme att bygga friliggande villor. Därför behöver även viss jordbruksmark norr om Dag Hammarskjölds väg tas i anspråk. Med det som bakgrund är bedömningen att bostäder är ett tillräckligt väsentligt samhällsintresse för att exploatera

delar av jordbruksmarken.

Utvecklingen av den täta staden och stadsbyarna kommer att ske parallellt. En viktig del i utvecklingen är också att det finns en grön zon mellan den täta staden och stadsbyarna.

Strategi: Klimatet förändras



Länsstyrelsen (Lst) framför gällande rekommendationer avseende grundläggning för nybyggnation. Lst bedömer att rekommendationerna i de flesta fall är tillräckliga för att undvika översvämning. När det gäller risken för erosion är vägledningen dock i viss mån otydlig. Den buffertzon som föreslås för strandnära bebyggelse om att bebyggelse inte planeras närmare strandlinjen än strandskyddssträckan plus den bedömda erosionssträckan inom 100 år ger visserligen god vägledning för en del områden. Rekommendationerna om att exploatering kan vara möjlig närmre stranden i anslutning till redan exploaterade områden innebär däremot att marken inte är lämplig för bebyggelse med hänsyn till risken för erosion. Skälet till detta är att denna exploatering bygger på att kommunen avser att skydda dessa kuststräckor. Då inga områden för kustskydd redovisas på plankartan och inga ställningstaganden kring hur kusten ska skyddas redovisas kan inte markens lämplighet enligt 2 kap 5§ PBL säkerställas. Grundläggande krav för kustskydd är att de ska vara preciserade, effektbeskrivna och genomförbara.

Lst menar vidare att ställningstagandena kring översvämning och erosion är också otydliga avseende hur befintlig bebyggelse ska kunna användas, utvecklas och bevaras. Den vägledning som ges i översiktsplanen är sammantaget otillräcklig för att kunna avgöra markens lämplighet i anslutning till redan exploaterade områden i kommande prövningar avseende bygglov och detaljplaner, varför efterföljande detaljplaneläggning i vissa fall kan komma att bli föremål för överprövning.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) önskar sammanfattningsvis gällande strategin ”Klimatet förändras” att det tydligt ska framgå att:

- Det som tas upp i kapitlet inte är all klimatanpassning som behövs inom planområdet utan bara de med fokus på havsnivå och erosion (till viss del ytavrinning och grundvatten).
- Det finns en policy för skydd av kusten.
- Det finns en handlingsplan till policyn som uppdateras vart 4:e år och att den senaste uppdatering först blir klar efter planen för staden Ystad 2030.
- Vad som är resultatet av Swecos rapport och vad som är kommunens ställningstaganden (om det finns beslut om dessa).
- Det måste lämnas utrymme för flexibilitet i den framtida utvecklingen till att ta in den nya

handlingsplanen och framtida handlingsplaner för kusten samt för övrig klimatanpassning.

Trafikverket (TRV) är positiva till att skyddsåtgärder för väg 9 med hänsyn till havsnivåhöjningen beaktas (s 77 ff).

Kommentar:
Kommunens avsikt i fördjupningen har inte varit att ta ställning till exakt vilken kustskyddsmetod som ska användas utan avsikten har varit att tydliggöra vilka typer av kustskydd som med dagens kunskap är mest relevanta inom planområdet. Klart är dock att kustskyddet i de centrala delarna av staden, som t.ex. hamnområdet åstadskoms genom markförhöjnning och upphöjning av kajer. Kusten längs Sandskogen kommer kommunen att strandfodra under hela planperioden och förmodligen under överskådlig tid. Mellan Gjuterieområdet och reningsverket är det troligen strandfodring, eventuellt i kombination med hårda skydd som är aktuellt. Väster om Gjuteriområdet ligger viktig infratstuktur som är av vikt att skydda, det gäller väg 9 och kommunens reningsverk.

Inför antagande av planen gås strategin ”Klimatet förändras” igenom utifrån Asmas synpunkter. Förtydliganden görs där så är möjligt.

Kapitel: Mark- och vattenanvändning

Övergripande

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) uppmärksammar att det i text nämns att mötesspår samt dubbelspår behövs på sikt mot Malmö samt att mark måste reserveras för detta. Varför finns det ingen mark reserverad för det i markanvändningskartan?

Asma framför också att vissa delar av kartan är svårläst, vilket kan leda till feltolkningar.

Mark- och exploateringsavdelningen ser ingen skillnad på befintlig bebyggelse och på utredningsområden eller där ny bebyggelse föreslås vad gäller till exempel Lillö, Geijer samt längs Missunnavägen. Dessa områden smälter in i befintlig bebyggelse som har samma färg.

Kommentar:
Inom de områden som är bebyggda idag skulle dubbelspår få en mycket stor inverkan på befintlig bebyggelse. På dessa sträckor är det troligt att det endast kommer vara enkelspår, åtminstone under den period som planen omfattar.

Färgsättningen av mark- och vattenanvändningskartan ses över inför antagandet av planen.

Ovan nämnda områden är inte markerade som nya områden för bostäder eller utredningsområden. Det framgår av planhandlingarna att även inom de områden som inte är utpekade som nya områden kan förändring av befintlig bebyggelse eller tillskott av ny bebyggelse i form av förtätning ske.

Markanvändning grönområde

Mark- och exploateringsavdelningen påpekar att Fridhem 3 (Marielunds förskola) är markerat som grönområde. Om Surbrunnsområdet blir verklighet föreslås detta område bli bostäder.

Kommentar:
Området ligger kvar som grönområde i antagandehandlingen, eventuell annan utveckling får övervägas i kommande planering.

Specifika områden

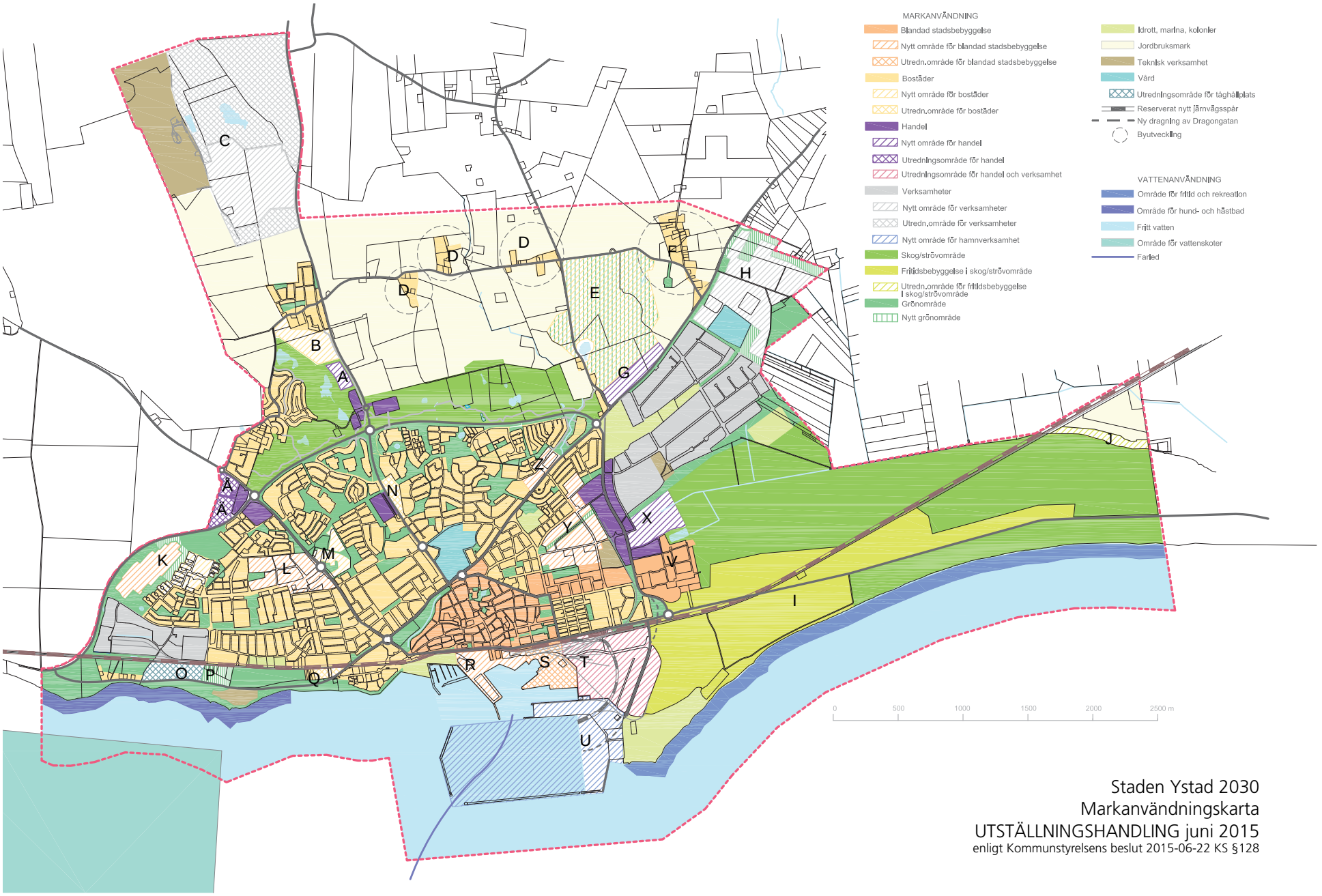
Område A. Utökat område för handel och verksamheter - norr om Sjöborondellen

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) befarar att utbyggnaden av både av bostäder och handel kan få allvarliga negativa konsekvenser för grod- och fågelarter i Källesjödammarna. En utveckling av en bred grönblå bård mot dammarna skulle eventuellt kunna lindra vissa negativa effekter.

Kommentar:
Avsikten är att det ska vara en grön bård mellan dammarna och utbyggnaden söder om Hedeskoga. Det precisa avståndet får bestämas i samband med att detaljplan för området tas fram.

Område B. Nytt område för bostäder - Hedeskoga

Länsstyrelsen (Lst) menar att handlingarna inte på ett tydligt sätt redovisar behovet av att ta i anspråk det aktuella området för bebyggelse. Likaså saknas en redovisning av bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Områdets lokaliseringsprövning är inte tillräcklig utredd i planhandlingen. Om efterföljan-



Bilden visar mark- och vattenanvändningskartan som den såg ut i utställningshandlingen.

de prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploatering av området dock vara möjlig.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) befarar att utbyggnaden av både av bostäder och handel kan få allvarliga negativa konsekvenser för grod- och fågelarter i Källesjödammarna. En utveckling av en bred grönblå bård mot dammarna skulle eventuellt kunna lindra vissa negativa effekter.

Kommentar:
Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning om att handlingarna inte på ett tydligt sätt redovisar behovet av att ta det aktuella området i anspråk för bebyggelse. Staden Ystad är den ort i kommunen som ska växa mest. Historiskt sett har också bostadsbehovet och efterfrågan på nya bostäder varit störst i staden Ystad. Det är en bred målgrupp som efterfrågar bostäder i Ystad, och alla typer av boendeformer efterfrågas. Den största delen av bostadsutbyggnaden ska ske inom den täta staden för att hushålla med marken. Inom den täta staden är det främst täta strukturer i form av flerbostadshus och sammanbyggda hus som är aktuella. Möjligheten till friliggande villor inom den täta staden är i princip uttömd. För att möta den efterfrågan som finns ska en bredd av olika typer av bostäder kunna erbjudas i staden. En bredd i bostadsutbudet är också viktigt för att Ystad ska kunna stärka sin roll som regional kärna. Enligt kommunens tomtkö är efterfrågan på tomter störst i staden Ystad. För att klara behovet av bostäder och möta efterfrågan görs satsningar på stadsnära byar. Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning om att redovisning av konsekvenser av utbyggnad saknas. Inför antagandet kommer kommunen att förtydliga miljökonsekvensbeskrivningen med en redovisning av de alternativ som valts bort.

Källesjödammarna - se kommentar till Område A.

Område C. Utredningsområde för industri och verksamheter norr om Hedeskoga
Länsstyrelsen (Lst) kan utifrån planhandlingarna inte göra bedömningen att området är lämpligt utifrån dess läge och beskaffenhet. Handlingarna redovisar inte heller behov, bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Områdets lokaliseringsprövning är därmed inte tillräcklig utredd i planhandlingen. Det föreslagna området gränsar till två områden av riksintresse för naturvård N78 och N79 samt på lite längre avstånd Natura 2000, Bjärsjöholms ädellövskog enligt habitatdirektivet. Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte se utbyggnadens påverkan dessa områden. Om efterföljande prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploatering av området dock vara möjlig.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) menar att område C, Utredningsområde för verksamheter norr om Hedeskoga, bör utgå då det finns lokaler för hotade arter av groddjur som är skyddade enligt artskyddsförordningen och för att det finns flera skyddade biotoper inom området. Se även länsstyrelsens synpunkter under samrådet.

Kommentar:
Kommunen ställer sig frågande till att länsstyrelsen utifrån planhandlingarna menar att de inte kan göra bedömningen om området är lämpligt utifrån dess läge och beskaffenhet. Kommunen redogör i planhandlingarna för områdets lämplighet utifrån att området redan är ianspråktaget av avfallsanläggning och vindkraftverk samt lämplighet utifrån befintlig infrastruktur. Kommunen har också genomfört en geoteknisk undersökning för att visa på markens lämplighet, resultatet finns redovisat i planhandlingarna. Kommunen har också redogjort för svårigheten att hitta ny mark för verksamheter i anslutning till Ystad då staden i stora delar omges av olika intressen/restriktioner, som t.ex. riksintresse för natur- och kulturmiljö.

Kommunen delar inte länsstyrelsens syn om att behovet av verksamhetsområdet inte redovisas. I planhandlingarna redovisas hur tillgång på mark för verksamheter varit i Ystad de senaste åren, hur försäljningstakten varit. Utifrån de framkommer att den mark för verksamheter som finns planlagd kan räcka de närmsta tio åren. Kommunens ställningstagande är att man fortsatt vill kunna erbjuda mark för verksamheter. Detta ger att ett nytt område för verksamheter behöver pekas ut under planperioden för föp:en.

Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning om att redovisning av konsekvenser av utbyggnad saknas.

Inför antagandet utgår de delar av utredningsområdet för verksamheter som omfattar dammarna och naturmiljön kring dem anledning av växt- och djurliv.

Område D. Byutveckling
Länsstyrelsen (Lst) påpekar att föreslagen bebyggelse är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse kustzon. Lst anser att denna bebyggelse inte omfattas av de undantag som enligt 4 kap. 1§ MB möjliggör exploatering inom riksintres-

se kustzon. Därför kan Lst komma att ingripa vid sin tillsyn vid efterföljande planläggning. Föreslagen bebyggelse är också lokaliserad på ett sådant sätt att den inte är möjlig att med god kollektivtrafik på ett rationellt sätt. Boende i området kan därför förväntas vara beroende av att i hög utsträckning transportera sig med bil. Även utifrån denna aspekt är bebyggelsen olämplig då den motverkar miljömålet om minskad klimatpåverkan.

Kommentar:
På längre sikt betraktar kommunen detta som tätortsutveckling av Ystads tätort. Precis som det är beskrivet i planhandlingarna ska byutvecklingen av de stadsnärabyarna inom område D ses som en möjlig utveckling på lång sikt. Kommunen får in förfrågningar om enskild bebyggelse inom den stadsnära landsbygden, varför det är viktigt att ta ett helhetgrepp i ett så tidigt skede som möjligt för att säkra en god utveckling i framtiden. Inför antagandet av planen kommer kommunen förtydliga miljökonsekvensbeskrivningen med ett resonemang om kommunens syn på tätortsutveckling av staden Ystad.

Område E. Nytt område för bostäder och grönområde - Öja gård
Länsstyrelsen (Lst) påpekar att föreslagen bebyggelse är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse kustzon. Lst anser att planhandlingarna inte tydliggjort att denna bebyggelse skulle omfattas av de undantag som enligt 4 kap. 1§ MB möjliggör exploatering inom riksintresse kustzon. Om utbyggnaden kan betraktas som tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet beror på hur och i vilken omfattning området tas i anspråk. Om exploateringen kan komma tillstånd i enlighet med 4 kap. 1§ MB behöver därför prövas vid efterföljande planläggning. För att området ska vara lämpligt att exploatera behöver det även vara möjligt att förse det med god kollektivtrafik. Även förutsättningarna för detta beror på hur och i vilken omfattning området exploateras. Således behöver även exploateringens påverkan på miljömålet minskad klimatpåverkan klarläggas vid efterföljande planläggning.

Kommentar:
Kommunen menar att utveckling av område E är tätortsutveckling av staden Ystad och att det därmed är möjligt att genomföra trots riksintresse kustzon. Inför antagandet kommer kommunen komplettera miljökonskevensbeskrivningen med ett resonemang om kommuens syn på tätortsutveckling av staden Ystad.

Område G. Nytt område längs med Kristianstadsvägen
Länsstyrelsen (Lst) framför att kommunen i planhandlingarna anger att föreslagen utbyggnad av handelsområdet är i linje med den handelsstrategi som ingår i kommunens utbyggnadsstrategi från 2011. Planhandlingarna redovisar dock inte tillräckligt väl motiven till att utpekad mark behöver tas i anspråk eller vilka konkreta behov som tillgodoses. Likaså saknas en redovisning av bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad, både på lokal och regional nivå, samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Områdets lokaliseringsprövning är inte tillräcklig utredd i planhandlingen. Om efterföljande prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploatering av området dock vara möjlig

Kommentar:
Kommunen menar att motiven till att utpekad mark tas i anspråk redovisas i planhandlingarna. Bland annat redovisas att det i princip inte finns någon tillgång på mark för handel i Ystad samt att efterfrågan på sådan mark är stor. Kommunen kan i dagsläget inte möta efterfrågan.

Område J. Utredningsområde för fritidsbebyggelse i skog/strövområde - Sandskogen
Länsstyrelsen (Lst) framför att föreslagen bebyggelse är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse kustzon. Lst anser att denna bebyggelse inte omfattas av de undantag som enligt 4 kap. 1§ MB möjliggör exploatering inom riksintresse kustzon. Den föreslagna exploateringen berörs även riksintresse naturvård. I värdebeskrivningen för riksintresse naturvård anges att förutsättningen för bevarande är att befintligt nyttjande bibehålls och att ingen ytterligare fritidsbebyggelse tillkommer inom området. Lst anser att den föreslagna utbyggnaden av fritidsbebyggelse i Sandskogen inte är förenlig med något av de berörda riksintressena och kommer därför att ingripa vid sin tillsyn vid efterföljande planläggning.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) menar att område J, kompletterande fritidsbebyggelse i Sandskogen, bör utgå. Område har inte koppling till befintlig fritidsbebyggelse och ligger i anslutning till det kommunala naturreservatet Norra Sandskogen. Området är lämpligt som ersättningsmark/spridningsmark för habitat som kan komma att påverkas av klimatförändringar. Utbyggnad inte heller förenlig med kommunens övergripande utbyggnadsprinciper och inte heller riksintresse kustzon.

Kommentar:
Förslaget om utredningsområde fritidsbebyggelse i skog/strövområde (Sandskogen), område J, utgår med hänsyn till dess naturvärden. Marken ges istället användningen skog/strövområde likt intilliggande delar av Sandskogen.

Område L. Nytt område för blandad stadsbebyggelse - längs Missunnavägen

Marknad- och näringslivsavdelningens oro kring område L (Missunnavägen) kvarstår och har ökat något sedan förslag har tagits fram som visar hur det skulle kunna se ut. Efter att ha fört samtal med de tjänstemän som tagit fram planförslaget har vi fått veta att detta inte ska medföra några hinder för att de befintliga verksamheterna ska finnas kvar och att man inte har för avsikt att flytta dom. Detta tycker vi inte förs fram tillräckligt tydligt i varken text och bild (som rent av motsäger texten) och även om man idag säger detta så visar ändå planförslaget att kommunen har som ambition att istället ha bostäder här och hur ser man då på bygglovsförfrågan för utökning av verksamheten om 10 år om det sitter andra tjänstemän och politiker på stolarna? Och hur hanterar man förfrågningar av nyetableringar i området? Går dagens verksamheter verkligen att kombinera med bostäder med hänsyn till exempelvis buller och trafik. Eventuella konsekvenser för befintliga verksamheter belyses inte tillräckligt i texten tycker vi och då vi känner en viss oro för framtida tolkningar så vore det bättre ifall detta område tas bort.

Mark- och exploateringsenheten framför synpunkter på område L, Missunnavägen. Illustrationen visar fem områden med hög exploatering av bostäder, områdena ägs av bostadsrättsföreningarna söder om och förser dessa med parkering. Att illustrera att alla dessa parkeringar ska bebyggas med bostäder är inte realistiskt, om inte bostadsrättsföreningarna inte är informerade och med på planerna. Det krävs då nya p-ytor både för befintlig och ny bebyggelse, illustrationen känns därmed inte realistisk med så stor exploatering. Ny bebyggelse längs Missunanavägen kan i text föreslås som utredningsområde, men att bifoga en sådan bild kan uppfattas negativt av boende då planen för staden Ystad 2030 ses som kommunens vilja. Dialog med bostadsrättsföreningarn föreslås, samt mindre illustrerad exploatering eller ingen bild alls. Områdena är inte heller markerade som nya områden eller utredningsområden i markanvändningskartan.

Kommentar:
Planen för Staden Ystad 2030 är inte tvingande, utan den visar på möjligheter. I det här fallet möjligheter att omvandla området till mer blandad stadsbebyggelse, till exempel med inslag av bostäder, om fastighetsägarna visar intresse för det. Några ändringar av markanvändningen för område L föreslås inte. Däremot förtydligas texten som beskriver den tänkta markanvändningen.

Att kombinera handel med bostäder är inte ovanligt. De största delarna är planlagt för handel respektive småindustri som inte får vålla olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bygglovsförfrågningar hanteras utifrån de gällande detaljplaner som finns i området. Om det blir aktuellt att komplettera med bostäder i området är självklart trafik och buller frågor som kommer att beaktas.
Det stämmer att bostäderna inte är utpekade som nya områden för bostäder eller utredningsområden. Däremot framgår av planhandlingarna att även inom de områden som inte är utpekade som nya områden kan förändring av befintlig bebyggelse eller tillskott av ny bebyggelse i form av förtätning ske. Planen är inte tvingande utan visar på en möjlighet.

Område N. Utredningsområde för bostäder längs Bellevuevägen

X3 vill inte ha några bostäder på grönområdet öster om Bellevuevägen. Flytta däremot bilfirmorna utanför ringleden och bygg flerfamiljsbostäder där.

X4 vill inte att det byggs längs Bellevuevägen, utan vill låta det gröna vara kvar.

Kommentar:
Staden Ystad är den ort inom kommunen som ska växa mest. Den största delen av bostadsutbyggnaden ska ske inom den täta staden för att hushålla med marken. Det innebär att både större obebyggda områden tex. Dammhejdan är aktuella för bostadsutbyggnad men även mindre områden där det är möjligt att komplettera. Det aktuella området bedöms som lämpligt att testa möjligheten till att komplettera med bostadsbebyggelse med tanke på dess goda läge vid en av stadens infartsvägar. Goda kopplingar till stadens centrum och tågstation men även till grönområde för rekreation. Utredningsområdet ligger därmed kvar i planhandlingarna.

Område O. Utredningsområde för tåghållplats vid Bingofältet

Länsstyrelsen (Lst) påpekar att delar av det utpekade området O är delvis beläget inom en lågpunkt i förhållande till omgivande mark, samt kustnära beläget inom ett område där erosionen sannolikt

ökar vid en framtida stigande havsnivå enligt SGU:s kartvisare Skånestrand. Då inte markområden för kustskydd har redovisats och preciserats i översiktsplanen kan marken utifrån informationen i planen inte anses lämplig för bebyggelse. Exploatering av området måste därför prövas i efterkommande bygglov eller detaljplaner.

Lst delar vidare Region Skånes uppfattning att det inte är lämpligt att anlägga ytterligare en station enligt kommunens förslag. Region Skåne är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för att uttrycka kollektivtrafikens behov i länet. Då Region Skåne och kommunen inte är överens om järnvägens utveckling finns inget skäl att föra in den föreslagna stationen i fördjupningen av översiktsplanen. Detta skulle bli aktuellt först då det finns en samsyn hos Region Skåne och kommunen.

Kommentar:
Enligt den klimatutredning som tagits fram som underlag till fördjupningen är detta område inte ett av de områden som riskerar att översvämmas till följd av höjda havsnivåer. Därmed har det inte föreslagits några specifika anpassningsåtgärder för detta område. Inför antagandet kommer avsnittet om strategin "Klimatet förändras" att förtydligas.

Tåghållplatsen föreslås att ligga kvar i planen, som en möjlighet för framtiden.

Område P. Nytt grönområde - väster om Nya och västra kyrkogården
Länsstyrelsen (Lst) påpekar att området berörs av riksintresse kustzon. Lst anser att utvecklingen av Nya och Västra kyrkogården kan utgöra sådan tätortsutveckling som omfattas av undantaget 4 kap 1§MB. Området är också beläget i anslutning till en kuststräcka med sannolikt ökad erosion vid en framtida stigande havsnivå. Då inte markområden för kustskydd har redovisats och preciserats i översiktsplanen kan marken utifrån informationen i planen inte anses lämplig för bebyggelse. Exploatering av området måste därför prövas i efterkommande bygglov eller detaljplaner.

Kommentar:
Enligt den klimatutredning som tagits fram som underlag till planen för Staden Ystad 2030 är detta område inte ett av de områden som riskerar att översvämmas. Därmed föreslås inte några anpassningsåtgärder för detta område.

Område Q- Utredningsområde för bostäder längs Västerleden
Länsstyrelsen (Lst) påpekar att området berörs av riksintresse kustzon. Lst anser att utvecklingen av området kan utgöra sådan tätortsutveckling som omfattas av undantaget 4 kap. 1§MB. Området är också beläget i anslutning till en kuststräcka med sannolikt ökad erosion vid en framtida stigande havsnivå. Då inte markområden för kustskydd har redovisats och preciserats i översiktsplanen kan marken utifrån informationen i planen inte anses lämplig för bebyggelse. Exploatering av området måste därför prövas i efterkommande bygglov eller detaljplaner.

Kommentar:
Enligt den klimatutredning som tagits fram som underlag till planen för Staden Ystad 2030 är detta område inte ett av de områden som riskerar att översvämmas. Därmed föreslås inte några anpassningsåtgärder för detta område. Området ligger också norr om väg 9, som är ett allmänt intresse att skydda.

R, S, T, U. Hamnområdet
Länsstyrelsen (Lst) ser mycket positivt på att kommunen har identifierat de olika processer som krävs för att möjliggöra en flytt av hamnen till ett yttre läge så att mark i ett centralt och stationsnära läge frigörs för exploatering.

Kommunens ambitioner innebär en stor utmaning och Länsstyrelsen ser inga hinder till att genomföra hamnens flytt eller omvandlingen av mark som i dag utgörs av hamn. Dock vill Länsstyrelsen erinra om vikten av att skapa goda processer så att de olika efterföljande prövningarna kommer i rätt ordning och förhåller sig till varandra på ett bra sätt. Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanen kommer behöva aktualiseras allteftersom processen framskrider så att det hela tiden finns en aktuell översiktsplan att förhålla sig till i efterföljande prövningar. Under en lång tid kommer hamnområdet vara större än det finns behov av eftersom det tar tid att flytta alla hamnfunktioner till ett yttre läge. Det viktiga är att de olika processerna synkroniseras och att de sker i rätt ordning. Planhandlingarna ger inte i sin nuvarande utformning tillräckligt tydlig vägledning för hur efterföljande prövningar ska ske så att genomförandet sker i enlighet med kraven enligt plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB).

Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte se att berörda riksintressen säkerställs vid en omvandling av nuvarande hamnområde till stadsbebyggelse då berörda riksintressen inte hanteras tillräckligt

genomgripande. Vidare saknar planhandlingarna en redovisning av bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Därmed lever planen inte upp till kraven enligt 3 kap 5,6§§ PBL. För att omvandling och flytt av hamnen ska vara möjlig behöver efterföljande prövningar motivera att området tas i anspråk för bebyggelse samt redovisa att riksintressena säkerställs.

Rörande riksintresse för yrkesfiske anger kommunen att riksintresset inte berörs av föreslagen hamnutveckling då ingen utbyggnad kommer att ske utanför befintlig vågbrytare. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning. Så väl föreslagna åtgärder i hamnområdet som uppförandet av ny bebyggelse i anslutning till hamnen kan komma att påverka riksintresset negativt.

Kommentar:
Kommunen ser positivt på att Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om de utvecklingsmöjligheter en flytt av hamnen och en omvandling av de inre hamnområdena innebär för stadens utveckling.

Kommunens avsikt är att gå vidare med ett planprogram för Hamnstaden, till det kommer ett flertal utredningar att tas fram samt en miljökonsekvensbeskrivning tas fram för att på en mer detaljerad nivå beskriver hur omvandlingen från hamnområde till blandad stadsbebyggelse ska ske.

Kommunens bedömning är att riksintresse hamn kommer att stärkas i och med den utveckling som föreslås i fördjupningen av översiktsplanen. En hamnflytt är önskvärd av Ystad Hamn för att säkra hamnens verksamhet även i framtiden. I arbetet med planprogrammet kommer påverkan på riksintressen att studeras närmare.

Område V. Möjligt område för förtätning

- Regementsområdet

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne (RS) påpekar att det i samrådsredogörelsen felaktigt står att RS menar att regementsområdet inte bör förtätas, det går inte att utläsa av deras yttrande.

X1 har synpunkter på att det flaggas för bostäder på någon eller några av de öppna platserna på regementsområdet. Men vad är ett regementsområde utan dessa platser? Upplevelsen går förlorad, regementskaraktären tunnas ut, det blir svårt att känna igen sig. Avstå från förtätning här, det tycker jag är en linje som stämmer bättre med strategin Förädla staden.

Kommentar:
Kommunen ber om ursäkt för att ha tolkat Region Skånes yttrande felaktigt.

De öppna platserna inom Regementsområdet upplevs på olika vis. Bedömningen är att det är möjligt att behålla strukturen trots förtätning.

Kapitel: Miljö- och riskfaktorer

Trafikverket menar att det är en utmaning att klara bullerriktvärden vid bostadsexploatering vid de större vägarna. Avsteg från riktvärdena enligt Boverkets allmänna råd förutsätter bland annat goda kollektivtrafikförbindelser, detta kommer hävdas och bevakas i kommande planeringsskeden.

Miljöpartiet noterar att det (s 95) vid dagens verksamhetsnivå i hamnområdet klaras miljökvalitetsnormerna för NO2 och PM10 vid de bostäder där människor uppehåller sig. Det görs däremot ingen bedömning av vad som händer om trafikvolymen ökas vilket ska ske enligt prognoser. Bör inte det behandlas i detta avsnitt?

Avdelningen för strategiskt miljöarbete saknar utredningar, till exempel kring VA-planering, som skulle underlätta bedömningen av konsekvenserna för planen för staden Ystad 2030.

Kommentar:
Konsekvenser av ökad trafikvolym, som till exempel påverkan på luftkvalitén behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Parallellt som arbetet med planen har pågått har kommunen också arbetat med en VA-plan för hela kommunen. Frågor kring VA-planering har därför inte behandlats särskilt i planen för Staden Ystad 2030.

Kapitel: Riksintressen och hänsynsområden

Länsstyrelsen (Lst) anser att planhandlingarna inte uppfyller kravet att redovisa hur kommunen avser att tillgodose berörda riksintressen enligt 3 kap 5§ PBL. Lst anser att kommunen bör komplettera planhandlingarna avseende riksintressen före antagandet.

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande planhandlingen brister i redovisningen av hur föreslagen markanvändning berör de olika riksintressenas värden. Sammantaget innebär detta att efterföljande detaljplaneläggning som berör riksintressen kan komma att bli föremål för överprövning.

Lst framför vidare att områden som omfattas av riksintresse kustzon är enligt 4 kap. 1§ MB är med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i området, i sin helhet av riksintresse. Inom detta riksintresseområde finns i grunden ett förbud mot ny bebyggelse. Dock finns undantag; ny bebyggelse kan komma tillstånd om denna kan ses som tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet. Viss bebyggelse kan också uppföras inom riksintresse kustzon i form av komplettering av befintlig bebyggelse, under förutsättning att det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Planhandlingarna innehåller förslagna utbyggnadsområden inom riksintresse kustzon där Lst anser att exploatering inte är förenlig med 4 kap. 1§ MB.

Kommentar:
Inför antagandet kommer kommunen komplettera och förtydliga miljökonsekvensbeskrivningen med ett resonemang kring kommunens syn på tätortsutveckling av staden Ystad, kopplat till ett resonemang om riksintresse kustzon och en redovisning av bortvalda alternativ.

Kapitel: Konsekvensbeskrivning

Ekonomiska konsekvenser

Miljöpartiet har synpunkter på följande skrivning, s 111 sysselsättning – Befolkningsökning med 1% medför en ökad köpkraft i kommunen med 355 milj i dagens penningvärde. Därefter konstateras att detta skulle innebära 160 nya arbetstillfällen, denna slutsats kanske inte är självklar, mer rättvisande bild skulle vara att det kan säkra 160 arbetstillfällen. Argument för denna ändring är att handeln idag ofta har lönsamhetsproblem så en ökad köpkraft går förmodligen i många fall till att säkra lönsamhet och anställningar hos redan etablerade handlare.

Vidare har Miljöpartiet synpunkter på kalkyl över kostnader och intäkter för en hamnflytt. Nettokstnad -972 milj för kommunen, försvaras med att det tillkommer samhällsekonomiska nyttor. Nettot samhällsekonomisk nytta 427 milj. Ystad behöver investera 547 milj netto för att säkra flytten av hamnen och exploatering av gamla hamnområdet. Inser att det är tidigt i processen men ställer sig ändå tveksamma till underlaget som ligger till grund för beräkningarna. Om det fördyras kan det få långtgående effekter på Ystads framtida ekonomi, det bör beskrivas i konsekvensbeskrivningen. Det bör också beskrivas hur finansiering av projektet kan tänkas ske.

Miljöpartiet menar också att det bör tillföras en konsekvensbeskrivning avseende effekterna och kostnaderna av en etablering av en ny tågstation på Bingofältet.
Miljöpartiet undrar också vad som gäller, på s 43, anges 500 nya invånare om hamnområdet flyttas, s 133 anges att det medför 2982 invånare, vilken siffra gäller?

Kommentar:
I dagsläget finns en efterfrågan på mark för etableringar. Om etableringar kommer till kan det ge sysselsättning och nya arbetstillfällen.

Kalkylen för hamnflytten är baserad på det underlag som finns framtaget idag.

I dagsläget finns det inte något underlag framtaget för att kunna göra en konsekvensbeskrivning avseende effekter och kostnad för etablering av en ny tåghållplats på Bingofältet.

Gällande siffran om hur många invånare som kan komma att bo i hamnstaden efter en omvandling är det cirka 3000 invånare som gäller. 500 invånare som angavs på s 43 var ett redaktionellt fel.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen (Lst) menar att miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande planhandlingen brister i redovisningen av hur föreslagen markanvändning berör de olika riksintressenas värden. I planhandlingarna hänvisas genomgående till att kommunen i kommande arbete med planprogram eller detaljplaneläggning kommer att hantera konsekvensbeskrivning av föreslagen bebyggelseutveckling och förändrad markanvändning. Fördjupningen av översiktsplanen lever därmed inte upp till kraven enligt 3 kap 4-5§§ PBL angående vilka frågor planen ska hantera.

Miljöpartiet är kritiska till att utöka med mer handel vid Sjöborondellen, längs Kristiastadsvägen samt vid infarten från Malmö. Dessa område bör behandlas speciellt i MKB:n, speciellt med avseende på hur dessa förändringar påverkar trafikflöden och landskapsbilden.

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) har synpunkter på skrivningar om att mer ingående miljökonsekvensbeskrivningar ska göras i kommande skeden (s 117). De menar att sådana skrivningar förutsätter att effekterna inte kan bli så allvarliga att utvecklingen inte ska ske. Ifall utredningarna visar på något som är avgörande för framtida planering är det slöseri med resurser att låta arbetet med planerna gå så långt utan en ordentligt utredning.

Amsa påpekar vidare att de saknar utredningar som skulle underlätta en samlad bedömning.

Asma lyfter också att när det gäller konsekvenser för naturmiljön önskas att balanseringsprincipen arbetas in.

Asma ställer sig också frågande till om ett tidigare ställningstagande från 2005 (ÖP2005 som nollalternativ) fortfarande kan motivera anspråkstagande av värdefull jordbruksmark idag särskilt med tanke på en ändrad syn angående hushållning med jordbruksmarken.

Asma konstaterar slutligen att planen inte bedöms bidra till att uppnå miljömålen.

Kommentar:
Kommunen och länsstyrelsen har olika syn på hur detaljerad en miljökonsekvensbeskrivning till en fördjupning av översiktsplanen ska vara.

Miljökonsekvensbeskrivningen är upplagd på det viset att den bedöms utifrån ett antal miljöaspekter. Handelsområdena behandlas alltså utifrån de aspekterna. I en fördjupning av översiktsplanen är det inte möjligt att göra konsekvensbeskrivningar på en alltför detaljerad nivå, utan konsekvenserna behandlas på en övergripande nivå. Detsamma gäller utredningar av olika slag. Det är en avvägning om hur mycket som bör utredas i varje skede.

Huvuddelen av den föreslagna utbyggnaden av staden Ystad föreslås inom den täta staden. För att Ystad ska kunna bära rollen som regional kärna i sydöstra Skåne, måste staden kunna fortsätta växa och möta efterfrågan och behov på olika typer av boendeformer. Möjligheten till nya tomter för friliggande villor är i princip uttömd inom den täta staden. Med bakgrund mot detta är bedömningen att ta jordbruksmark i anspråk är viktigt ur samhällssynpunkt.

Avstämningen mot miljömålen visar att vissa uppnås medan andra motverkas.

Övriga synpunkter

Miljöpartiet tycker att det är bra att planen presenterar hur staden kan förtätas samtidigt som gröna områden utvecklas och knyts samman. Riskanalyser och miljökonsekvensbeskrivningar är också väl genomarbetade.

Folkpartiets helhetsbild av förslaget är att det är ett väl genomarbetat förslag med många intressanta och framtidsinriktade förslag.

X6 vill inleda med att säga att det är ambitiöst och spännande att det tas fram en framtida plan för staden Ystad.

X5 tycker att det är ett mycket intressant förslag som helhet baserat på ett omfattande arbete och förankring vid framtagandet!

Avdelningen för strategiskt miljöarbete (Asma) lyfter fram att ett av regeringens etappmål för miljömålen är att ”Senast år 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt”. Detta bör återspeglas i planens olika delar.

X4 tackar för ett fint planarbete, mycket bra presentation på webben, både med stor text men mer lättillgängligt på klickbar karta.

Anonym framför att det varit en icke publikvänlig utställning med för små bilder och för liten text. Anlita en utställningsgrafiker eller annan expert.

X2 framför ett resonemang om hur invånarnas önskningar och förslag kan tas tillvara, hur de kan bli medvetna om sin roll i samhällsutvecklingen, på vilket sätt invånarna kan engageras i planarbetet och och vilka hjälpmedel som finns för det, som exempelvis internet och dataspel. Vidare tycker X2 att tillgängligheten och besökarvänligheten till utställningen lämnar mycket i övrigt att önska. Det bör vara lätt för besökare till utställningen av planförslaget, i en utställningslokal eller på nätet, att hitta rätt i texter och bland kartor och trafik. Materialet bör vara presenterat på ett begripligt sätt även för en icke initierad besökare. Anpassade illustrationer är härvid ovärderliga.

Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne tycker det vore önskvärt med ytterligare resonemang om jämlikhet och målsättningar om minskade skillnader i samhället, genom bättre förutsättningar för utsatta grupper.

X6 framför att en fiende för alla tätorter i Skåne är länsstyrelsen som har satt upp ett rätt idiotiskt mål att det inte får byggas på åkermark. Detta i en tid när det överproduceras livsmedel i Sverige. Hur ska vi kunna expandera våra samhällen om vi inte får bygga på nya områden. Ta striden som kommun för den rätten och gå gärna så långt ni kan för att få denna policy ändrad.

Anonym menar att optimum för tätortens befolkningstillväxt nog redan har uppnåtts.

Anonym framför att det borde vara kvalitativ istället för kvantitativ tillväxt, till exempel mer grönt, fler mötesplatser och mer kultur.

Anonym undrar varför staden ska växa. Hur stämmer det med miljömålen? Ju fler vi är ju större belastning. Svenskarna blir inte fler i Sverige, har ni tänkt ersätta dom med andra folk? Sjukt!

Kommentar:

Texten kring ekosystemtjänster har utvecklas i strategin ”Förädla staden” under avsnittet om grönstruktur. Vidare implementering av ekosystemtjänster får utvecklas i planeringsarbetet framöver.

Utställningen har uppfattats både som bra och lättillgänglig men också som ickepublikvänlig och svårtillgänglig. Kommunen beklagar att utställningen inte upplevts tillräckligt tydlig och tar till sig av kritiken.

X2:s resonemang ger nya vändningar och funderingar om Ystads utveckling. Översiktsplanens huvudsyfte är att ge riktlinjer för mark- och vattenanvändningen. Därmed inte sagt att medborgarnas väl och lycka skulle vara oväsentlig.

Länsstyrelsens granskningsyttrande

Här presenteras länsstyrelsens ställningstagande i sin helhet, följt av kommunens samlade kommentar till detta. Granskningsyttrandet i sin helhet finns presenterat i planhandlingen.

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen ser mycket positivt att Ystad kommun har tagit fram en ändring av den kommunövergripande översiktsplanen avseende utvecklingen av Ystad tätort inklusive hamnområdet. Staden kommer få goda möjligheter till stadsutveckling genom omvandlingen av hamnen med en flytt till ett yttre läge. Detta stärker Ystad kommun som en av regionens kärnor. Länsstyrelsen kan konstatera att planhandlingarna är lätta att ta till sig och de förklarar kommunens strategier och visioner på ett tydligt sätt. De innehåller föredömliga redovisningar av kommunens läge i regionen, befolkningsstatistik, resmönster m m. Länsstyrelsen saknar dock över lag en koppling mellan planhandlingarnas strategier, mål och visioner i relation och de föreslagna utbyggnadsområdena. Det kan bero på att stora delar av planhandlingarna består av generella beskrivningar som inte är nedbrutna på områdesnivå.

Kommunens visioner för Ystads utveckling är ambitiösa och berör ett flertal stora och komplexa frågor. För att i enlighet med 3 kap 2§ PBL kunna utgöra en vägledning i beslut som rör användningen av mark- och vattenområden hade planhandlingarna behövt vara tydligare och hanterat dessa komplexa frågor på ett mer genomgripande sätt. I planhandlingarna hänvisas genomgående till att kommunen i kommande arbete med planprogram eller detaljplaneläggning kommer att hantera konsekvensbeskrivning av föreslagen bebyggelseutveckling och förändrad markanvändning. Enligt länsstyrelsen lever fördjupningen av översiktsplanen därmed inte upp till kraven enligt 3 kap 4-5§§ PBL angående vilka frågor planen ska hantera. Länsstyrelsen vill erinra om att enligt kap 5 10§ PBL utgör ett program inför detaljplanearbete enbart en sammanställning av detaljplanens utgångspunkter och mål. Länsstyrelsen ser dock att kommunen genom en aktualisering av översiktsplanen varje mandatperiod har möjlighet till att skapa en bra vägledning för efterföljande processer.

Vidare anser länsstyrelsen att planhandlingarna inte uppfyller kravet att redovisa hur kommunen avser att tillgodose berörda riksintressen enligt 3 kap 5§ PBL. Länsstyrelsen anser att kommunen bör komplettera planhandlingarna avseende riksintressen före antagandet.

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande planhandlingen brister i redovisningen av hur föreslagen markanvändning berör de olika riksintressenas värden. Det saknas en koppling mellan de ställningstaganden som görs för respektive riksintresse och förslagen till ny markanvändning. I flera fall bedömer Länsstyrelsen att föreslagen markanvändning strider mot de generella ställningstagandena för riksintressena. Vidare omfattar ställningstagandena i vissa fall inte samtliga värden som riksintresset pekar ut. Sammantaget innebär detta att efterföljande detaljplaneläggning som berör riksintressen kan komma att bli föremål för överprövning.

Risk för översvämning och erosion

Fördjupningen av översiktsplanen redovisar rekommendationer avseende grundläggning för nybyggnation. Länsstyrelsen bedömer att rekommendationerna i de flesta fall är tillräckliga för att undvika översvämning. När det gäller risken för erosion är vägledningen dock i viss mån otydlig. Den buffertzon som föreslås för strandnära bebyggelse om att bebyggelse inte planeras närmare strandlinjen än strandskyddssträckan plus den bedömda erosionssträckan inom 100 år ger visserligen god vägledning för en del områden. Rekommendationerna om att exploatering kan vara möjlig närmre stranden i anslutning till redan exploaterade områden innebär däremot att marken inte är lämplig för bebyggelse med hänsyn till risken för erosion. Skälet till detta är att denna exploatering bygger på att kommunen avser att skydda dessa kuststräckor. Då inga områden för kustskydd redovisas på plankartan och inga ställningstaganden kring hur kusten ska skyddas redovisas kan inte markens lämplighet enligt 2 kap 5§ PBL säkerställas. Grundläggande krav för kustskydd är att de ska vara preciserade, effektbeskrivna och genomförbara.

Ställningstagandena kring översvämning och erosion är också otydliga avseende hur befintlig bebyggelse ska kunna användas, utvecklas och bevaras. Den vägledning som ges i översiktsplanen är sammantaget otillräcklig för att kunna avgöra markens lämplighet i anslutning till redan exploaterade områden i kommande prövningar avseende bygglov och detaljplaner, varför efterföljande detaljplaneläggning i vissa fall kan komma att bli föremål för överprövning.

Exploatering inom riksintresse kustzon
Områden som omfattas av riksintresse kustzon är enligt 4 kap. 1§ MB är med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i området, i sin helhet av riksintresse. Inom detta riksintresseområde finns i grunden ett förbud mot ny bebyggelse. Dock finns undantag; ny bebyggelse kan komma tillstånd om denna kan ses som tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet. Viss bebyggelse kan också uppföras inom riksintresse kustzon i form av komplettering av befintlig bebyggelse, under förutsättning att det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Planhandlingarna innehåller förslagna utbyggnadsområden inom riksintresse kustzon där Länsstyrelsen anser att exploatering inte är förenlig med 4 kap. 1§ MB. Vilka dessa är redovisas nedan.

Synpunkter på utbyggnadsområden
Länsstyrelse har valt att strukturera sina synpunkter utifrån utbyggnadsområdena. Det är endast två områden som länsstyrelsen anser ska utgå och inte genomföras eftersom de strider mot riksintresse kustzon. Det är område D och J. Dessa områden anser länsstyrelsen inte är möjliga att genomföra eftersom de strider mot 4 kap MB.

För övriga områden så avser länsstyrelsens synpunkter vad efterföljande detaljplaneprövningar måste redovisa och hur länsstyrelsen kommer att förhålla sig till frågorna vid sin tillsyn enligt 11 kap § 10 PBL.

B. Hedeskoga
Handlingarna redovisar inte på ett tydligt sätt behovet av att ta i anspråk det aktuella området för bebyggelse. Likaså saknas en redovisning av bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Områdets lokaliseringsprövning är inte tillräcklig utredd i planhandlingen. Om efterföljande prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploatering av området dock vara möjlig.

C. Hedeskoga verksamhetsområde
Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte göra bedömningen att området är lämpligt utifrån dess läge och beskaffenhet. Handlingarna redovisar inte heller behov, bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Områdets lokaliseringsprövning är därmed inte tillräcklig utredd i planhandlingen. Det föreslagna området gränsar till två områden av riksintresse för naturvård N78 och N79 samt på lite längre avstånd Natura 2000, Bjärsjöholms ädellövskog enligt habitatdirektivet. Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte se att utbyggnadens påverkan dessa områden. Om efterföljande prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploatering av området dock vara möjlig.

D. Byutveckling
Föreslagen bebyggelse är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse kustzon. Länsstyrelsen anser att denna bebyggelse inte omfattas av de undantag som enligt 4 kap. 1§ MB möjliggör exploatering inom riksintresse kustzon. Därför kan Länsstyrelsen komma att ingripa vid sin tillsyn vid efterföljande planläggning.
Föreslagen bebyggelse är också lokaliserad på ett sådant sätt att den inte är möjlig att med god kollektivtrafik på ett rationellt sätt. Boende i området kan därför förväntas vara beroende av att i hög utsträckning transportera sig med bil. Även utifrån denna aspekt är bebyggelsen olämplig då den motverkar miljömålet om minskad klimatpåverkan.

E. Öja gård
Föreslagen bebyggelse är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse kustzon. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna inte tydliggjort att denna bebyggelse skulle omfattas av de undantag som enligt 4 kap. 1§ MB möjliggör exploatering inom riksintresse kustzon. Om utbyggnaden kan betraktas som tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet beror på hur och i vilken omfattning området tas i anspråk. Om exploateringen kan komma tillstånd i enlighet med 4 kap. 1§ MB behöver därför prövas vid efterföljande planläggning.

För att området ska vara lämpligt att exploatera behöver det även vara möjligt att förse det med god kollektivtrafik. Även förutsättningarna för detta beror på hur och i vilken omfattning området exploateras. Således behöver även exploateringens påverkan på miljömålet minskad klimatpåverkan klarläggas vid efterföljande planläggning.

G. Nytt handelsområde
I planhandlingarna anger kommunen att föreslagen utbyggnad av handelsområdet är i linje med den handelsstrategi som ingår i kommunens utbyggnadsstrategi från 2011. Planhandlingarna redovisar dock inte tillräckligt väl motiven till att utpekad mark behöver tas i anspråk eller vilka konkreta behov som tillgodoses. Likaså saknas en redovisning

av bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad, både på lokal och regional nivå, samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Områdets lokaliseringsprövning är inte tillräcklig utredd i planhandlingen. Om efterföljande prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploatering av området dock vara möjlig

J. Utredningsområde fritidsbebyggelse i Sandskogen
Föreslagen bebyggelse är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse kustzon. Länsstyrelsen anser att denna bebyggelse inte omfattas av de undantag som enligt 4 kap. 1§ MB möjliggör exploatering inom riksintresse kustzon. Den föreslagna exploateringen berörs även riksintresse naturvård. I värdebeskrivningen för riksintresse naturvård anges att förutsättningen för bevarande är att befintligt nyttjande bibehålls och att ingen ytterligare fritidsbebyggelse tillkommer inom området. Länsstyrelsen anser att den föreslagna utbyggnaden av fritidsbebyggelse i Sandskogen inte är förenlig med något av de berörda riksintressena och kommer därför att ingripa vid sin tillsyn vid efterföljande planläggning.

O. Tåghållplats vid bingofältet
Delar av det utpekade området O är delvis beläget inom en lågpunkt i förhållande till omgivande mark, samt kustnära beläget inom ett område där erosionen sannolikt ökar vid en framtida stigande havsnivå enligt SGU: s kartvisare Skånestrand. Då inte markområden för kustskydd har redovisats och preciserats i översiktsplanen kan marken utifrån informationen i planen inte anses lämplig för bebyggelse. Exploatering av området måste därför prövas i efterkommande bygglov eller detaljplaner.

Länsstyrelsen delar Region Skånes uppfattning att det inte är lämpligt att anlägga ytterligare en station enligt kommunens förslag. Region Skåne är kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för att uttrycka kollektivtrafikens behov i länet. Då Region Skåne och kommunen inte är överens om järnvägens utveckling finns inget skäl att föra in den föreslagna stationen i fördjupningen av översiktsplanen. Detta skulle bli aktuellt först då det finns en samsyn hos Region Skåne och kommunen.

P. Nytt grönområde
Området berörs av riksintresse kustzon. Länsstyrelsen anser att utvecklingen av Nya och Västra kyrkogården kan utgöra sådan tätortsutveckling som omfattas av undantaget 4 kap 1§MB.

Området är också beläget i anslutning till en kuststräcka med sannolikt ökad erosion vid en framtida stigande havsnivå. Då inte markområden för kustskydd har redovisats och preciserats i översiktsplanen kan marken utifrån informationen i planen inte anses lämplig för bebyggelse. Exploatering av området måste därför prövas i efterkommande bygglov eller detaljplaner.

Q. Utredningsområde för bostäder längs Västerleden
Området berörs av riksintresse kustzon. Länsstyrelsen anser att utvecklingen av området kan utgöra sådan tätortsutveckling som omfattas av undantaget 4 kap. 1§MB.

Området är också beläget i anslutning till en kuststräcka med sannolikt ökad erosion vid en framtida stigande havsnivå. Då inte markområden för kustskydd har redovisats och preciserats i översiktsplanen kan marken utifrån informationen i planen inte anses lämplig för bebyggelse. Exploatering av området måste därför prövas i efterkommande bygglov eller detaljplaner.

R, S, T, U. Hamnområdet
Länsstyrelsen ser mycket positivt på att kommunen har identifierat de olika processer som krävs för att möjliggöra en flytt av hamnen till ett yttre läge så att mark i ett centralt och stationsnära läge frigörs för exploatering.
Kommunens ambitioner innebär en stor utmaning och Länsstyrelsen ser inga hinder till att genomföra hamnens flytt eller omvandlingen av mark som i dag utgörs av hamn. Dock vill Länsstyrelsen erinra om vikten av att skapa goda processer så att de olika efterföljande prövningarna kommer i rätt ordning och förhåller sig till varandra på ett bra sätt. Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanen kommer behöva aktualiseras allteftersom processen framskrider så att det hela tiden finns en aktuell översiktsplan att förhålla sig till i efterföljande prövningar. Under en lång tid kommer hamnområdet vara större än det finns behov av eftersom det tar tid att flytta alla hamnfunktioner till ett yttre läge. Det viktiga är att de olika processerna synkroniseras och att de sker i rätt ordning. Planhandlingarna ger inte i sin nuvarande utformning tillräckligt tydlig vägledning för hur efterföljande prövningar ska ske så att genomförandet sker i enlighet med kraven enligt plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB).

Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte se att berörda riksintressen säkerställs vid en omvand-

ling av nuvarande hamnområde till stadsbebyggelse då berörda riksintressen inte hanteras tillräckligt genomgripande. Vidare saknar planhandlingarna en redovisning av bortvalda alternativ, konsekvenser av utbyggnad samt konsekvenser av bortvalda alternativ. Därmed lever planen inte upp till kraven enligt 3 kap 5,6§§ PBL. För att omvandling och flytt av hamnen ska vara möjlig behöver efterföljande prövningar motivera att området tas i anspråk för bebyggelse samt redovisa att riksintressena säkerställs. Rörande riksintresse för yrkesfiske anger kommunen att riksintresset inte berörs av föreslagen hamnutveckling då ingen utbyggnad kommer att ske utanför befintlig vågbrytare. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning. Så väl föreslagna åtgärder i hamnområdet som uppförandet av ny bebyggelse i anslutning till hamnen kan komma att påverka riksintresset negativt.

Samlad kommentar:
Här har kommunen samlat sina kommentarer till länsstyrelsens granskningsyttrande.

Kommunen ser positivt på att länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om de utvecklingsmöjligheter en flytt av hamnen och en omvandling av de inre hamnområdena innebär för stadens utveckling. Vidare kan kommunen konstatera att det finns områden i planhandlingarna där kommunen och länsstyrelsen har olika syn.

<u>Redovisning av riksintressen</u>
Länsstyrelsen menar att planhandlingarna inte uppfyller kravet att redovisa hur kommunen avser att tillgodose berörda riksintressen. Och att kommunen därför bör komplettera planhandlingarna avseende riksintressen före antagandet. Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning utan menar att fördjupningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska vara av översiktlig och strategisk karaktär. Däremot kommer riksintresse kustzon behandlas ytterligare i samband med att kommunens syn på vad som är tätortsutveckling för staden Ystad utvecklas i miljökonskevensbeskrivningen inför antagandet av planen, se nedan under rubriken riksintresse kustzon.

<u>Översvämning och erosion</u>
Inför antagandet kommer avsnittet om strategin ”Klimatet förändras” att förtydligas särskilt vad gäller hanteringen av erosion. I de centrala delarna av staden är det höjd marknivåer som kommer vara aktuellt och vid kusten längs Sandskogen är det strandfodring som kommer vara aktuellt.

<u>Riksintresse kustzon</u>
Kommunen menar att de utbyggnadsområden som föreslås inom riksintresse kustzon är tätortsutveckling av staden Ystad. Inför antagandet av planen har kommunen komplettera och förtydligat miljökonsekvensbeskrivningen med ett resonemang kring kommunens syn på tätortsutveckling av staden Ystad, kopplat till ett resonemang om riksintresse kustzon. Kommunen hänvisar också till rapporten ”Skånes kustområden ett nationallandskap”[1] . I rapporten redovisas områden som utifrån internationella, nationella och regionala beslut och planer beskrivits som särskilt värdefulla. Dessa områden bildar värdekärnor i kustzonen. Utbyggnadsområdena som föreslås i planen utgör inte några sådana speciella värdekärnor. Utbyggnaden söder om Hedeskoga tangerar ett av dessa kärnområden, kuststräckan Abbekås-Ystad (s 96-97 område 5). Kommunen tolkar det som att områdets värden avgränsas i samma linje som riksintressena för natur- och kulturmiljö. Utbyggnadsområdena som föreslås ligger också på norrsidan av staden, alltså bort från kusten och i anslutning till befintlig bebyggelse.

<u>Alternativredovisning</u>
Länsstyrelsen har efterfrågat en redovisning av alternativ till den utbyggnadsstrategi som valts. Olika utbyggnadsstrategier studerades under den tidiga dialogen som hölls som en inledning till planarbetet. Inför antagandet har kommunen valt att förtydliga de utbyggnadsstrategier som studerats under planarbetet. Det förtydligande resonemanget görs som ett komplement till miljökonsekvensbeskrivningen.

<u>Kommunen och länsstyrelsen inte eniga</u>
Länsstyrelsen menar att två områden bör utgå ur planen. Område J- Utredningsområde i skog/strövområde i Sandskogen samt område D - Byutveckling längs Folkestorpsvägen. Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning gällande område J som därmed utgår ur planen.

När det gäller område D är kommunen och Länsstyrelsen inte överens. På längre sikt betraktar kommunen detta som tätortsutveckling av Ystads tätort. Precis som det är beskrivet i planhandlingarna ska byutvecklingen av de stadsnära byarna inom område D ses som en möjlig utveckling på lång sikt. Kommunen får in förfrågningar om enskild bebyggelse inom den stadsnära landsbygden, varför det är viktigt att ta ett

1 Rapporten är framtagen av Länsstyrelsen i Skåne och Region Skåne 2001. Syftet med rapporten är bland annat att förtydliga värdena inom riksintresse Skåne längs Skånes kust.

helhetsgrepp i ett så tidigt skede som möjligt för att säkra en god utveckling i framtiden. Inför antagandet av planen kommer kommunen förtydliga miljökonsekvensbeskrivningen med ett resonemang om kommunens syn på tätortsutveckling av staden Ystad.

<u>Övriga utbyggnadsområden</u>
Område B. Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning om att handlingarna inte på ett tydligt sätt redovisar behovet av att ta det aktuella området i anspråk för bebyggelse. Staden Ystad är den ort i kommunen som ska växa mest. Historiskt sett har också bostadsbehovet och efterfrågan på nya bostäder varit störst i staden Ystad. Det är en bred målgrupp som efterfrågar bostäder i Ystad, och alla typer av boendeformer efterfrågas. Den största delen av bostadsutbyggnaden ska ske inom den täta staden för att hushålla med marken. Inom den täta staden är det främst täta strukturer i form av flerbostadshus och sammanbyggda hus som är aktuella. Möjligheten till friliggande villor inom den täta staden är i princip uttömd. För att möta den efterfrågan som finns ska en bredd av olika typer av bostäder kunna erbjudas i staden. En bredd i bostadsutbudet är också viktigt för att Ystad ska kunna stärka sin roll som regional kärna. Enligt kommunens tomtkö är efterfrågan på tomter störst i staden Ystad. För att klara behovet av bostäder och möta efterfrågan görs satsningar på stadsnära byar. Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning om att redovisning av konsekvenser av utbyggnad saknas.

Område C. Kommunen ställer sig frågande till att länsstyrelsen utifrån planhandlingarna menar att de inte kan göra bedömningen om området är lämpligt utifrån dess läge och beskaffenhet. Kommunen redogör i planhandlingarna för områdets lämplighet utifrån att området redan är ianspråktaget av avfallsanläggning och vindkraftverk samt lämplighet utifrån befintlig infrastruktur. Kommunen har också genomfört en geoteknisk undersökning för att visa på markens lämplighet, resultatet finns redovisat i planhandlingarna. Kommunen har också redogjort för svårigheten att hitta ny mark för verksamheter i anslutning till Ystad då staden i stora delar omges av olika intressen/restriktioner, som t.ex. riksintresse för natur- och kulturmiljö.

Kommunen delar inte länsstyrelsens syn om att behovet av verksamhetsområdet inte redovisas. I planhandlingarna redovisas hur tillgång på mark för verksamheter varit i Ystad de senaste åren och hur försäljningstakten varit. Utifrån det framkommer att den mark för verksamheter som finns planlagd kan räcka de närmsta tio åren. Kommunens ställningstagande är att man fortsatt vill kunna erbjuda mark för verksamheter. Detta ger att ett nytt område för verksamheter behöver pekas ut under planperioden för fördjupningen av översiktsplanen. Kommunen delar inte länsstyrelsens uppfattning om att redovisning av konsekvenser av utbyggnad saknas.

Inför antagandet utgår de delar av utredningsområdet för verksamheter som omfattar dammarna och naturmiljön kring dem med anledning av växt- och djurliv.

Område E. Kommunen menar att utveckling av område E är tätortsutveckling av staden Ystad och att det därmed är möjligt att genomföra trots riksintresse kustzon.

Område G. Kommunen menar att motiven till att utpekad mark tas i anspråk redovisas i planhandlingarna. Bland annat redovisas att det i princip inte finns någon tillgång på mark för handel i Ystad samt att efterfrågan på sådan mark är stor. Kommunen kan i dagsläget inte möta den efterfrågan som finns.

Område O. Enligt den klimatutredning som tagits fram som underlag till fördjupningen är detta område inte ett av de områden som riskerar att översvämmas till följd av höjda havsnivåer. Därmed har det inte föreslagits några specifika anpassningsåtgärder för detta område.

Tåghållplatsen föreslås att ligga kvar i planen, som en möjlighet för framtiden.

Område P och Q. Enligt den klimatutredning som tagits fram som underlag till planen för Staden Ystad 2030 är detta område inte ett av de områden som riskerar att översvämmas. Därmed föreslås inte några anpassningsåtgärder för detta område.

Område R, S, T, U. Kommunens avsikt är att gå vidare med ett planprogram för Hamnstaden, till det kommer ett flertal utredningar samt en miljökonsekvensutredning att tas fram för att på en mer detaljerad nivå beskriva hur omvandlingen från hamnområde till blandad stadsbebyggelse ska ske.

Kommunens bedömning är att riksintresse hamn kommer att stärkas i och med den utveckling som föreslås i fördjupningen av översiktsplanen. En hamnflytt är önskvärd av Ystad Hamn för att säkra hamnens verksamhet även i framtiden. I arbetet med planprogrammet kommer påverkan på riksintressen att studeras närmare.

Lista inkomna yttranden

- Länsstyrelsen i Skåne
- Lantmäteriet (ingen erinran)
- Försvarsmakten (ingen erinran)
- Trafikverket
- Sjöfartsverket
- Regionala tillväxtnämnden
- E.ON Elnät Sverige AB
- Kommunstyrelsens arbetsutskott (inga synpunkter)
- Barn- och utbildningsnämnden (inget att invända utifrån nämndens verksamhetsperspektiv)
- Gymnasienämnden (inget att invända utifrån nämndens verksamhetsperspektiv)
- Kulturnämnden (inget att invända utifrån nämndens verksamhetsperspektiv)
- Socialnämnden
- Miljöpartiet Ystad
- Folkpartiet liberalerna Ystad
- X1
- X2
- X3
- X4
- X5
- X6
- X7
- X8
- X9
- Anonym
- Anonym
- Anonym
- Ledning och utveckling, Avdelningen för strategiskt miljöarbete
- Ledning och Utveckling, Marknad och Näringslivsavdelningen
- Samhällsbyggnad, Mark- och exploateringsavdelningen
- Samhällsbyggnad, Teknik, Trafikenheten

Ystads kommun