Synpunkter på förslag till fördjupad översiktsplan för Trelleborgs Stad 2030

**Yttre ringväg - ett sår i landskapet som aldrig kommer att läka**

Den yttre ringvägen blir ännu en gigantisk barriär i Trelleborgs kommun som medför att den ovärderliga landsbygden vandaliseras på ett sätt som får många att häpna. Vi i Sverige är bortskämda med att alltid ha mat i överflöd och tar för givet att vi alltid har livsmedelklassat dricksvatten i kranen. Stora delar av världens befolkning avundas oss för egenskaperna i naturen i landskapet kring Trelleborg. Med en yttre ringväg prioriterar Trelleborg istället bilar och transporter och låter den bästa jordbruksmarken asfalteras och den livsviktiga vattentäkten äventyras med transporter av farligt gods.

Strategierna i ”Upplevelsestad” blir bara tomt och meningslöst prat då de inte nås med en yttre ringväg

**Återblick**

Stadens nuvarande infartsvägar utgör gigantiska barriärer mot havet - vilket man från stadens planering nu äntligen inser. Vore det möjligt att backa planeringen av t. ex. västra infarten så hade man idag (med den erfarenhet vi har från dagens trafikströmmar) med stor sannolikhet valt en annan vägdragning för att ta hänsyn till natur och boende utmed västra infarten. Så blev det tyvärr inte, hamnens intresse vägde tyngre än orörd natur och god miljö för de boende utmed västra infarten. En vägdragning av en huvudled är något som permanentas för lång tid framöver och det blir ytterst svårt att i framtiden rätta till tokigheter.

**Lastbilarnas segertåg genom Trelleborg**

I årsredovisning för 2005 från Trelleborgs kommun kan man läsa följande ”Under våren påbörjades arbetet med att realisera Hamnens ”Vision 2005” som innebär en ny- och ombyggnation av hamnens östra delar och syftar till att skapa bättre förutsättningar för den spårbundna trafiken via Trelleborgs hamn. För att finansiera dessa investeringar har kommunen gått i borgen för ett lån upp till 435 Mkr.”

I den miljökonsekvensbeskrivning som ligger bakom ”Vision 2005” och som ligger till grund för hamnens utbyggnad åt öst beskrivs verksamhetens omfattning 2010 på följande vis: ”År 2010 är målet därmed att öka godshanteringen till 15 miljoner ton, varav åtminstone 40%, eller 6 miljoner ton, bör transporteras med järnväg och resterande 9 miljoner ton med lastbil.”

Idag vet vi att järnvägstrafiken som går via hamnen har förlorat andelar från ca 4 miljoner ton gods år1999 till ca 1 miljon ton gods förra året till förmån för lastbilar som ständigt ökar. Detta är mycket illa då järnvägen slår knockout på lastbilstransporter i miljöavseende i både KWh per ton/km och CO2 per ton/km. Det är dessvärre inte bara järnvägen som är förlorare utan även djur och natur, de nationella miljömålen men framförallt Trelleborgs invånare.

 **Trelleborg 2.0**

Med hamnens flytt åt öster definieras nya krav på östlig anslutning så att lastbilstrafiken kan ledas till ett av ringvägsalternativen i fördjupad översiktsplan, trots att verksamhetstillståndet för hamnverksamheten anger en västlig infart . Denna lösning som visas i fördjupad översiktsplan följer som vanligt ett gammalt mönster i Trelleborg. Istället för en miljöriktig lösning med bred förankring bland Trelleborgs invånare gör man en lösning som ingen i östra Trelleborg samt byarna vill ha. Som förälder till barn som går på Östra skolan är man både orolig och förvånad över hur man överhuvudtaget kan planera en hamninfart så nära intill en fungerande skolverksamhet. I materialet för fördjupad översiktsplan har man uttryckt att ”Trelleborg skall vara en framgångskommun med hög livskvalitet och långsiktigt hållbar tillväxt”. Om man över huvud taget skall ha med den texten och ta ståndpunkt för innebörden borde man tänka i nya banor. Här kommer två exempel på långsiktigt hållbar tillväxt:

* Ringvägsalternativen i den fördjupade översiktsplan medför att lastbilstrafik till och från hamnen via en östlig anslutning måste köra 5,5 – 10 km längre än dagens färdväg. Detta medför förutom negativa miljöaspekter och problem att nå miljömålen även en rejält ökad kostnad för åkerinäringen. Denna ökade kostnad är inte försumbar utan beräknas bli mellan 54 och 164 miljoner per år beroende på ringvägsdragning (exempel på kalkyl se bilaga 1). Använder man denna kostnadsökning istället som en vägavgift har man en finansiering till en tunnellösning från hamnen till västra industriområdet. Utformas tunneln med ny teknik med gas och partikelfilter (se bilaga 2) blir LL i tätorten – jämfört med fördjupad översiktsplan som framförallt värnar om Sjöstaden och bryr sig mindre om öster och byarna kring Trelleborg.
* För att skydda staden mot höjda havsvattennivåer så kommer Sjöstaden med största sannolikhet att anläggas på förhöjd nivå, i övriga delar av staden behövs åtgärder. En ide är att bygga en tunnel från hamnen mot E6 och från västra korset till Albäcksskogen, tunneln skulle då även fungera som en skyddsvall likt de i Holland eller Hiddensee på Rügen. Skyddsvallen skulle även kunna kombineras med gång och cykelbana på toppen.

Jag anser inte att den fördjupade översiktsplanen i tillräcklig omfattning utrett andra möjligheter som t.ex. att bygga en tunnel. Den fördjupade översiktsplanen premierar i allt för stor utstreckning vägtransporter utan att ta nämnvärd hänsyn till befintliga kommuninvånare vilket motverkar en långsiktigt hållbar lösning. Jag kan inte se vaför våra barn på Östra skolan ska utsättas för denna miljöpåverkan som lastbilstrafik till och från hamen utgör eller de risker som transport av farligt gods medför.

*Trelleborg den 16/9-2013*

Mikael Areskoug
Östra Stranden 93
SE-231 32 Trelleborg

*Bilaga 1.*

**Beräkning av ökade kostnader för åkerinäringen till och från hamnen med ringväg**

Milkostnad lastbil 150:- (källa två oberoende transportbolag från Malmö och Linköpning)

Ökad väglängd om ringväg byggs (två alternativ då den fördjupade översiktsplanen ej definierar exakt dragning) 0,55 mil och 1,0 mil

Antal lastbilar per dygn 1 800 idag, uppskattad mängd lastbilar i framtiden 3 000 (hamnstatistik)

Antal dygn per år 365

Summa (beräkningarna är gjorda i svenska kronor):

1. Kort ringväg och samma nivå på antal lastbilar som idag ger en kostnadsökning på 54 000 000 :- per år.
2. Lång ringväg med en ökad lastbilstrafik ger en kostnadsökning på 164 000 000:- per år.

*Bilaga 2.*

**Exempel på tunnel med effektiv rening av avgaser från fordonstrafik.**



Källa: <https://subsite.kk.dk/~/media/6F2DB3802FD1410885415EEE3277D863.ashx>