**Trelleborgs Kommun**

**Kommunstyrelsen**

**Dnr KS 2013/401**

**Yttrande från Hamngruppen i Trelleborg över**

**Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2030**

**samrådshandling 2013-05-29**

Hamngruppen har ett växande antal sympatisörer, snart 2000, som haft invändningar mot Hamnbolagets utbyggnadsplaner för hamnen. De kommentarer vi gör här fokuserar i första hand på ringledsplaner, truckcenter och infart till hamnen.

Hamnen och dess tillfarter styr hela planeringen. Hamnen ser till sitt, men kommunen ska se till helheten. Inte ens affärsidén är hållbar, hamnens vinster räcker inte till de enorma investeringarna utan kommunen måste gå i borgen för stora lån.

En översiktsplan ska blicka mot framtiden, men den generation trelleborgare som lever här nu då?

Fördjupad Översiktsplan är pedagogisk och intressant upplagd med analys och frågor. Men steget över till markanvändning i geografin (som är det svåraste) saknas i stort sett. De många illustrationerna är just illustrationer och principskisser, men har inte löst knäckfrågorna och visar inte hur marken ska användas. En fördjupning av översiktsplanen borde visat verkliga kartor i större skala.

En ringled norr om Skegrie från E6 till Dalköpinge skulle innebära en barriär och ett förödande ingrepp i landets bördigaste åkermarksområde och det mångtusenåriga kulturlandskapet med byar och fornlämningar samt på Dalköpingeån. Det är inte längre (som i tidigare översiktsplaner) en vanlig landsväg som planeras utan en lastbilsled med prognostiserade en miljon lastbilar per år. 1 000-tals invånare längs vägen kommer att drabbas av buller, utsläpp och en försämrad närmiljö. Redan idag balanserar kommunen på gränsvärden för det tillåtna när det gäller såväl kväve som partiklar.

Längre körsträcka för lastbilar kostar miljoner kronor extra varje år.

Den planerade infarten till hamnen, oavsett om den löper på bro öster om järnvägen eller under spåren vid gamla slakteriet, innebär att bostäder måste lösas in och rivas. Allra värst drabbas de som inte blir inlösta, men som får sin boendemiljö fördärvad. Det skulle för stora boendeområden – längs hela vägen - bli en helt förändrad och försämrad närmiljö, att bo bakom en vall med en miljon lastbilar. Att skapa en infart för farligt gods så nära boende är ett högriskprojekt. Det talas också enbart om bullerskydd, inte något om utsläpp och partiklar.

Om nu infarten ska gå längs järnvägen (vilket vi motsätter oss), varför är den då lagd i en sväng ut mot Dalköpinge i st f att följa järnvägen hela vägen?

**Så här kan det göras i stället.**

Infart till hamnen är enligt beslutet för miljödom från väster. Den kan minska störningarna genom att gå via västra industriområdet, i en planskild korsning med Stavstensvägen och Västra infarten, följa järnvägsspåret och Travemündeallén. Arbeta med nivåskillnader och nedgrävningar för förbättring av

buller- och övriga miljöproblem utmed hela västra infarten. Detta kan göras etappvis och betydligt snabbare och billigare än en yttre ringväg till hamnen

Eftersom godstrafiken på järnväg tyvärr minskat kraftigt bör plankorsningar inne i hamnen mellan spår och väg för lastbil inte vara omöjliga. Ett sådant tankesätt öppnar för nya billigare och bättre lösningar.

Planera för ett fullskaligt truckcenter på västra industriområdet, i anslutning till dagens infart från E6.

Planera med ett optimalt hållbarhetstänkande i fokus modell NUTID i linje med hela svenska näringslivet. Att satsa på fler lastbilar är inte hållbart.

Planera flexibelt för framtiden och undvik dyrbara och onödiga inlåsningseffekter som FÖP i stora avsnitt förespråkar.

Gärna en Sjöstad som blandstad och gärna redan nu. En sådan kan utvecklas successivt på de stora idag halvtomma markområdena, även med en hamntillfart som den idag.

Sammanfattningsvis

Planen bör ha ordentliga markanvändningskartor som visar knäckfrågorna.

Vi avstyrker en östlig hamninfart från en yttre ringled. Det är en dålig lösning ur ekonomisk, miljömässig och stadsbyggnadsmässig synvinkel. Den är inte långsiktigt hållbar.

Det finns bättre alternativ som kan genomföras nu.

Översiktsplanen bör omarbetas utifrån ovanstående.

29 september 2013

För oberoende nätverket Hamngruppen i Trelleborg

Madeleine Brandin