

I Rikets Tjänst.

Till vilket pris för miljön och Trelleborgs ekonomi?



Ett inlägg om medias påverkan och en vädjan om ett uppvaknande innan det är för sent.



Många tror att vi vill
lägga ner hamnen i Trelleborg.
Det är helt fel!

Därför är den föreslagna hamnutbyggnaden en demokratisk, miljömässig och ekonomisk skandal.

Historiskt har hamnen spelat en viktig roll för stadens utveckling. Småskalig verksamhet växte till en mångsidig arbetsplats inom många näringar. Trelleborgs Gummifabrik var navet i staden. Hamnen var lagerplats för råvaror, inte bara gummi utan också koks- och kol, spannmål, olja, bilar. . .

Allt detta är ett minne blott.

I dag är Trelleborg en transitstad för gods till och från Sverige.

Varje dag rullar cirka 2 000 lastbilar till och från hamnen, via västra infarten och in genom city via motorledsinfart där trafiken dundrar förbi bostadsområdet 100 meter bort.

För invånarna på väster och i centrala Trelleborg präglas livet av buller och miljöförstörande utsläpp.

I ett läge då klimathotet är allvarligt vill Trelleborgs hamn, som ägs av kommunen utvidga sin verksamhet.

Miljöpåverkan ökar.

Den ekonomiska risken för skattebetalarna är hög.

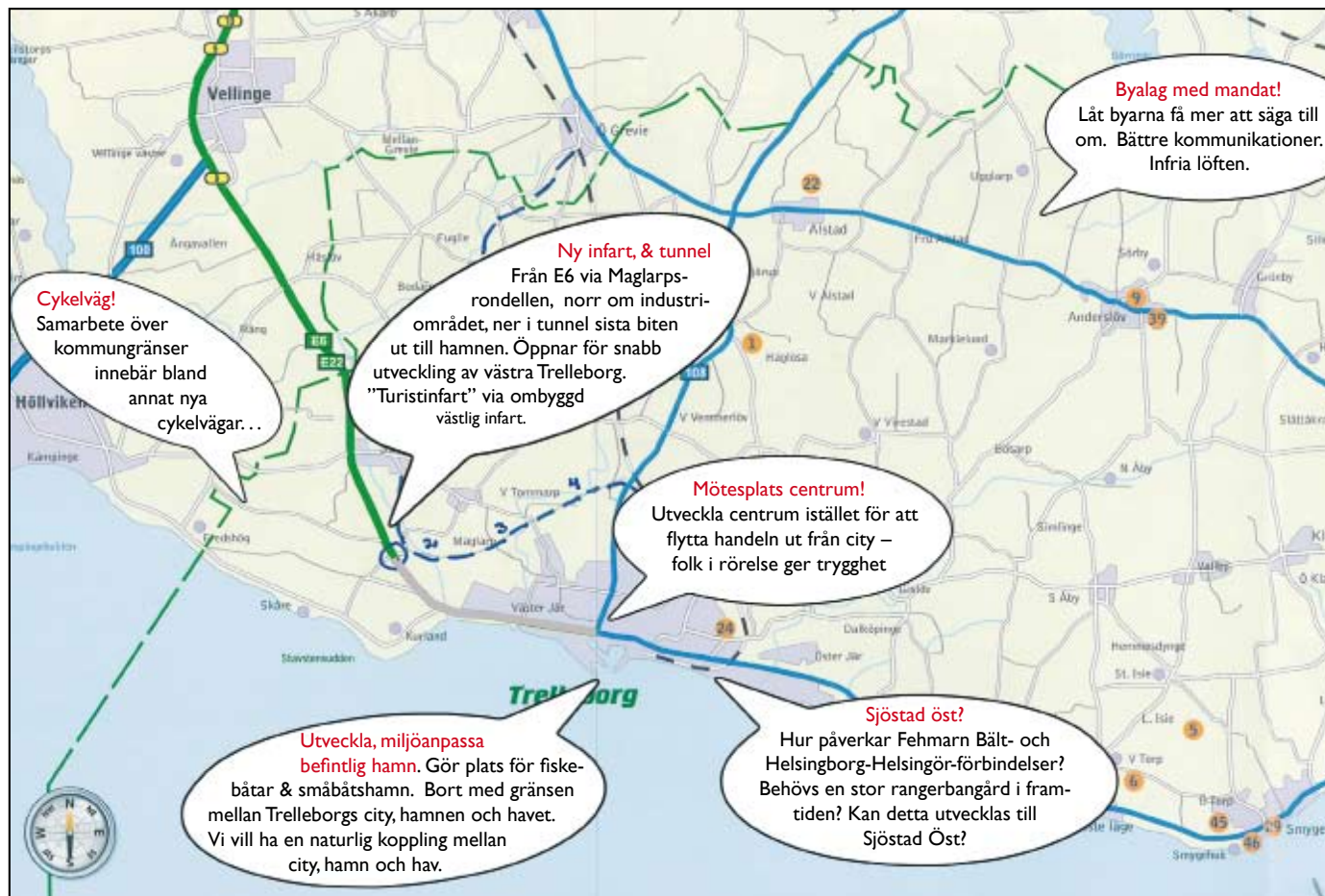
Kommunfullmäktige har sagt ja till en fördjupad översiktsplan och borgen på 335 miljoner kronor för den första etappen. Den totala investeringen är 417 miljoner kronor.

2 000 sympatisörer i Hamngruppen, Trelleborg, vill se en bättre lösning.

Ur Hamngruppen växte Söderslättspartiet fram. Det första partiet i Trelleborg med ett komplett, lokalt partiprogram, där hamnfrågan spelar en central roll för hela kommunens utveckling. Vi har en annan syn än de styrande. Här tar vi upp varför vi söker en bättre lösning.

Hamnen ska utvecklas efter behov och med de strängaste miljökrav.

Och, det är dags att läsa vårt förslag innan det är för sent. Läs vidare.



Ny infart från Maglarp,
genom industriområdet,
tunnel sista delen till hamnen.

Vi vill inte stänga hamnen,
utan utveckla den miljömässigt
och efter behov.

Om utbyggnaden av piren blir verklighet finns det ingen återvändo. Miljön är allvarligt hotad.



Detta är hamnbolagets plan. Bilden i sig borde verka avskräckande.

- Hamnen flyttas cirka 500 meter österut.
- Angörningar hamnar cirka en kilometer ut i havet.
- Den östliga piren (höger) blir 1,4 kilometer lång.
- Om hela planen förverkligas blir den grå ytan uppställningsplats för fordon, främst lastbilar. Dagens 2 000 lastbilar förväntas bli 3 000.
- Totala ytan för utbyggnaden motsvarar 80 fotbollsplaner eller större delen av centrala Trelleborg.
- Hamnutbyggnaden förutsätter en ny motorväg i ringledsformat, via Skegrie 12 kilometer norr om Trelleborg, över klass 10 åkermark ner genom bostadsområden och ut till den nya hamnen.
- Där nuvarande hamn ligger är planerna en bygga en sjöstad, modell Västra Hamnen i Malmö.

De boende på väster och i city tror att man äntligen blir av med trafiken.

Kommunalrådet Ulf Bingsgård hävdar att miljön blir bättre för de boende på öster.

Hamnbolagets ordförande lovar guld och gröna skogar. Inget kan vara mer felaktigt.



Minns ni diskussionerna kring pylonerna och Öresundsbron? Hur blir det med 1,4 km pir här?

Titta noga på bilden. Längst ut till vänster syns en fyr. Det är dit som den nya piren ska gå ut 1,4 km.

Vad händer med genomströmningen av vatten?

Vi vet hur olika utbyggnader påverkar.

Hela kuststräckan är allvarligt hotad.

Vi vet att det blir sand hitom färjeläget på bilden, den östliga sidan av hamnen.

Den västra sidan riskerar än värre tångproblem.

Trelleborg är redan ökänt för tångdoften.

Vad blir konsekvensen om hamnen får det sista provningstillståndet - efter ett antal överklaganden - godkänt av Miljödomstolen?

Vi fruktar det värsta. Kom ihåg: hamnen flyttas bara 530 meter från citykärnan med angörning 1 km ut.



Det räcker att göra små förändringar för att kusten ska påverkas. Bilderna är nog som bevis.

Diskussionerna kring pylonerna och genomströmningen i Öresund pågick länge.

Men vad händer här?

Hamnverksamhet är industri. Även om angörningen sker 1 kilometer ut i havet blir det miljöpåverkan. Säkerhetsavståndet till boendemiljöer är minimalt.

Detta är också den sista naturliga kuststräckan i tätorten Trelleborg.

Den offras, precis som hela boendemiljön på den östra sidan.



Här ska det byggas en sjöstad.

Först ska företag köpas ut,
hela hamnområdet saneras
och fortfarande är det ju
bara visioner...



**Jan Isaksson,
ordförande
i Hamnbolaget (M).
Citat från
Trelleborgs
Allehanda
den 12/9.**

Jan:
Just nu har vi bara beslutat
om en utbyggnad av
pirarmarna samt muddring.
Inget mer. Resten är
visioner och det är inget
som vi i styrelsen kan sitta
och bestämma själva, det
krävs många politiska
beslut innan det eventuellt
blir verklighet.

Det handlar ju ”bara” om
drygt 400 miljoner kronor i etapp I,
resten är visioner...

”. . . bara beslutat om en utbyggnad av pirarmarna samt muddring.”

Det rör sig om en investering på långt över 400 miljoner kronor.
Muddringsarbete som påverkar miljön och som ställer en rad olika frågor:

- Vart tar muddringsresterna vägen i väntan på att de ska bli utfyllnadsmaterial?
- Hur påverkar arbetet trelleborgarna miljömässigt?

Resten är visioner. . . innan det *eventuellt* blir verklighet, säger Isacsson.

Var finns granskningen av hamnens affärer?

Så här presenterade kommunledningen den största satsningen i Trelleborgs historia.

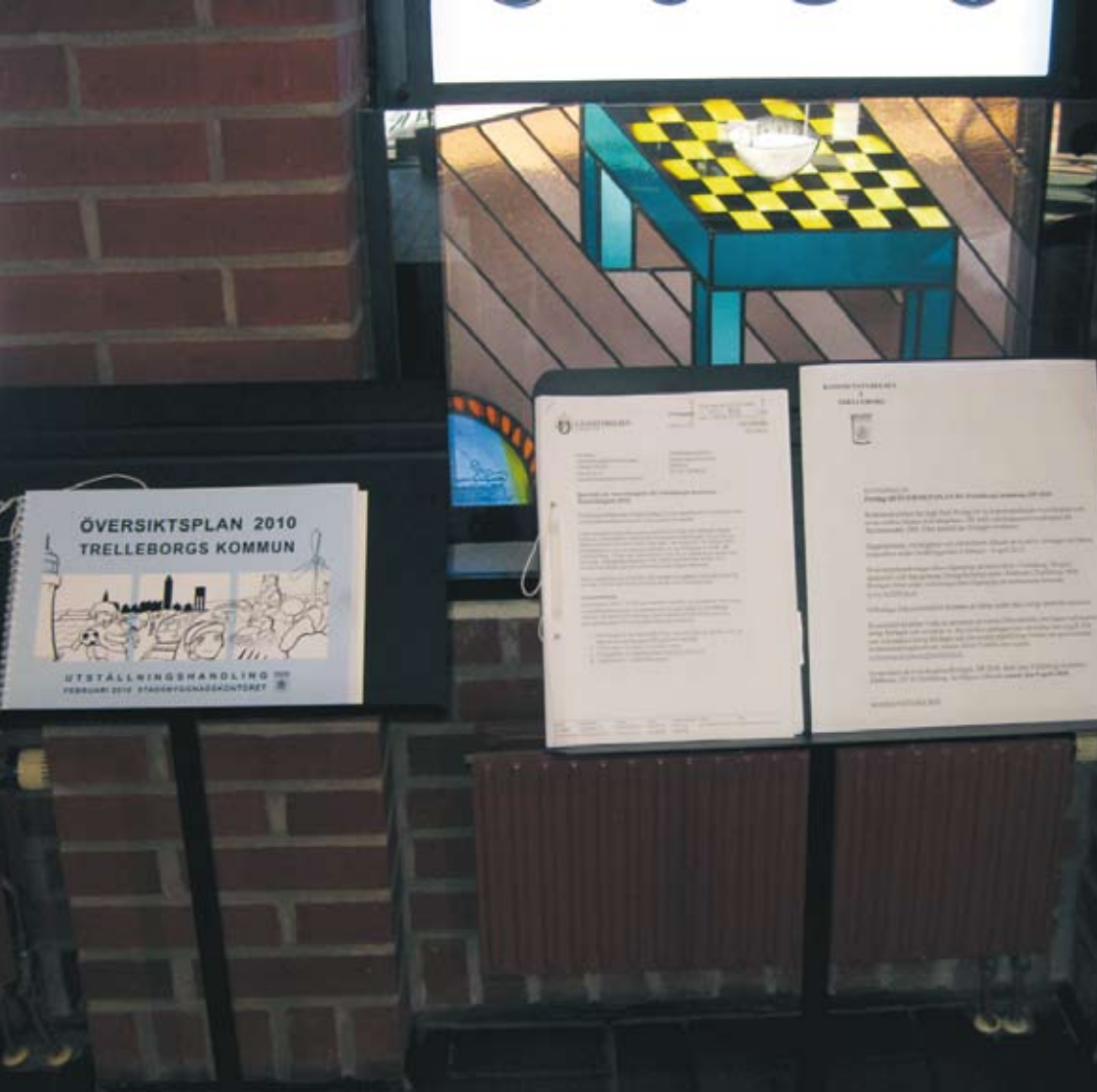
Detta var utställningen som tvingades fram efter en motion från Miljöpartiet. Dessutom höll "kommunstyrelsen" tre presentationer på köpcentra, Citygross kl. 9-11, Valen shoppingcenter 12-14 och ICA Maxi 17-19.

Detta i en stad där 7 000 människor pendlar varje dag. Merparten av invånarna arbetar eller går i skola.

Det du ser på bilden är samtliga remissvar paketerade i ett tjockt A4-häfte, som man också kan ladda ner via hemsidan.

Pirutbyggnad och muddring kostar minst 450 miljoner kronor. Den totala satsningen för hamnen rör sig om minst 1,5 miljard kronor.

Kan detta kallas en utställning i demokratins namn?





**Mattias Karlsson,
politisk skribent
i Trelleborgs
Allehanda om en
undersökning som
gjordes den
5-15 augusti!**

Söderslättspartiets främsta fråga handlar om att stoppa hamnutbyggnaden. Att en majoritet av kommuninvånarna är för en utbyggnad, enligt TA:s opinionsundersökning, biter inte på partiet. Förvisso säger inte en undersökning något om verkligheten men ändå, nära två tredjedelar av de tillfrågade i undersökningen är för en utbyggnad av hamnen.

Vore vi elaka skulle vi kalla den lokala tidningens politiske skribent för Alliansens språkrör.

Vi respekterar att Mattias Karlsson, politisk skribent på Trelleborgs Allehanda, har sin åsikt om Hamnbolagets utbyggnadsplaner.

Att benämna Söderslättspartiet som ett enfrågeparti är däremot helt fel. Vi har det kanske mest ambitiösa lokala program som tagits fram.

Partiet kommer, enligt beslut från Valnämnden, att särredovisas på valdagen, vilket innebär att man på goda grunder anser att vi kommer att ta mandat.

Det borde vara lite av sensation också i den lokala tidningen.

Undersökningen som refereras gjordes första halvan av augusti!



**Kommunalrådet
Ulf Bingsgård
Citat från
Trelleborgs
Allehanda
den 12/9.**

Kommunalrådet
Ulf Bingsgård:
– De bedriver en ganska
smutsig kampanj som går
ut på just det, att vi ska ta
pengar från skolor och äldre
för att finansiera utbyggnaden, säger Ulf Bingsgård
som tror att mer information
kommer att göra att
fler trelleborgare vinns över.

**Vi vill ha kvar och utveckla
hamnen miljöriktigt efter behov.
Allt annat är lögn, Ulf Bingsgård!**

Ulf Bingsgårds och Hamnbolagets retorik om Söderslättspartiet är inte bara obehaglig, den är osann.

Låt oss direkt göra tydligt, att Söderslättspartiet ALDRIG talat om att lägga ner hamnen. Vi har en annan lösning, med infart från Maglarp, genom västra industriområdet och tunnel sista biten.

Vi har ställt frågan om på vilket sätt Hamnbolaget har genererat intäkter till kommunen under den senaste 40-årsperioden, på vilket sätt hamnen bidragit till kommunens ekonomi för utveckling av exempelvis skola, äldreomsorg mm.

Mot bakgrund av detta är det naturligt att ställa frågan: hur kan en dubbelt så stor hamn, med 70% fler lastbilar bidra till framtida utveckling för Trelleborgs kommun när inget hänt under 40 år?

Det handlar om vår kommuns ekonomi.

HAMNENS AFFÄRSIDÉ MED EGNA SIFFROR!

(Gäller 2009 års siffror)

- Runt 100 anställda
- 193 miljoner i omsättning
- 2,5 miljoner i vinst
- 565 miljoner i skuld
- 13,7% soliditet
- 25 miljoner eget kapital
- -19,5 miljoner i kassaflöde

Vinst 2 500 000:-

Lån 1 200 000 000:-

**Ett lån som alla trelleborgare förväntas
gå i borgen för. Och som till slut hamnar
på din skattsedel!**

Varför har ingen granskat de ekonomiska kalkylerna. Utdömda av experter!

Hamnbolagets ordförande Jan Isaksson säger att kommunen fått ”återbäring” på sju miljoner kronor, som bolaget betalat in i år. I maj fanns det inga sådana planer. Och under alla år tidigare har hamnen inte gett kommunen utdelning.

Han erkänner också, att man aldrig gjort någon formell framställan till staten om ersättningar.

Trots att hamnen är av riksintresse.

Fakta är att Trelleborgs hamn inte ger något tillskott till Trelleborgs ekonomi. Vid affärsmässiga avskrivningar ger hamnen i dag i BÄSTA fall ett nollresultat!



Har någon verkligen ställt frågan till TT-line och andra rederier om behovet av större hamn?

Vi tvivlar. TT-Lines fartyg utnyttjas enligt uppgifter till omkring 60% idag. Det krävs en kraftig ökning för att behovet av större båtar ska realiseras. Uppgången under de fyra första månaderna 2010 var 0,5 procent. 2009 var 20% lägre än 2008.

Innan nya fartyg beställs byggs de gamla om.

Trelleborgs roll är att vara transithamn för gods till och från Sverige. Roll off, roll on, som det heter.

Innebär detta ökade sysselsättning i Trelleborg? Logistiken är i dag så väloljad och automatiserad, att inte ens ökade volymer genererar många arbetstillfällen. Var femte hamnanställd bor i kommunen.

Innebär en mer än dubbelt så stor hamn att Trelleborg - och Söderslätt - blir attraktivare? Knappast.

Och, hur många hamnar i Europa är i dag en bra affär? Ytterst få. Den enda som tydligt markerat lönsamhet är Esbjerg, som styrs av BlueWaterShipping.

Trelleborgs satsning har bara en vinnare: rederier, som kan pressa fraktpriser.

Det handlar om miljö och människors hälsa!



Är det inte hög tid att mana till besinning i Trelleborg? För människan och för miljön.

Vilket pris ska Trelleborg betala för att ha en hamn i rikets tjänst?

Årligen görs cirka 10 000 bångörningar och en miljon (last)bilar kör genom staden.

Dagligen transporteras farligt gods via både landsväg och järnväg.

Tågen kör gods genom bostadsområden och alldeles intill en skola på den östra sidan.

2 000 långträdare dundrar varje genom västra delarna och city till och från färjeläget.

Låt oss slå fast:

Hamnen har ett riksintresse, den är viktig för gods till och från Sverige. Söderslättspartiet vill inte lägga ner hamnen. Vi vill att hamnen lever upp till beslutade miljökrav. Vi vill att planerna på en ny hamn stoppas och att det tas fram en bättre lösning, där det är kommunen som avgör inte hamnen.

Och vi kräver att staten är med och finansierar en bättre miljö för Trelleborgarna.



Boende på väster och i city tror att de blir av med lastbilarna. Så grundlurade de är.

Miljön vid västra infarten är snudd på otjänlig.

2 000 lastbilar plus all genomfartstrafik med personbil.

Buller. Utsläpp.

Först när du står där inser du hur gräsligt det är.

Att trelleborgarna inte redan gått man ur huse och krävt rätten till sin strand och hälsa är obegripligt!

Nu tror alla att detta snart är ett minne blott.

Inget kan vara mer fel.

Om planerna realiseras tar det minst 20-30 år innan hamnen är flyttad, en ny motorväg över Skegrie har förverkligats.

Under tiden kommer trafiken att fortsätta att öka. Trelleborg har redan högre cancerfrekvens än övriga Sverige. Det är klart hälsovådligt att i vissa delar av Trelleborg.



Det handlar också om att rädda världens bästa åkermark. Här behövs ingen ny motorväg!

Detta är klass 10+ åkermark. Det är ingen överdrift att säga åkermark av världsklass.

Det är här som kommunen i översiktsplanen vill dra en ny östlig infart i motorledsformat till en eventuell ny och dubbelt så stor hamn.

Vägen är enbart till gagn för lastbilar - i framtiden cirka 3 000 om dagen - och pendlare till orterna öster om Trelleborg. Den avlastar inget när det gäller trafikflödet till och från Trelleborg.

Vägen kommer att gå nära Skegrie skola och över vattenskyddsområden.

Har vi råd att säga ja till ytterligare klimatpåverkan? Trafikproblemen är redan groteska.

Har vi råd att inte förädla Söderslätt för naturnära boende, jordbruk och turistnäring där nya möjligheter öppnar upp sig när det gäller rid- och cykelvägar?

Har vi råd att förstöra de stora kulturvärden som finns genom landskapets karaktär.

Är det att värna om miljön att lägga en ny motorväg här?



Om inte människan betyder något så kan kanske en utrotningshotad vattensalamander väcka någon!

Detta är en utrotningshotad större vattensalamander.

Den håller till i våtmarker i Snarringe, alldeles där en ny motorled till en ny östlig hamn ska dras, om planerna förverkligas.

När miljö- och miljöskyddsfrågor tas upp med Länsstyrelse och kommun viftas de bort.

Alla talar om vikten av att vi bevarar miljön, att vi ska ta klimathotet på allvar. Vad görs?

Enligt lag får man inte störa eller avsiktligt förstöra något av de områden där den större vattensalamandern finns (Artskyddsförordningen 2007:845).

Vi hoppas att Länsstyrelsen och miljöförvaltningen gör sitt jobb och följer lagtexten, där det står att det ska göras en ordentligt utvärdering.

Kanske kan en liten vattensalamander få oss att förstå, att det är hög tid att människa och miljö kommer i första rummet. Och att om det byggs nya områden med löften om naturskön miljö kan man inte bara rycka undan mattan för de som investerat i just den här livsstilen.



**Signaturen
G Eriksson
i Trelleborgs
Allehanda 11/9**

Miljöförvaltningen!

I samband med Jan Isakssons uttalanden ovan så skulle det glädja mig och säkert många med mig att få veta varför miljöförvaltningen inte fullgör sin uppgift som tillsynsmyndighet att värna om medborgarnas hälsa.

Är min förmodan riktig att det finns politiska påtryckningar eller är det förvaltningens egna beslut att ingenting göra?

Varför gör inte förvaltningen någonting åt färjornas avgasproblematik i enlighet med uppdraget från kommunfullmäktige och miljönämnden?

Varför använder inte förvaltningen miljööverdomstolens dom i Helsingborg från år 2006?

Varför har ni samråd med rederierna när dessa ändå ingenting annat gör än lovar och lovar ända sedan 1992?

Exempelvis lovade Scandlines enligt samrådsprotokoll från 2002 att införa katalytisk avgasrening inom tre år, har förvaltningen sett denna anläggning ännu?

Vad svarar Trelleborgs miljöförvaltning på den här insändaren i TA den 11/9?

Sanningen är att det inte finns enda mätstation som ligger i vindens riktning. Vinden är sydvästlig 60-70 procent av tiden på året, därför borde man mäta i nordost. Att mäta i hamnen är felaktigt, det är ju i stan som folk bor och vistas. Vad händer med en dubbelt så stor hamn?

Hamnen talar om miljösmarta lösningar. Om färjor som drivs med biogas. Om elanslutningar.

Hur hög är trovärdigheten?

Hamnen talar om elanslutningar för 5 miljoner kronor. Kostnaderna lär hamna på omkring 20-30 miljoner kronor.

När blir naturgas- eller biogasdrivna fartyg verklighet? Hur ska världen försörjas med biogas?

Allt låter bra - men finns det någon realism och trovärdighet när tidigare miljöbeslut inte genomförts?



I Rikets Tjänst.

Möt Stig Göransson, f.d hamnvakt
i en film om ett spolerat liv.
www.soderslottspartiet.se

Stig har modet att säga ifrån, nu är det dags att vi sätter ner fötterna rejält. Det är miljökris.

”Lite svinn för man räkna med.”

Så sa företagsläkaren till Stig Göransson, hamnvakt, när han tog upp miljöfrågor och hur hamnens verksamhet påverkade hälsan. Flera av Stigs arbetskamrater hade omkommit i yngre ålder.

Stig är ett levande bevis på den ohälsa som miljön i hamnen medfört i form av utsläpp och buller.

Många som arbetat i eller i närheten håller med Stig. Det inte går att hänga tvätt utomhus, fönstren blir snabbt nedsmutsade, matsilver svartnar, partiklar syns på ytor mm. Påverkan av partiklar syns snabbt.

Men få har modet att träda fram, säga ifrån, att vi vill inte längre ha det så här. Skälet är att de lever i villfarelsen att hamnen är en strålande affär för kommunen och att det går så bra att man måste bygga ut. Inget kan vara mer felaktigt.

Det är detta vi velat påverka. För att få fler att inse, att det finns bättre lösningar än den som presenterats.

Vi hoppas att Stigs vittnesmål ska väcka fler. Hamnfrågan är en ödesfråga för framtiden!

www.soderslattspartiet.se

Söderslättspartiet bildades så sent som i april 2010, ur Hamngruppen, som arbetade för en bättre hamnlösning.

Länsstyrelsen har meddelat av partiet blir ett så kallat rapportparti. Det innebär att vi kommer att ta mandat i kommunvalet.

Vi har i dag ca 100 medlemmar, 750 namn finns på vår maillista. 6 arbetsgrupper har tagit fram ett komplett partiprogram.

Vi kämpar för ett bättre Trelleborg och på vilket sätt hamnen ska utvecklas är en central fråga ur både ekonomisk och miljömässig synvinkel.

Kontakta oss via mail:

trelleborg@soderslattspartiet.se
eller prata med vår ordförande
Bertil Larsson, 0708 33 00 09.

