

Yttrande från Söderslättpartiet avseende samrådsförslag till fördjupad översiktsplan "Trelleborg 2025"

Sammanfattning.

Söderslättpartiet (SÖS) anser inte att planen lever upp till syfte och målsättning att visa på Trelleborgs förändring till år 2025. Det tar mer än 12 år för att förändra samhällsbyggandet i Trelleborgs kommun för att nå planens mål. FÖP borde visa på en mer konkret och realistisk omvandling. Det är positivt att den reviderade planen innehåller ett större inslag av etappvisa genomförande av målen, jmf tidigare förslag 2030.

SÖS delar Länsstyrelsens analys av FÖP 2025.

1. **Befolkningsexpansionen**

FÖP baseras på kommunens orealistiska befolkningsmål. Att Trelleborg utan färdiga planer för bostadsbyggande skall kunna öka invånarantalet från 43 000 till 50 000 år 2025 på 12 år, dvs med nästan 600 per år är inte troligt med nuvarande takt.

FÖP bör visa på hur och i vilken grad genomförda förändringar leder till en befolkningsökning!

2. **Sjöstaden**

Blandstad med verksamheter, gästhamn, ungdomsaktiviteter mm kan bli verklighet NU i de västra delarna av hamnområdet. En blandstad nu ökar attraktionen för Trelleborg och möjliggör även bostäder i framtiden när behovet uppstår.

FÖP bör visa på ökad attraktion genom vision blandstaden med etappvis verksamheter, fritidsområden, turistattraktioner och bostäder!

3. **Bostadsbyggande**

Flera hundra ungdomar i Trelleborg letar med ljus och lykta efter sin första egna lya. Men det finns inga. Vårt förslag är att bygga billiga, lite mindre bostäder i centrum genom att förtäta stadsbilden. Det finns gott om områden som är perfekta för denna tanke. Med fler unga mitt i staden skulle vi få ett levande centrum samtidigt som de unga inte skulle tvingas flytta från sin hemstad. En bra kombination tycker vi!

Många seniora Trelleborgare vill också flytta in till centrum när de vill avveckla sitt villaboende. Att främja rörligheten på boendemarknaden genom att bygga fler hyreslägenheter minskar inlåsnings effekterna och skapa en positiv utveckling i kommunen.

Söderslättpartiet vill prioritera investeringen i fler bostäder NU - för ökad attraktion. Genom det helägda bostadsaktiebolaget Trelleborgshem, borde kommunen visa vägen för övriga bostadsbolag med en bebyggelseplan för att attrahera nyinvesteringar så att bostadsbristen kan byggas bort.

FÖP måste visa på en plan för strategiskt byggande mht kollektivtrafik genom att ange var nästa pågatågsstation skall etableras. Samtidigt bör planen visa på en strategi för

att möta olika åldrars behov!

4. Kollektivtrafik

Skånetrafikens önskemål och spariver framstår som viktigare än lösningar som främjar ökat kollektivresande. Att Skånetrafiken vill samla busslinjerna längs Valldammsgatan för att spara pengar genom minskat antal hållplatser främjar inte tillgängligheten och nyttan för Trelleborgarna.

I anslutning till starten med pågatåg behövs hållplatser för pendlare till Trelleborgs enda station, om biltrafikanter skall kunna motiveras att åka kollektivt, istället för att som FÖP försvåra anslutande bilparkering.

Vid gamla stationen i V. Vemmerlov finns en stor hårdgjord yta som med lätthet kan iordningställas för bilparkering och en perrong för resenärerna är enkel att bygga. Vid västra korset finns också möjlighet till enkel hållplats för bilpendlare. Spåren från Centralstation fortsätter till västra korset med dubbelspår vid Pergo, vilket ger möjlighet till vissa tågavgångar därifrån. Denna hållplats ökar möjligheterna för boende i västra Trelleborg att åka kollektivt istället för att ta bilen till Hyllie.

FÖP bör visa på strategiska hållplatser med parkeringar som morot för bilpendlarna att ställa bilen för ökat kollektivresande!

5. Bilparkering

FÖP saknar ett varierat utbud som ökar tillgängligheten. Eftersom detaljplanen för Resecentrum vid Centralstationen i Trelleborg inte innehåller några lösningar på nya förbifarter och pendlarparkeringar så är det angeläget att detta arbete påbörjas omgående.

De cirka 300 platserna i anslutning till Trelleborg Övre för 24-timmars parkering bör ersättas med platser i anslutning till Centralstationen för att göra tågresandet möjligt och attraktivt för dessa pendlare. Dessutom bör planen möjliggöra på ett attraktivt sätt för nya pendlare att enkelt lämna bilen till förmån för tåget. Genom ökningen av gående, cyklister och bussar begränsas genomfartstrafiken på Järnvägsgatan, vilket skapar nya trafikmönster och ökad trafik på angränsande gatunät. Nuvarande gatustruktur medför ökad trafik förbi skola och sjukhus på Hedvägen, vilket också skapar miljöstörningar i området. Detta ökar i sin tur olycksriskerna för oskyddade trafikanter.

FÖP borde visa en vision för trafikplan med bättre spridning av trafiken från Järnvägsgatan samt planering för pendlarparkering i anslutning till Resecentrum!

6. Stadsdelen

Omedelbart genomförande av stadsdelen från 108 till östra rondellen, samt fler öppnade gator för intern matartrafik, är nödvändigt för att avlasta Hedvägen och Järnvägsgatan – Strandgatan. Först därefter kan begränsningar i framkomlighet vid Resecentrum genomföras. Stadsdelen skall skapas för att ge bättre åtkomlighet till målpunkter i centralorten för att stimulera centrumhandel och besöksnäring i samarbete med näringslivet.

FÖP bör också visa på alternativa matarstråk inom tätorten!

7. Hamninfarten

Enligt Miljödomstolens tillstånd för hamnutbyggnaden så förutsätter den hamninfart från väster och inte från öster. Investeringar i miljövänliga trafiklösningar från väster ger såväl lägre kostnader som snabbare åtkomst till utveckling av ett attraktivt hamnområde. Planskild infart med tråg längs kajkanten tillåter oinskränkt

hamnverksamhet samtidigt med ett påbörjande av Sjöstaden i centrum i enlighet med samrådsförslaget. Innan FÖP beslutas bör det västra alternativet till hamninfart utredas grundligt.

FÖP borde visa på den västra infarten, med ett truckcenter på västra industriområdet, istället för att vänta på att hamnbolagets mycket osäkra prognoser slår in om 20-25 år! En lösning som är mer miljövänlig och som kan på börjas NU!

8. Centrumhandeln

Kommunens planmonopol borde utnyttjas mer effektivt för att skapa ett levande centrum genom att peka ut etablerings- och expansionsområden för bostäder såväl som handel. FÖP saknar strategi för att göra centrum attraktivt för nya boende och besökare. Den av kommunen beställda handelsutredningen från WSP poängterar starkt behovet av strategi för fler kommersiella besöksverksamheter i centrum.

FÖP borde visa på ökade besöksverksamheter i centrum istället för Rådhusets kontorslokaler på bästa butiksläge! Dessutom borde FÖP visa konkret på Stadsbyggnadskontorets egna visioner att skapa en attraktiv koppling mellan centrum och internhandelsläget vid Maskingatan, enligt modell Köpenhamns "Superkil"!

9. Åkermarken

Sveriges bästa åkermark måste bevaras för livsmedelsproduktion istället för att beläggas med asfalterade vägar.

Miljöbalken kap. 3. 4 § Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse.

"Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk."

Den korridor som är utmärkt i samrådshandlingen, är lika mycket ett brott mot Miljöbalkens intentioner som alla de andra presenterade ringvägsalternativen. Särskilt med beaktande av att åkermarken som tas i anspråk tillhör Sveriges högst avkastande samt att kommunens samhällsintressen kan tillgodoses tillfredsställande med en infart från väster.

FÖP borde visa på en utvecklingsstrategi, utan att fördärva värdefull odlingsmark!

10. Kulturmiljö

Ett ytterligare skäl till att framtida ringvägssträckning är olämplig är att området i och omkring själva Västra Tommarp är av riksintresse för kulturmiljö och det därmed är uppenbart att den planerade sträckningen skulle förstöra stora kulturvärden genom en radikal förändring av landskapets karaktär. Ett landskap som i dag präglas av bymiljöer uppblandade med utskiftade gårdar från enskiftets tid. Detta kulturlandskap har på senare år gett många nya arbetstillfällen i form av gårdsbutiker och turism. Det finns i dagsläget goda möjligheter att vidareutveckla byarna ur ett ekonomiskt och hållbart perspektiv, vilket helt förstörs vid ett motorvägsbygge genom landskapet.

FÖP borde visa på konsekvensbeskrivning med strategi för vilken påverkan en ev. framtida ringväg får på kulturlandskapet!

11. Skyddade arter enligt EUs habitatdirektiv

Det finns också flera dokumenterade lekplatser för den större vattensalamandern just i det område varigenom ringleden är tänkt att dras. Den större vattensalamandern är skyddad av EUs habitatdirektiv. Enligt lag får man inte störa eller avsiktligt förstöra

något av de områden där den större vattensalamandern finns (Artskyddsförordningen 2007:845). Den tänkta yttre ringleden går rakt genom detta område. Detta vet kommunledningen om, vilket gör det än mer häpnadsväckande att man med berätt mod förstör känslig natur i strid med gällande lagstiftning. Det skall noteras att det också finns population av ätlig groda/gölgroda i området.

FÖP borde visa på en strategi för hur kommunen efterlever EU:s habitatdirektiv när det gäller bevarande av skyddade arter!

12. Kuststräckan

Skåre till Gislöv bör planeras som naturskön sträcka med stränder och målpunkter för friluftslivet med ökad attraktion för inflyttande och besökare. Ett attraktivt kustliv ställer krav på konkreta service- och underhållsplaner, både när det gäller strandskötsel och småbåtshamnar. Underhållsplaner innehåller fräscha hygienanläggningar, rensade stränder och återläggning av bortspolad sand, som de redan gör i Ystad Kommun, för att begränsa erosionen.

FÖP bör belysa hur detta kan skapas tillsammans med besöksnäringen för att öka antalet besökare och företagets såväl som kommunens egna intäkter! På kort och lång sikt!

13. Dalköpingeån måste bevaras

FÖPs förslag om yttre ringvägs dragning över och längs Dalköpingeån får som konsekvens att värdefull natur- och kulturmiljö förstörs, för all framtid. Områdets framtida utvecklingspotential (likt Tullstorpsån) går om intet. Ingreppet i området är omöjligt att kompensera med åtgärder på annan plats.

FÖP borde visa på en bevarandeplan för Dalköpingeån!

14. Cykelvägar

Centrum måste kunna nås med cykel från samtliga byar ex. Hammarlöv och V.Vemmerlöv m.fl. Speciellt med tanke på barnens säkerhet. Kommunen har redan vid etableringen av den västra inre ringleden visat prov på oförmåga att planera för cykeltrafik, något som inte lär förbättras i framtiden. Därmed kommer en östlig infartslösning till hamnen, oavsett om den går via yttre ringväg eller stadsgata, att skapa ytterligare barriärer för de som lever och verkar i byarna på lansbygden runt Trelleborg.

FÖP borde visa på strategiska cykelvägar för ökad säkerhet särskilt avseende skolbarn!

15. Skolmiljö i Skegrie och på Öster

En ev. framtida yttre ringled skulle ge oönskade hälsoproblem för elever och lärare vid Skegrie skola samt Östra skolan till följd av en stor mängd lastbilstrafik i omedelbar anslutning till skolorna.

FÖP borde visa hänsyn till skolmiljöerna genom att inte förordna miljöfarlig lastbilstrafik i närheten!

16. Näringsliv

Sveriges sydligaste stad och kust är ett naturligt expansionsområde för besöksnäringen men en tydlig strategi saknas i FÖP. (Se p.12 och 13)

FÖP borde visa på möjligheterna att göra hela kuststräckan till ett attraktivt besöksmål!

17. Ekonomisk konsekvensanalys saknas.

Utvecklingen enligt den fördjupade översiktsplanen ”Trelleborg 2025” är helt beroende av en mängd delmål för att endast lyckas delvis. Genomförandet av planens

samtliga grönytor för det viktiga friluftslivet medför betydande kostnader och alla förslagen blir svåra att genomföra med befintligt skatteunderlag.
FÖP borde visa på kommunens ekonomiska insatser etappvis för att ge kommuninvånarna en möjlighet att bedöma realismen i planen.

Trelleborg 2014-02-24
Söderslättspartiet

Bertil Larsson
Ordförande