

# En annan väg.

Rikard Lehmann



Dröm eller mardröm?

Ett lokalpolitiskt drama om en fritidspolitiker och kampen för miljön.

# En annan väg.

Rikard Lehmann

## FÖRORD

*Plötsligt fanns han överallt. Han syntes på kommunens informationsmöten om översiktsplan, han dök upp på företagssymposier, på konserter och på filmstudion. Man kunde stöta på honom cyklande på Söderslätt, uppe vid Grönby, i bokskogen vid Näsbyholmssjön, i vattenbrynet på Östra stranden. Ofta med kamera, ibland antecknande på sin smartphone. Vad såg han? Han såg rörelse hos fåglar, ryttare, kitesurfare, han såg svart rök bolma upp ur färjornas skorstenar och falla ned som kletig sot, han såg nybakade studenter och också missmodiga ungdomar som flyttade från stan. Han såg ett vidunderligt vackert jordbrukslandskap med trygga invånare. Han såg möjligheter. En plats där han ville vara.*

*Det verkade vara en nyfiken man. Smärt, senig och spänstig, på vintern med luva över den kala hjässan. Med en tidlös egen ålder pratar han ledigt med ungdomar och med gamla. Han åker hellre buss än bil, har mera grönt än kött på tallriken.*

*Rikard Lehmann har arbetat med media och kommunikation, också för mycket stora industriföretag, har varit verksam som journalist och copywriter. Idrott ligger honom varmt om hjärtat. Liksom kultur. Och miljö. Och samhällsbyggande. Och – ja, det mesta tycks fascinera honom. Han är lite hejdlös. Känslösam. Så blir lätt passionerade ivriga människor.*

*Han kom till Söderslätt från Malmö där han vuxit upp i en dansk/ svensk familj och bott i många år. Så flyttade han till Trelleborg. Här gjorde hans iakttagelser av det politiska livet honom först fascinerad, sedan glad och engagerad, sedan blev han alltmer arg och bedrövad. Långsamt växte beslutet fram. Han ville skriva en bok.*

*Madeleine Brandin*

*En annan väg* har getts ut på eget förlag: Rikard Lehmann Publishing (RLAB). All text och bildmaterial är upphovsrättskyddat ©Rikard Lehmann, foto sidan 7 ©Jimmy Lehmann, sidan 85 ©Bodil Roth, sidan 112 ©Erik Nordström. Boken är tryckt hos ExaktaPrinting, Malmö i oktober 2013. Omslaget är tryckt på ett Multi Art Silk 300 g, inlagan MultiArt Silk 130 g. Typsnittet i brödtext är Minion Pro och rubrikerna Helvetica Neue, condensed black.

Andras Szederjesi, StudioDesign, ansvarar för formgivning omslag, illustrationer sidan 9, 53-56 och har varit ett stort stöd under hela

bokprocessen, både när det gäller form och innehåll. Tack Andras. Tack också till Trelleborgs Allehanda som har så stor betydelse för en levande debatt, inte minst i det lokala perspektivet. Läs mer tidning!

Bloggen i boken är [dittparlament.se](http://dittparlament.se) och information om förlaget och övrig verksamhet har adress [www.personligt.nu](http://www.personligt.nu).

Mailadress är [rl@personligt.nu](mailto:rl@personligt.nu) och vill du ha personligt kontakt, ring Rikard Lehmann 0705 84 53 35.

ISBN 978-91-981203-1-8

## Frihet och framtid.

När jag ser bilden är jag tillbaka på Söderslätt, vid idylliska Grönalund och den totala friheten. Jag fylls av ett brett leende.

Det här är en del av Trelleborgs kommun som allt för sällan får uppmärksamhet. Mycket handlar om staden Trelleborg och inte alltid i positiva omnämmanden.

Men, här finns en framtid. Förutsättningen är att vi får ett nytt lokalpolitiskt synsätt. Utmaningarna är stora och spännande.

Boken speglar en del av mina upplevelser under fyra år, i synnerhet som fritidspolitiker med stort engagemang i miljöfrågor. Det är inte alltid ljus läsning, ofta kritisk, som om inget vore bra.

Så är det inte.

Framtiden är här. Det krävs lite mod att våga välja en annan väg, både när det gäller den fysiska planeringen och hur vi vill ha det som människor.

Bilderna hoppas jag är ett tydligt bevis på vad jag tycker om kommunens möjligheter. Ord är egentligen överflödiga.

Om du förväntar dig en strukturerad ordning blir du besviken. Läs, fundera, reagera och helst: agera. Politiskt eller varför inte som medlem i Naturskyddsföreningen?

*Rikard Lehmann*



3 oktober 2013.

## JAG FÖRSÖKER SOMNA OM.

## NU BEHÖVS INTE DEN HÄR BOKEN.

## JO, TYVÄRR.

Deadline är egentligen förbi, men jag är min egen förläggare och har makten att göra vad jag vill med mitt eget. Tankarna mal om den här boken, som jag talat om länge, fotograferat mycket för, antecknat och antecknat, men inte fått ihop till ett sammanhang på sidorna mellan omslaget.

Nu när ångesten tuggar på och håller mig vaken tänker jag: egentligen behövs den inte? Slappna av, lämna egot. Målet är nått, omvärlden har vaknat och sett vad som är på gång i kommunen och reagerat. Jag har skrivit slutet ännu tidigare på morgonen. Lagt mig, men inte somnat om. Tankarna vill inte släppa. Boken behövs inte, maler det ena stunden. Kanske av lättja. Och jag slipper att lämna ut mig ytterligare, med risk för att sågas om den nu skulle råka bli recenserad.

Syftet med boken var att göra en högst personligt beskrivning av politiska händelser i Trelleborg. Ett dokument i bokform skulle kanske få beslutsfattare att till slut inse konsekvenserna av vad som är på gång.

Få stopp på ringled och östlig hamninfart. Göra bättre.

Nu vet de, utan bok. Länsstyrelsen, Trafikverket och många andra har sagt skarpt nej till kommunens planer.

Jag stiger upp. Sätter mig vid datorn. Det är mörkt. Den stora skärmen lyser skarpt.

Jag tänker: jo, det är saker som behöver berättas, tankar som jag vill förmedla. I ord, och kanske än mer i bild. Jag har ju lovat en bok. Om 12 dagar ska den tryckas. Och kommunstyrelsen kämpar vidare trots alla nej. Så det gör vi också.

Ett anspråkslöst inlägg i den lokala valdebatten, så här knappt ett år innan det är dags att rösta. Med en gemensam nämnare: vilket pris får Trelleborg och dess invånare betala för att vara transitkommun för lastbilar? Men, det är mer än så. Det handlar om mod, att våga välja *En annan väg*. Politiskt. Miljömässigt. Mänskligt. För våra barn, barnbarn och alla som kommer efter. Vi väljer framtiden nu!



FOTO: JIMMY LEHMANN

Vill jag vara med på någon valsedel? Jag vet ärligt talat inte. Ena stunden älskar jag det politiska livet. Hamrar ner idéer och tankar som jag bombarderar min omvärld med. Nästa stund vill jag lämna det hela. Står inte ut med det politiska spelet. Hatar det! Vet inte var jag hör hemma. Är bara besvärlig. Politik dygnet runt. Läs här! Är dom kloka? Känslor i svall. Nu lämnar jag. Det får vara nog. Jag orkar inte. Och jag skriver det.

Sedan tillbaka igen.

F-n, det går inte att ge upp matchen.

Det är en besatthet.

Vill du åstadkomma något, se till att kämpa.

Boken blir verklighet. Den visar två sidor: den mörka som enligt min uppfattning kraftigt hotar miljö, natur och hälsa, men framför allt det vackra som både kust och slättlandskap rymmer. I allt detta ett politiskt, mänskligt ansvar.

Det är en berättelse om fyra år som fritidspolitiker, längre reflektioner och kritiska inlägg varvat med dagboksfunderingar nedtecknade under åren på Östra Stranden.

Tack, LottaBodil, du är gift med en halvgalning. Lite lugnare idag än för något år sedan då jag gång efter annan klev in i hallen, galen av vrede över vad som sagts på det senaste politiska mötet. I grunden var det ditt ”fel”, att jag hoppade in i den här världen. Värt kampen? Hoppas det. Puss, hjärtat.

Tack, Tom Nyström och Christer Dahlberg, som lyssnat, diskuterat och inte minst läst och gett viktig input. Tack till alla er andra som berättat och engagerat bidragit med synpunkter och information, öppnat dörrar, lånat ut stegar och liftar för att jag skulle kunna ta mina bilder.

*Matilda, Ellinor och Walter – boken tillägnas er och alla andra små barn som blir vuxna och har rätten att få leva i en värld där vi är rädda både om varandra och den miljö och natur som ska vara till glädje för många generationer efter oss och er.*

## Inledning

# ”En dag ska ni alla här och de som sitter i fullmäktige stå till svars för de beslut som fattas nu. Domen kommer inte att vara nådig från kommande generationer.”

Det var knappt min röst bar. Jag hade lyssnat på lösningar om plank på 3,5 meter och om att vägen skulle sänkas med 30 centimeter för att minimera risken att farliga ämnen skulle rinna in på skolgården. Om bullernivåer som skulle klara gränsvärden. Och en karta med ett rött streck, som löpte rakt över vårt hus.

Vi är nämligen grannar med hamnutbyggnad och planerad ny infart.

Först på kvällen efter mötet i Samhällsbyggnadsnämnden minns jag orden från mötet i rådhuset.

Det handlade om luften i Trelleborg och om en ny detaljplan för Östra Skolan, som är granne med järnvägen och en ny tänkt infart för lastbilar till hamnen.

Jag sitter som ersättare i nämnden, vilket innebär att jag får lov att yttra mig, men inte rösta. Jag kan också lägga förslag, men inte delta i några beslutsdiskussioner mer än när frågan kommer upp i nämnden och inför det mötet redan behandlats av ett arbetsutskott.

Det är då jag yttrar mig och den här dagen var det många och stundtals känsllosamma kommentarer från min sida. På morgonen hade nämnden gjort en ”utflykt” för att studera naturområden i kommunen. Deltagarna fick då också se var den tänkta ringleden var planerad och de miljöansvariga kunde, som jag upplevde det, inte dölja att detta inte var något som gillades. I övrigt diskuterades inte mer kring ringleden och hamn, mer än att jag långst fram i bussen fick en chans

att informera om de två tänkta infartsalternativen, som båda drabbar tusentals människor.

Hamnbolaget har satt kommunen i ett skruvstäd och alibi är kommunalrådet Ulf Bingsgårds dröm: Sjöstaden. Ett område modell Västra Hamnen i Malmö eller Hammarby Sjöstad. Förföriskt presenterat i Fördjupning av översiktsplan.

Det ser vackert ut, är en god tanke; öppna upp havet mot centrum. Vem vågar gå mot detta? Vad händer med den politiska karriären eller som tjänsteman: förlorar jag mitt jobb. På mötet informerades om att chefen för Samhällsbyggnadsförvaltningen, Claus Pedersson, hade avgått. Eller fått sparken. Ordförande i nämnden, Patrik Holmberg, visste inte vilket – eller ville inte säga något. Claus hade haft den tuffa uppgiften att slå ihop två förvaltningar som haft problem: miljö och plan/byggnad.

Han hade fått sparken. Beskedet kom några dagar senare. Trots att så många visste om att han fått gå och jag hade fått höra att någon läckt till lokaltidningen, så skrev TA först om detta när kommunen skickat ut ett pressmeddelande. Hur tajta är banden mellan TA och kommunstyrelsen var min omedelbara tanke? Bara en timme innan nyheten om Pederssens avgång släpptes på nätet hade jag skickat ett mail till nyhetschefen och en reporter med anledning av en artikel om detaljplan för just Östra skolan. Jag skrev bland annat:

*Det handlar inte bara om buller, utan också om utsläpp, inte minst partiklar. Det blev vid nämndens möte tummen ner för SÖS förslag om utökad miljötillsyn,*



*relaterat till hälsorisker, av färjorna som angör Trelleborg. Inte överraskande, med tanke på att luftproblemen fortfarande bara handlar om gränsvärden och i stora stycken simuleringsberäkningar. Om det skulle göras mätningar mellan kl 7 och 9 på morgonen, då barn lämnas på dagis, ungdomar går till skolan och vuxna till arbete etc, kanske det blir andra resultat. . . Och hälsoriskerna handlar inte om gränsvärden. Det handlar inte heller om långvarig exponering. Bifogar vårt förslag och en bild, som visar hur nära lekplatsen infarten är. Bifogar också ett utdrag ur Naturvårdsverkets internationella forskningsprogram SCARP.*

*Alla är fartblinda av Sjöstaden. Den ligger 20-25 år fram i tiden. Risken är uppenbar att Hamnbolaget i sin desperation tvingar fram lastbilstrafik längs stadsgatan. Det innebär norra västervång, Kyrkoköpinge, Mellanköpinge, Dalköpinge, Dalajär, Fagerängen, Korsholm, Östra Stranden . . . Hus kommer att rivas, lastbilstrafiken kommer utanför dörren (nota bene: jag tycker inte det är acceptabelt på väster!). Är folk medvetna om det?*

*Det är kanske värt att titta närmare på planerna. Jag följer gärna med och visar hur Trelleborg är på väg att skaffa sig en modern vallgrav i form av asfalterad väg mot Söderslätt. Värderar vi inte människor, landskap och natur bättre?*

Jag finner den här anteckningen/texten när boken är i det närmaste klar, korrekturläsning återstår. Bestämmer mig för att den måste med och ändras. Igen. Varför?

Kommunens miljötalesperson har för tredje gången på en vecka skrivit ett långt debattinlägg i Trelleborgs Allehanda om ”att Infrastrukturlösningarna behövs – nu, i vår tid”:

*”Översiktsplanen 2030 syftar först och främst till att skapa en god livsmiljö för våra barn och barnbarn.”*

Det är den här typen av åsikter som inte får stå oemotsagda.

Andras Szederjesi, min mångåriga vän och designer, formulerade 2010 mina miljö- och hälsotankar med babyn och gasmasken.

*”Ni måste provocera för att få människorna att reagera”, sa han.*

Den här boken är ingen medveten provokation, utan anteckningar, bilder och åsikter under snart fyra år som fritidspolitiker.

Rikard Lehmann



## ÄR DET INTE DAGS ATT GILLA LÄGET? NEJ!

Nya pirarmar ramar in hamnen som flyttas cirka 500 meter österut (hitåt), den längsta är 2 kilometer. Större delen av området innanför pirarmarna är idag utfyllt. Totalt är det en yta motsvarande ca 80 fotbollsplaner, med plats för 600 lastbilar. Ett av alternativen för infart är en tunnel från Östra korset via Scans gamla slakteri, byggnaden till vänster. Påståendet att hamnen flyttats från centrala Trelleborg överensstämmer knappast med verkligheten. Kommunens översiktsplan till hö-

ger visar hur ringleden är planerad från Skegrie över åkerlandskap, genom byarna till ett tänkt truckcenter. Väg 9 från truckcenter går 25-50 meter från bostäder. Bara i det östra området talar vi om 1 000-tals människor som direkt berörs. Räkna in hela sträckan och det blir kanske 20 procent av invånarna. I Samhällsbyggnadsnämnden säger ledamöter till mig: Rikard, det har gått så långt redan, gilla läget, låt oss göra det bästa av situationen. Nej, detta är ett läge jag aldrig kan gilla.



Det borde vara på tiden att tänka och planera i första hand för staden och dess invånare. Trafiken behövs men måste underkasta sig människans behov och välmående.



**TRELLEBORG**  
INFRASTRUKTUR  
Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad väcker mer kritik. I går skrev TA att Trafikverket säger planerna på en ringväg och nu är det länsstyrelsen som kritiserar både vägen och den planerade Sjöstaden. Många andra är oroliga för miljön ifall ringvägen byggs.

**"Ringvägen är ett hot mot kulturmiljön"**

TORSDAG 3 OKTOBER 2013  
**Trelleborgs Allehanda**  
Ringvägen kritiseras hårt av länsstyrelsen

Stor oro för hur naturområde påverkas

Planerna på ringväg sågas av Trafikverket

Trafikverket kritiserar planerna på ringväg

Staten stryker Söderslätt  
Trafikverkets nej till ringväg hindrar nya bostäder och jobb i Trelleborg. På köpet följer sämre stadsmiljö.

Hamngruppen håller inte med politikerna

## DELSEGER, KAMPEN FORTSÄTTER.

Under mina fyra år är det en mening som etsat sig fast i mitt medvetande när det gäller Trelleborg.

*"Vi kan inte ta hänsyn till några fiskehoddor på Östra Stranden."*

Trelleborgs Hamnbolags VD Tommy Halén fällde kommentaren vid ett näringslivsmöte i Parken 2010 och hamnens planerade utbyggnad. Det har gått snart fyra år sedan jag fick klart för mig hur förödande planerna var.

Det är enkelt att tala om förflugna ord, att hamnchefen bad om ursäkt, men bakom meningen står det faktum, att Hamnbolaget styrt och ställt i Trelleborgs kommun. Det finns en arrogans mot kritik och det är känsligt att ifrågasätta hamnens verksamhet. Av förklarliga skäl. Hamnen har och spelar fortfarande en viktig roll för transporter och godsflöde till och från Sverige. Hamnen har också i många avseende varit många trelleborgares identitet. Så som Kockums var en gång i tiden för så många Malmöbor.

När jag skriver detta har översiktsplanen fördjupats (FÖP) och varit ute på samråd. Medborgare och olika remissinstanser har fått tycka till. Länsstyrelsen och Trafikverket har varit mycket skarpa i sin kritik avseende infrastruktur.

Det blir nej till ringväg och östlig infart.

Ändå, oron finns där. Efter ett möte i kommunstyrelsen (KS), dagen efter olika yttranden presenterats, deklarerar det moderata kommunalrådet Ulf Bingsgård, att planeringen för ringled med truckcenter och östlig infart fortsätter. Endast Miljöpartiet har i KS ifrågasatt det hela och undrat om kommunens pengar inte kan användas till något bättre än fortsatt planering av något som redan är kört?

Därför reviderar jag i sista stund hela boken. Utgångspunkten är något annorlunda än för en månad sedan. Riskerna finns att den tunga kritik som många delar med mig, riktad mot såväl hamnprojekt som ringled, göms och glöms. Att vi glömmer vilket våldsamt ingrepp det rör sig om i fantastiska

natur- och kulturmiljöer. För att inte tala om hälsopåverkan.

Trelleborgs moderata kommunalråd kommenterade Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden i Sydnytt:

*"Tycker det är väldigt cyniskt av staten att man är beredd att offra trelleborgarnas liv till följd av att man vill spara några hundra tusen eller några hundra miljoner. . . genom att man vill dra trafiken genom Trelleborg."*

I Trelleborgs Allehanda säger han:

*I ett stadsbyggnadsperspektiv och ett mänskligt perspektiv så är det mycket bättre med en tunnel vid slakteriet, då blir det nästan ingen påverkan på Östra Stranden alls."*

Låt mig direkt berätta att min familj bor på Östra Stranden. Jag är ordförande för Naturskyddsföreningen i Trelleborg, medlem i Söderslättspartiet och ersättare i Samhällsbyggnadsnämnden. Självklart är detta en partsinlaga.

Vi bor nära den strand som jag älskar att vandra på, därför att den är orörd, och som trots att den är lite ruffigt rå, ibland fylld av tång och illaluktande sörja, ger andrum. Östersjöns nyckfullhet som växlar mellan bitande vind och idylliskt spegelblankt vatten fascinerar. När jag tittar ut genom fönstret ser jag både skola och hav; ibland kommer tågen rullande till eller från färjorna. Antalet har dock minskat dramatiskt bara under de år som jag bott på Slakterigatan.

Om det vore så enkelt att det enbart handlade om marknadsvärdet på vårt hus hade vi flyttat för länge sedan. Hela den bedrövliga processen kring hamnutbyggnad och ringsledsplaner har varit psykiskt plågsam.

Det handlar om ansvar. Mänskligt, miljömässigt och politiskt. När Bingsgård och andra talar om att det blir nästan ingen påverkan på Östra stranden är det ett uttalande som inte får stå oemotsagt.





Kartan till höger på sidan 15 visar en orienteringsskylt placerad vid ett område som heter Fagerängen.

Det är ett fint område. Mycket grönska. Luftigt mellan husen. Invandrartätt. Ett område med sociala problem. Järnvägen ramar in området vid den östliga sidan, löper ut mot havet. Väg 9 från Ystad skär in från öster och mot stadskärnan västerut. Längs hela infarten från öster, räknat från det planerade truckcentret, bor 2-3000 människor. Här finns också Östra skolan med 300 elever. Det är här långtradarna ska komma in i Hamnbolagets och kommunstyrelsens förslag. Mellan 2 000 och 3 000 långtradare varje dygn, året runt.

Nästan ingen påverkan alls på Östra Stranden, hävdar kommunalråd Ulf Bingsgård. Avståndet från vägen till boende- och skolmiljö pendlar mellan 15 och 100 meter. Det är barnrika områden. I ett nytt detaljplaneförslag, nödvändigt eftersom skolan lever på dispens trots att den byggdes 1884, talar man enbart om bullerplank, inget om utsläpp av avgaser och partiklar. Ordföranden i Bildningsnämnden, Lars

Mikkelä (M), säger att det är absolut nödvändigt att behålla skolan. Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden, Patrik Holmberg (C), säger i en artikel i TA att han nu är emot ringleden och i en annan att man skyndsamt måste hitta en annan placering för skolan. Ordförande i tekniska nämnden, Eric Samuelsson (M) är i det närmaste föraktfull när krav på rejäl utredning om östlig eller västlig infart kommer på tal.

De har alla, liksom övriga politiska ledamöter i nämnder och fullmäktige, ett stort ansvar för det sätt man väljer att informera medborgarna, såväl direkt som via media.

I dag ser man allt fler Till Salu-skyltar som vittnar om oron. Det handlar inte bara om lågkonjunktur eller större krav på låntagare, utan också om spekulationerna kring ringled och hamninfart. Boende på öster är oroliga, trötta på det hela. Mäklarna vittnar om att infartsfrågan har inneburit att många tvekar att flytta hit och att det är svårt att sälja husen.

En granne som är ute med sitt lilla barn berättar att hon och mannen nu är bekymrade, de talar om att flytta. De har

precis renoverat huset, som de tagit över efter hans pappa. De har vänner som ska flytta till området. De börjar också tvivla på sitt köp. Nu när de borde känna lugn kommer oron och tvivlen; psykiskt illamående. Min granne är väl medveten om vad Länsstyrelsen och Trafikverket skrivit i sina yttranden, men kommunstyrelsens fortsatta kamp gör att hon blir pessimistiskt inställd.

Det är därför jag reagerar så starkt på Bingsgårds uttalande i TA.

Vem kämpar de styrande politikerna i Trelleborg för? Inser de att bakom varje förslag, varje spekulation finns en

**"I ett stadsbyggnadsperspektiv och ett i mänskligt perspektiv så är det mycket bättre med en tunnel vid slakteriet, då blir det nästan ingen påverkan på Östra stranden alls."**  
Ulf Bingsgård (M), kommunalråd



människa som påverkas? Jag tvivlar starkt. Trelleborg med nämnda herrar i spetsen verkar ha fått total hybris.

Röster mot hamnprojektet har avfärdats med att de klagande bara bromsar utvecklingen, gör Trelleborg till en sovstad. Underbyggda kritiska argument, sett till såväl Hamnbolagets ekonomi som miljö- och hälsopåverkan har mer eller mindre nonchalerats.

Hamnen har tillåtits bygga ut och fått kommunala garantier på 887 miljoner kronor. Kommunfullmäktiges ja till borgensåtagande för Hamnbolagets utbyggnadsplaner innebär i praktiken att varje invånare, ung som gammal är garanterat ett lån på 20 000 kronor. 80.000 kronor för en 2-barnsfamilj.

Kostnader för det inledande arbetet med utbyggnad av pirar och fortsättningen med det första färjeläget ligger nära en halv miljard. Varje nytt färjeläge kostar i storleksordningen 240 miljoner kronor.

Nya pirar har byggts. En gigantisk yta som slukat stora ytor av den enda naturliga tätortsnära kustlinjen fylls ut för att ha plats till 600 lastbilar. Det är en grotesk syn. Det är en hamn vars miljötillstånd utgår ifrån en västlig infart, men som nu mer eller mindre satt kommunen i en utpressnings-situation. "Vi har ju investerat så oerhört mycket i detta. . . vad händer om vi inte fortsätter? Pengar i sjön?"

När detta skrivs är Hamnbolaget nominerat till kommunens Samhällsbyggnadspris. Jag förstår inget.

Projektet har analyserats av andra oberoende parter. Ändå fortsätter kommunstyrelsen som om inget har hänt. Det är uttalande som Ulf Bingsgårds som gör att det hela måste granskas ännu mer.

Underbyggda kritiska argument, sett till såväl Hamnbolagets ekonomi som miljö- och hälsopåverkan har mer eller mindre nonchalerats.

Omvärldens synpunkter betyder inget. Bingsgård tycker att staten agerar cyniskt. När statsminister Fredrik Reinfeldt besöker Trelleborg, för att se hur forskoleverksamheten bedrivs, lobbas det intensivt för ringled.

Det är mycket som känns märkligt de här dagarna efter att olika remissyttranden inkommit. En lång kamp mot det som jag och många andra upplever som en katastrofal



lösning är inte över. Det är tydligt.

Sten Björk, som under ett antal år varit anställd som konsult av Hamnbolaget för CleanShip, ett nyligen avslutat projekt för mer miljöanpassad sjöfart, fortsätter envetet att proklamera för ringled, truckcenter och östlig hamninfart.

Sten är socialdemokrat, tidigare ordförande lokalt. Han sitter också i Samhällsbyggnadsnämnden. Är miljöpolitisk talesperson i kommunen.

Han sitter i en nämnd med ansvar för miljö och tillsyn. Han har röstat ner ett förslag om utökad miljötillsyn av fartygen som läggs till i Trelleborg.

Han kämpar för hamnens utbyggnad och krav på ringled.

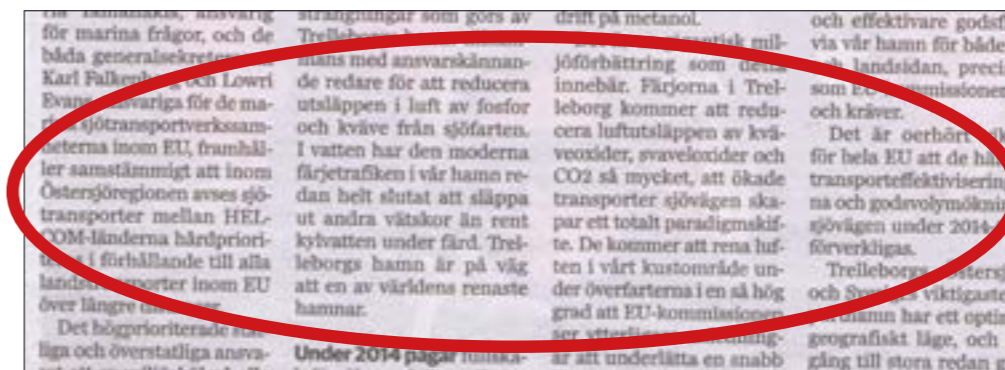
### Att manipulera med sanningen

I inlägg efter inlägg på lokaltidningens debattsidor har Björk hävdats sjöfartens förträfflighet när det gäller arbetet med att ställa om till mindre miljöpåverkande lösningar. Ett utmärkt arbete för att få förändring, men det finns idag inte en tvingande åtgärd, vilket också kritiserats. Det enda som kan förändra är lagstiftning och regelverk.

I ett inlägg den 10 oktober skriver han om Stena Lines utvecklingsarbete kring metanoldrivna fartyg (egentligen dimetyleter, ett bränsle som tillverkas ur metanol).

Stena Line gör en ambitiös och seriös satsning. Det som är det allvarliga är att Sten Björk invaggar läsaren i tron att Stena Lines pilotprojekt mer eller mindre är klart att sättas i drift i storskaliga sammanhang. Så är det inte.

På färjan Stena Scanrail, som fraktar gods mellan Göteborg och Fredrikshamn, testas metanol som bränsle i två



hjälpmotorer. Hjälpmotorerna producerar el. De driver inte, lite förenklat, fartygets propeller. I skrivande stund har man problem med kopplingar mellan hjälpmotorer och metanoltankar som placerats på däck.

Metanol används som drivmedel inom speedway och vid flygning av modellflygplan (Ny Teknik 2 april 2013). Det Stena Line gör är innovativt och om det utfaller väl bra miljömässigt.

Målet är att under 2014 testa det i full skala på passagerarfartyget Stena Germanica. Därefter om det är lyckosamt planerar Stena Line att ställa om 25 färjor fram till 2018.

Men, och detta är viktigt, Stena Line signalerar varningsflagg:

- Det är ett pilotprojekt. Mycket återstår innan allt är klart.
- De goda kalkyler som fanns när projektet inleddes är inte lika lysande idag. Priserna har utjämnats.
- Tillgången till metanol är ett orosmoment. Metanolen utvinns bland annat ur skogsbränsle. I framtiden ser Stena Line att lösningen är metanol tillverkad ur naturgas.
- Det finns ingen infrastruktur eller logistik.
- Säkerhetsfrågor måste lösas. Varken metanol eller naturgas (LNG) är riskfria.
- Det är inte aktuellt att ställa om äldre fartyg, oavsett hur försöken faller ut.

Allt är bättre än dagens högsavliga eldningsolja. Mycket bättre. Men naturgas är ett fossilt bränsle, som bidrar till växthuseffekten.

Sten Björk skriver om paradigmskifte, gigantiska miljöförbättringar och att Trelleborg är på väg att bli en av

världens renaste hamnar.

Han skriver också: "I vatten har den moderna färjetrafiken i vår hamn redan helt slutat att släppa ut andra vätskor än rent vatten."

Jag har hört annat om detta, om arbetsmiljön och även att medarbetarna i hamnen fått munkavle; tala inte om vår arbetsplats. Jag vet att arbetsmiljön ifrågasatts. Rederierna vill ha så kort landtid som möjligt, vilket i sin tur skapar en stressad arbetsmiljö på däck och i hamn med ökande risker för personalen. Många internationella lastbilschaufförer arbetar under närmaste slavliknande villkor. I Skåne gick under kort tid 60 åkerier i konkurs. Transportbranschen är hårt pressad vilket påverkar hela kedjan.

Hur många av fartygen som anländer till Trelleborg kan klassas som moderna? Stena Lines färjor lär inte vara aktuella för installation av exempelvis scrubbers. Det är för komplicerat, för dyrt.

Elanslutning förutsätter minst tre timmar vid kaj. Annars ingen nytta. Ett fartyg kan lastas och lossas på 2 timmar.

Varken Stena Lina eller andra rederier hycklar: vi vill ta miljöansvar, men ingen har råd att gå i spetsen och dra på sig ökande kostnader. Marginalerna är så små. (P1/Klotet).

Konkurrensen inom rederinäringen är knivskarp. Ekonomi går före miljö. EU:s svaveldirektiv, som träder i kraft 2015, innebär att fartygen måste drivas på lågsavlig olja eller välja andra mindre miljöpåverkande bränslen.

Det är bråttom. Sjöfartens utsläpp innebär årligen 50 000 för tidiga dödsfall inom EU. I Östersjön har vi 2 000 fartygsrörelser per dygn. Fågelbeståndet minskar. Bottendöden har

Debattinlägg signerat  
Sten Björk (S) den  
10 oktober 2013,  
Trelleborgs Allehanda.

ökat otäckt snabbt. Värst drabbat är Östersjön Ingen mat i havets kretslopp, ingen fisk, inga livsmedel. (Science).

I debattinlägget nämner Björk ett antal EU-toppar vid namn och han skriver: *“Det högprioriterade statliga och överstatliga ansvaret att av miljöskäl på alla sätt verka för att öka godstransporterna mellan EU-länderna sjövägen utgör kärnan i högprioriterade åtgärdsplaner för Östersjöområdet med syftet att öka godstransporterna mellan EU-länderna sjövägen språngvis inom en femårsperiod.”*

Prognoserna pekar mot att Europa drabbas av än mer lastbilstrafik de närmsta åren. Det blir lönsamt att lossa last i Spanien och Frankrike och transportera norrut, eftersom svaveldirektivet fördyrar sjötransporter. På lång sikt och med det klimatallvar vi talar om blir det omställning och det finns ett EU-direktiv som syftar till att minska lastbilstransporterna. I ett kort perspektiv ökar antalet lastbilar.

Fartyg tar stora godsvolymer och ju längre transport sjövägen desto mindre klimatpåverkande.

Detta är den stora poängen. Med ökande krav på sjöfarten, som är en stor förorenare, blir det lysande miljömässigt.

### **Varför ska vi då skapa incitament för än fler lastbilar rullande mellan Trelleborg och Stockholm?**

78% av lastbilarna till Mälardalen kör via Skåne. Merparten av godset från Trelleborgs hamn rullar inte bara genom staden utan ytterligare 60-70 mil. Det mest rimliga ur miljösynvinkel vore att ta godset via vatten så nära slutdestination som möjligt, inte fortsätta att skapa incitament för ökad lastbilstrafik.

Trelleborg och Skåne blir rätt och slätt transitled för lastbilar, med än mer miljöpåverkan. Utbyggnaden i Trelleborg borde engagera också andra kommuner längs transportvägen. Inte minst måste hamnarna samverka mer. Men fram till Almedalen 2013 har Trelleborg ställt sig utanför samverkan.

Björk skriver i sin debattartikel om *“hamnförberedelser som gör det möjligt att fördubbla transportkapaciteten. . . . för nationens och EU:s bästa”* Han skriver om en redan miljöeffektiv hamn, en av världens renaste hamnar, etc.

Det är överdrifterna jag reagerar så skarpt på.

Är det ansvarsfullt mot invånarna i Trelleborg att ta i

med alla dessa överord. Om Björks – och Hamnbolagets – förhoppningar skulle bli verklighet handlar det om en nästan fördubbling av antalet lastbilar. Från dagens ca 2 000 lastbilar till närmre 4 000! Varje dygn, året runt. Långt mer än en miljon lastbilar, som med en ny motorled får köra en längre sträcka runt staden, med ökande utsläpp. Är inte detta fjärran från klimatsmart agerande?

Glöm järnvägen. Den är redan överbelastad i Europa. I Trelleborg har nergången i gods varit dramatisk. Före Öresundsbronns tillkomst fraktade färjorna via Trelleborg drygt 135 000 järnvägsvagnar. Under 2013 lär antalet vagnar stanna under 25 000! Hamnbolaget har nu också uttryckt oro avseende påverkan kommande tunnel Danmark-Tyskland.

Björk skriver om Dalköpingeån, som ligger i de östliga delarna av Trelleborg och som påverkas av både ringled och planer på ett truckcenter:

*“Kommunens tjänstemän förespråkar för övergången över den känsliga Dalköpingeån fysiska kompensationsåtgärder som helt skyddar denna å och dess dalgång.”*

Vilka tjänstemän? På tekniska förvaltningen? Jag tvivlar på att tjänstemän på miljösidan förespråkar detta. Det handlar om en NY motorled för lastbilar över högklassig åkermark genom naturkänsliga områden!

Björk talar enbart om sjöfart, aldrig om hur ökande lastbilstrafik påverkar miljö, natur och hälsa.

Det fördunklar konsekvenserna av planer på motorled vilket spår på växthusgaser och ökar utsläppen av partiklar. Detta med risk för trelleborgarnas hälsa, i synnerhet barnen är i riskzonen.

I en annan insändare signerad Björk, också den skriven efter remissyttranden kring fördjupning av översiktsplan, skriver han om *“en helhetssyn på vår miljö”*. Det görs mycket som är bra i Trelleborg, det bedrivs spännande gröna projekt, men det presenteras också grova överdrifter och felaktigheter.

Björk skriver i sin insändare den 11 oktober; min egen stress och frustration blir än mer påtaglig när jag läser:

*“Vi har också i kommunen nu kommit igång med den viktiga verksamheten Green Room, ett påverkansarbete,*

*för att få nya industrier, som vill etablera sig här, så nära kontinenten det går att komma. . . osv“*

Det låter bra, men är inte med sanningen överensstämmande. Green Room är, enligt kommunens hemsida:

*“Green Room riktar sig främst till entreprenörer i olika faser - från de som ännu inte har startat sitt företag till de som börjar bli etablerade - med koppling till tre breda branschriktningar:*

- transport och logistik
- jordbruk och livsmedelsproduktion
- kulturella och kreativa näringar.”



Jag minns första gången som jag ställde mig frågande till Björks sätt att kommunicera projekt. Det handlade om ett pilotprojekt för utvinning av biogas ur tång. När det skulle starta 2011 intervjuades Björk i DN (16 augusti), där han berättade att Trelleborg nu dragit igång produktion av biogas från den tång som förstör stränderna.

*– Om vi inte gör något åt stränderna går det inte att bada. Då samlas algerna i stora högar som ligger och ruttnar, säger Sten Björk, ansvarig för miljöfrågor i kommunstyrelsen.*

Jag citerar vidare ur artikeln i DN:

*– Vi gör det här för att vi vill ha rena stränder och en*

*ren kust så att vi kan bada om sommaren. Men roligaste av allt är att det ekonomiskt går ihop för oss. I dag körs vårt va-verk på diesel och el. Men det slipper vi i fortsättningen, säger Sten Björk.*

Det fanns en hake. Anläggningen i Smyge var inte tagen i drift. Det var och är fortfarande olika pilotprojekt kring rötning av tång och alger. Inget fungerar kommersiellt.

Sten Björk, Ulf Bingsgård och andra ”proffspolitiker” är inte vem som helst. De har genom sina mandat extra stort ansvar. Både sett till uppdrag och Trelleborg som varumärke.

Instans efter instans dömer ut kommunens översiktsplan när det gäller ringled och hamninfart. Svaret blir nya PR- och lobbyinsatser för att med alla medel trumfa igenom det som nu fått nej.

I Samhällsbyggnadsnämnden påtalar centerpartisten och nämndsordförande Patrik Holmberg vikten av en ringled. När TA frågar honom och andra i de olika partierna om deras syn efter att yttrandena presenterats, är han emot ringleden. Kanske har han fått kalla fötter eftersom LRF Syd också ifrågasatt en motorled över den bördiga slätten?

Catherine Persson, socialdemokratiskt oppositionsråd, vice ordförande i Hamnbolagets styrelse, är positiv till både väg och infart. SD menar att det är ok om Sverige betalar och vill istället dra infarten via väg 108.

Det är Miljöpartiet som kämpar emot i KS och Söderslättspartiet som drar det stora opinionslässet.

Notan hamnar hos trelleborgaren som får betala.

I Rikets och EU:s tjänst.

*Det ursprungliga omslaget. Förändrades eftersom kritiken från Länsstyrelsen, Trafikverket, LRF och andra instanser kändes som en befrielse. Det är dags att arbeta för en annan väg, tänka i nya banor. För natur, miljö och människa.*



11 juli 2013. Dalabadet.

## **Bilder luktar inte.**

*Stranden är rensad. Traktorerna har lämnat rejäla spår, nästan som i ilska över att de tvingats ner på "de bortskämdas strand". Stadens strand, men som en hög tjänsteman sa när tångupproppet pågick som värst: ni är bortskämda på östra stranden. Stadens strand, all invånares strand, herr tjänsteman. Du är till för invånarna, inte tvärtom.*

*Så pratar jag med föraren som rensat stränder sedan 1994.*

*Det räcker med en rejäl rensning på våren, sen har vi inte problem med det gröna, människorna som går på stranden håller med sin närvaro undan ogräs.*

*Vackra stränder. På kommunens hemsida, not in real life. Det är som att sälja sur mjölk. Vacker förpackning stinkande innehåll.*

*Bilder luktar inte, tänker jag.*



*Hundra steg ut på Dalabadets  
sponsrade brygga.  
Planka efter plank, a,  
namn efter namn.  
Ensam morgondopp.  
Naken. Hopp i vattnet.  
Vinden som torkar.  
På med shorts och tröja.  
Boxarhuvan upp.  
Den sköna känslan  
av befrielse.*



*There's no business on a dead planet.*

Connie Hedegaard, tidigare dansk klimat- och miljöminister,  
numera EU-kommissionär.



*Børge Mikelssen har bott på Östra Stranden i 35 år.*

31 mars 2013. Östra Stranden.

## **“Vi kan inte ta hänsyn till några fiskehoddor på Östra Stranden.”**

*Hamnbolagets VD Tommy Halén fick be om ursäkt för sitt uttalande om fiskehoddor, den där septemberkvällen 2010. Men orden ringer fortfarande hos oss som var i Parken, på ett näringslivsevent med Yacit Shelbat-Persson som initiativtagare och moderator. Temat var hamnutbyggnaden och dess påverkan på näringslivet i Trelleborg.*

*Det handlar inte om “några fiskestugor på Östra Stranden, utan om ett kulturarv från 1800-talet. Pratar med Børge Mikelssen som har bott på Östra Stranden i nästan 35 år. Han är dansk, har jobbat både på färjorna och på “Gummifabriken”.*

*När vi träffas, en sen vårdag några år efter tillställningen i Parken, ligger snön kvar. Vi pratar om idyllen på Östra Stranden, som hotas och han konstaterar lakoniskt:*

*“Jag har inte så långt kvar att leva, så det kommer inte att beröra mig. Men, det är sorgligt om det blir verklighet.”*



Ett år före valet 2010

## DET ÄR HÄR KAMPEN STARTAR.



I samband med både brobygge och Västra Hamnen i Malmö fick jag och reklambyrån som jag drev uppdrag som innebar en spännande insyn i framtidsfrågor. Ett av de första projekten, i samband med starten av Västra Hamnens utbyggnad, var att skapa ett material som övertygade medarbetare internt inom Sydkraft (E.ON) om det riktiga i att satsa på förnybara lösningar i den nya stadsdelen.

I dag är det en självklarhet att tänka förnybart och omställning. Västra Hamnen och Bo01 har öppnat dörrar för E.ON som föregångare inom hållbara energilösningar.

För mig personligen innebar det att mitt miljöengagemang fördjupades. Dåvarande Sydkraft satsade ambitiöst på





forskning och utveckling. Vi som byrå och konsulter arbetade kommunikativt med spännande framtidsprojekt kring bioenergi, vindkraft, vätgas och mycket annat.

Jag flyttade själv till Västra Hamnen 2002 och fick uppleva en fantastisk expansion, som de första åren mest präglades av kritik och kanske avundsjuka? När Turning Torso blev hyresrätter och inte luxuösa bostadsrätter försvann i ett slag kritiken. Bron var byggd, följdes av Högskolan, kanske den viktigaste av satsningarna eftersom Malmö i ett slag förvandlades från industristad till kunskapsstad, därefter Hyllie och Citytunneln. I dag rankas Malmö som den fjärde mest kreativa staden i världen. Innovation är nyckelordet.

Att i en bok om Trelleborg sätta fram hakan och säga, att Malmö finns i mitt hjärta för evigt, är att svära i kyrkan. Jag älskar det mångkulturella Malmö, den puls som idag präglar staden. Med möjligheter och problem. Jag följer det politiska och ser hur Ilmar Reepalu, arkitekten som ritade den fysiska kartan, med ödmjukhet ser hur det nya Malmö också skapat problem, främst kring integration. Nu är det sociala hållbarhetsfrågor som står överst på dagordningen.

Men, det är den stad i Sverige där invånarna är mest nöjda över sin egen stad. Det finns att lära, av gott och ont.

2009 flyttade jag till Trelleborg, Östra Stranden och ett nytt liv med Bodil. Började pendla till kontoret i Malmö och första resan med buss till och från Trelleborg var en chockartad upplevelse.

Alla lastbilarna på väster. Lämmeltåget av orange bussar genom Malmö. Dessa köer.

Redan första dagen började vi diskutera miljöfrågor vid köksbordet och jag bestämde mig för att göra något mer än att bara debattera hemma och med vänner: jag skulle engagera mig politiskt.

Gick ambitiöst igenom de lokala partiernas program. Miljö var inte något som fanns på dagordningen mer än hos Miljöpartiet. Besökte några partimöten och blev medlem.

Full av energi presenterade jag mina tankar. Det var också i den här vevan jag blev medveten om planerna på hamnutbyggnad och ringled.

Vännerna i Miljöpartiet hade en tilltalande lösning, som skulle både ge en bättre miljö på väster och i centrum. Vi sattes på kommunikation; körde bussreklam, gjorde hemsida och fick bra uppmärksamhet. Den 13 februari 2010 publicerades min första debattartikel i egenskap av fritidspolitiker:

*”För ett och ett halvt år sedan flyttade jag till Trelleborg. Jag chockades av fyra saker:*

*Lämmeltåget av orange bussar för pendlare till och från Malmö. Trafikkaos.*

*Dundrande lastbilar till och från Trelleborgs hamn. 2 000 om dagen. Avgaser och buller. I rusning blir det många lastbilar per minut.*

*Tio bensenmackor i centrala Trelleborg.*

*Färjor på tomgång.*

*Jag studerade de olika politiska partiernas program. Ingen bortsett från Miljöpartiet hade miljöfrågor som något centralt i sitt program. Jag engagerade mig i MP lokalt. Ett litet parti som få verkar ta på allvar. Vi har på olika sätt försökt att få igång en diskussion kring ringled och hamnutbyggnad/flytt.*

*Vi har vunnit en (1) seger i kampen: remissförslagen till översiktsplanen kommer att ställas ut parallellt med kommunens förslag. En liten seger för demokratin.*

*Men jag känner sorg över det låga engagemang som finns och den egoism som präglar debatten. På väster ser man lösningen i att hamnen flyttas mer österut. På öster, där jag bor, upplever man förtvivlan och maktlöshet över att få en motorvägsinfart rakt genom boendemiljö och i kanten av orörd strand.*

*Jag tycker det är förfärligt med den infart som finns idag. Fruktansvärt ur alla synvinklar. Oacceptabelt. Men att flytta problemet hjälper ingen.*

*När väl hamnen är flyttad, den nya ringleden fördärvat delar av landets bästa åkermark återstår att förhandla med industrierna på väster. En miljard är notan för det första ekonomiska vågspelet med flytt av hamnen, vad blir priset i steg 2? Vad kostar det miljömässigt för Östersjön?*



Trelleborgs Allehanda den 13 februari 2010.

Vad är vinsten för Trelleborg?

Framför allt: betyder inte klimatet något? 30 procent fler lastbilar. Ökad personbilstrafik. Större färjor. Ökat buller, mer utsläpp.

Är det den här miljön våra barn och barnbarn ska växa upp i? Kunde ni inte bättre, kommer de att säga till dig? Varför tänkte ni inte längre?

Jag är inte emot färjetrafiken. Jag inser också att det måste finnas utrymme för att ta sig fram billedes. Vi behöver en bra infrastruktur. Samtidigt säger jag att vi behöver bli mer visionära. Kollektivtrafiken – prio spårbundet – måste bli ännu bättre. Kommunen har potential i fråga om turism, jordbruk och industri.

Jag tror inte på en ny storhetsera för färjorna. Samordna

färjetrafiken med Malmö, Helsingborg, Ystad och andra hamnar. Konkurrera inte: Trelleborg förlorar den kampen. Få en nykter syn på hamnens möjligheter.

Vad vinner vi på att Trelleborg i ännu större utsträckning blir en genomfartsstad? Inte ens Berlin-tåget stannar här. Är Trelleborg en plats man åker igenom för att lämna skiten efter sig?

Det blev en kort tid i Miljöpartiet. Jag förstod inte det politiska spelet, kopplingarna i olika sammanhang. När styrelsen inte kunde ge ett entydigt svar avseende programmet inför valet och relationen till Alliansen tackade jag för mig. Min uppfattning var att MP skulle vara helt fritt från överenskomelser med den borgerliga alliansen. Så blev det inte.

## Den lokala motståndsrörelsen FRÅN HAMNGRUPPEN TILL SÖS.

Praktiken var det kört: det var majoritet i fullmäktige för att klubba översiktsplanen, med ringled över Söderslätt och hamnutbyggnad som dominerade inslag. Alliansen ledd av unga kommunalrådet Ulf Bingsgård, som fört moderaterna till valseger 2006 och spräcktt ett långvarigt socialdemokratiskt styre, hade med sig socialdemokraterna. Ett fullmäktigemöte återstod, innan sommarlov och valhöst. Det var mer eller mindre en formsak.

Mitt politiska engagemang hade svalnat, när min hustru en dag i förbigående sa: ”Det ska bildas ett nytt politiskt parti, det är möte i Vattentornet i kväll. Gå dit och lyssna.”

Bertil Larsson och Lars-Olof Flink, som hoppat av Folkpartiet respektive Moderaterna, var initiativtagare. Det var i sista minuten för att få ihop tillräckligt många namn till giltigt valdeltagande i september. Tom Magnusson, reklamstrateg, stod bakom ett upplägg likt ett företags varumärkesprocess. Det skiljde sig radikalt från övriga partier.

Partiidéen hade växt fram i samband med aktiviteter för den opolitiska Hamngruppen, som hade samlat många anhängare, främst på Östra Stranden. I dag har Hamngruppen omkring 2 000 sympatisörer.

Det nya partiets namn var Söderslättspartiet, SÖS, och profilerade sig som ett gränslöst parti med sakfrågor i fokus. Alltså politik på tvären. Valsedelns visade en bred representation. Programmet var definitivt intressant och handlade om mycket mer än motstånd mot hamnutbyggnad.

Mitt arbete för Miljöpartiet hade inte gått obemärkt förbi. Eftersom Tom Magnusson och jag verkade i samma bransch fann vi varandra snabbt. SÖS hade ett proffsigt upplägg.

Jag lyssnade, det mesta lät bra, men jag hade ingen brådska med beslut. Visste att om jag engagerade mig skulle det bli en intensiv sommar. Så är det bara.

Samtidigt kom en inbjudan från Hamngruppen, en ”opolitisk motståndsrörelse mot hamnutbyggnaden”. Frågan



Flygblad och personliga brev hem till politikerna gav resultat.

var om jag hade några idéer hur man skulle nå fram med budskapen? Det var ett uppgivet gäng som hade samlats.

Hamngruppen hade en hemsida och Lars-Olof Flink hade med en enastående frenesi värvat sympatisörer. Men hur få politikerna att begripa, att hela projektet är ett ekonomiskt och miljömässigt vägspel?

Mitt förslag var tre brev som skulle skickas till samtliga politikernas hemadresser. Tre olika budskap:

- **Ekonomi.** Ett vansinnigt risktagande.
- **Miljö.** Större hamn, fler lastbilar - ännu mer utsläpp.
- **Ansvar** för barn, barnbarn och kommande generationer.

Plus en folder som skulle delas ut och aktiviteter i samband med fullmäktige. Skisser presenterades och en strimma hopp tändes. Strategin hade lyckats tidigare i Malmö, när



Räddningstjänsten haft problem med att få igenom sin budskap i fullmäktige.

Hamngruppens tre brev gav önskad effekt. Socialdemokraterna backade, Översiktsplan 2010 återremitterades. Starten på ett febrilt politiskt arbete inleddes: Alliansen ville till varje pris ha ett beslut före sommarlovet och undvika en valfråga. Det hade blivit ja i Miljödomstolen, som överklagats, och grönt ljus i alla andra instanser.

Det blev lång debatt i fullmäktige. Hamnutbyggnaden delades upp i tre etapper, den först var utbyggnad av pirar som fick ja i fullmäktige. Ingen utbyggnad fick ske innan överklaganden av Miljödomstolens beslut från april behandlats i Miljööverdomstolen.

Det blev också beslut om fördjupning av översiktsplanen. Värdefull tidsfrist i kampen och det stärkte naturligtvis



intresset för Söderslättspartiet. Jag hade bestämt mig för att bli medlem och tillsammans med främst Tom Magnusson började kampanjarbetet. De förslagna som var framtagna byggde på en kraftig polemisk ”attack” på Ulf Bingsgård. Det var inget som jag kände för. Den kontakt jag så långt fått med den lokalpolitiska världen var rätt nedslående. Den politiska jargongen var sandlådeaktig, präglad av personangrepp och låg debattnivå. Jag ville se nytt, positivt, bort från personangreppen. Tror att många har liknande uppfattning.

Anslaget ändrades. Sex huvudområden formulerades av lika många grupper. Ett kraftfullt program, som innehållsmässigt utklassade övriga partier med hästlängder.

Problemet var att få ville se en nykomling i det politiska etablissemangen. Mattias Karlsson, politisk redaktör på Trelleborgs Allehanda, såg inget positivt med SÖS och har kanske varit den som sjungit hamnutbyggnadens lovsång högst.



Själv var jag åter i den lokalpolitiska hetluften.

När TA i början av augusti presenterade en opinionsundersökning var det ett nedslående resultat för det nybildade partiet. I praktiken kände ingen till oss. Inte så konstigt eftersom hela kampanjstrategin byggde på att chocka från mitten av augusti och fram till valdagen den 19 september.

Och chockade gjorde vi. En fullödlig hemsida, lokala flygblad, en tidning med 25 goda idéer i 10 000 exemplar och inte minst annonsering under sju veckor på TA:s hemsida.

För att inte tala om bussreklam med personligt profilerade budskap. Det var en kampanj som syntes.

Drygt 1 300 röster och tre mandat var en skräll och början på ett politiskt maktspel.

De medlemmar som grundade partiet och gått in med personliga lån, fick tillbaka sina pengar efter valframgången. Varje mandat ger cirka 30 000 kronor per år i partistöd. Med 100 000 kronor som startkapital hade SÖS gjort underverk.

Ulf Bingsgård, som lett Alliansen till ny seger, hade bestämt sig. Söderslättspartiet skulle hållas utanför makten till varje pris. Den siste Bingsgård ville ha bredvid sig i kommunstyrelsen, KS, var SÖS ordförande Bertil Larsson. Skicklig politiker men också provokativ. Trots att vi var fjärde största parti lyckades Bingsgård manövrera det hela så att SÖS hamnade utanför KS.

Det var ingen större hyllning i TA till ökad politisk mångfald, tvärtom. Som nystartat parti var det praktiskt omöjligt att kunna klara ett budgetförslag på bara några månader.

Kritik som i sig kan vara rätt, samtidigt vore det på sin plats att kanske kika lite närmre kring vad som faktiskt fanns i programmet. Hamn och infrastruktur spelade - och spelar - en väsentlig roll. SÖS har under tre år visat sig vara det parti som i förhållande till representation presenterat överlägset flest förslag. Knappast ett enfrågeparti.

För mig var det en helt ny värld. I min tidigare journalistiska roll var det mest fokus på idrott och reportage, ibland samhällsfrågor. Den politiska världen var jag aldrig inne och granskade. Jag hade alltså ingen aning om hur lokalpolitiken fungerade och det har varit en chockartad upplevelse. SÖS hamnade, bortsett från tre platser i fullmäktige, helt utanför det politiska etablissemanget. Partiet var utmanövrerat från viktiga nämndsplatser. Moderaterna, med Ulf Bingsgård som kommunstyrelsens ordförande, styrde Alliansen, tillsammans med Centerpartiet, Kristdemokraterna, Folkpartiet och Miljöpartiet. Fyra småpartier. Socialdemokraterna blev största parti, men ändå i opposition och med Catherine Persson som ledare. Sverigedemokraterna hade fått en tung position genom ett starkt valresultat och Bingsgårds strategiska agerande.

I det här läget klev Socialdemokraterna in med ett erbjudande till Söderslättspartiet om tre ersättareplatser i nämnderna. Bertil Larsson, ordförande, och jag träffade Catherine Persson, Sten Björk och Nils-Gunnar Snygg i Rådhuset. Samtliga med lång erfarenhet från den politiska världen. Catherine har varit riksdagsledamot. Det var inget tal om samarbete och än idag är jag förvånad över invitationen. En kvalificerad gissning är att Sten Björk kanske trodde att vi skulle bli medgörliga i hamn- och ringledsfrågan. Så blev det inte, något vi klargjorde redan i rådhuset.

Det miljöengagemang som jag visat gjorde att medlemmarna nominerade mig till Samhällsbyggnadsnämnden, som hanterar frågor kring planering, byggande och miljö. Christian Ottergren, tungt namn från företaget Sandvik, blev ersättare i Tekniska nämnden och Birgitta Nogeman, tandläkare, fick platsen i Socialnämnden.

Ingen rösträtt, men väl rätten att yttra sig. Det viktigaste av allt: insyn i vad som pågick.

De stora frågorna var hamnen och Vångavallen, där Ulf

Bingsgård ville ha en ny arena och shoppingcenter i norra delen av Trelleborg. SÖS presenterade ett motförslag: skapa ett fritids- och kulturområde kring Vångavallen: Vånga Park.

Kommunens förslag gick ut på att sälja ett stort antal lodger á 2 miljoner kronor. Storsponsorn och beskyddaren Rune Andersson sa nej. Vi vet hur det har gått för Trelleborgs FF. De svulstiga planerna lades på is. Heder åt Fritidsnämndens ordförande Mats Svensson som stöttade SÖS tankar och en utveckling av nuvarande Vångavallen.

De har ibland känts som att ropa ut i mörkret. Lokaltidningen har i praktiken visat mycket begränsat journalistiskt intresse för SÖS tankar.

I december 2010 var det dags för mitt nästa debattinlägg, i samband med klimattoppmötet i Cancun:

*Vi kan inte och ska inte stänga hamnen. Men vi borde besinna oss när det gäller utbyggnaden och ställa frågan: är detta verkligen rätt mot kommande generationer? Löser vi hamnfrågan på rätt sätt?*

*Hur kommer Östersjön och den marina nationalparken att påverkas?*

*Har konsekvenserna när det gäller strömmar och annan påverkan utretts på ett riktigt sätt?*

*Är det riktigt att dra en två kilometer lång pir, börja muddra för att sedan fylla igen ett vattenområde motsvarande nästan hela Trelleborgs yta? Jag påstår att det blir världens största parkeringsplats. När piren är byggd är skadan skedd. Miljömässigt och ekonomiskt.*

Det var överord. Ytan som fylls igen motsvarar centrala Trelleborg. Men, debattklimatet började hårdna. Tre privatpersoner hade som nämnts överklagat Miljödomstolens beslut till Högsta Domstolen. Det fanns en liten, liten gnutta hopp.

I februari 2011 fick jag ett samtal från Sten Björk, då ordförande hos Socialdemokraterna, konsult i Hamnbolaget. Han frågade om jag hade tid för en fika. Jag tackade nej, var på mitt kontor i Malmö, skulle se en VM-match i handboll.

Vi tog samtalet per telefon och jag var milt sagt chockad efteråt. Sten ringde på uppdrag av Hamnbolaget, som hade ett erbjudande till de tre som överklagat Miljödomstolens

beslut. Sannolikheten att överklagande skulle tas upp i HD var liten, menade Sten, och det hela skulle bara fördröja hamnutbyggnaden.

Erbjudandet var att Hamnbolaget kunde tänka sig att betala upp till 500 000 kronor för att låta oberoende advokater granska huruvida det fanns någon idé i att låta processen fortsätta.

Jag lyssnade, tänkte det här är inte sant. Min medarbetare var där och var också förbluffad. Sten berättade om sitt arbete i hamnen och arvoden på 1 000-1 000 kronor i timmen

Det bästa vore ändå om överklaganden drogs tillbaka och vi kunde komma igång, menade han.

Jag förklarade vänligt, att jag skulle framföra budet, men undrade om han inte var medveten om min personliga inställning till hamnutbyggnaden? Sten menade att fördröjningen skulle innebära ökad miljöpåverkan eftersom muddringen kanske behövde ske under sommarhalvåret. . .

Om Sten enbart kontaktat mig hade det varit omöjligt att lyfta frågan. Men han ringde även Bertil Larsson, ordförande i Söderslättspartiet, som också blev kontaktad av Tommy Halén, VD för Hamnbolaget.

Vi fick båda samma historia. Det hela togs upp i SÖS styrelse, som beslöt att ligga lågt. Vi ville inte skada (s).

I samband med en föreningstillställning i Parken hände det att Catherine Persson, oppositionsrådet (s), satte sig bredvid mig. Jag skickade ett SMS till Bertil och frågade: Catherine är här, ska jag ta upp Björks erbjudande med henne? Ja, blev svaret.

Catherine och jag gick ut. Jag berättade hela händelseförloppet, både en och två gånger. Hon var lindrigt sagt chockad, bad att få återkomma.

Veckan efter ringde hon och bad mig upprepa det hela, vilket jag gjorde. Hon skulle ta upp frågan både i partiets styrelse och som vice ordförande i Hamnbolagets styrelse.

Det var tyst under en tid och så fick vi kontakt. Hon meddelade att både Sten Björk och Tommy Halén inte kändes vid något samtal och att vi alltså ljög.

Tiden gick. Inget hände. SÖS beslöt att avvakta. Varför vet jag egentligen inte. Vi hade inget samarbete med socialdemo-

kraterna. Bortsett från första mötet efter valet då de erbjöd ersättareplatserna hade vi inte haft någon kontakt.

Själv kände jag stark frustration. Mötet med den lokalpolitiska världen var inte vad jag hade hoppats på. Det var inte bara en positiv valframgång.

Vi hade våra röster i fullmäktige, men i nämnderna är det relativt tändlöst när man sitter på ersättareplatser. Det tar också tid innan man förstår vad allt handlar om. Någon större inkörning är det inte frågan om.

SÖS sågs inte med blida ögon. Även om jag har en god relation med medlemmarna i Miljöpartiet var det inte populärt att jag valde SÖS. Det kostade MP några mandat, fick jag höra, vilket i sig var smickrande, men kanske överdrivet.

Jag har följt nästan alla fullmäktigemöten, antingen i Parken eller via lokalradion och det är inga upplyftande tillställningar. Politiken i Trelleborg präglas av gamla motsättningar, som också speglade sig i SÖS partimöten, som hålls inför varje fullmäktige.

Merparten av tiden kändes som en diskussion om Alliansens uselhet än vad vi kunde göra för att förändra det hela. Det stod mig upp i halsen och vid ett möte rann sinnet över.

Jag ställde mig upp och förklarade att jag är trött på att höra om allt gammalt groll. Varför gör vi inte något nytt, något eget som utvecklar det utmärkta valprogram vi har?

Jag vill leva i Den Goda Staden! närmast skrek jag ut och förklarade vad jag menade.

Det blev startskottet till ett kreativt och utvecklande tänk.

Problemet för Söderslättspartiet var fortfarande att få ut budskapen. TA var inte speciellt intresserat av att lyfta nya tankar. Oavsett vad SÖS gjorde framställdes partiet i såväl TA som i det politiska etablissemangen som ett enfrågeparti. Så har det fortsatt, trots att motsatsen är lätt att bevisa, både i fråga om motioner och debattartiklar.

Våren 2011 lanserades Den Goda Staden, ett brett program inom olika områden. För Alliansen stod hamnutbyggnad, ringled och bygget av ett nytt Vångavallen, fotbollsarenan, kombinerat med shoppingcenter högst på listan. Planerna på shoppingcenter fick kritik internt, när ordföranden i Fritidsnämnden, Mats Svensson (KD) gick emot.

Jag bestämde mig för att starta en blogg: Ditt Parlament och att arbeta med mailutskick för att lyfta intresset för bloggen. Som kommunikatör har jag lång erfarenhet av såväl internet, webb som sociala medier. Om inte lokalmedia var intresserat fick vi skapa vårt eget forum.

Lars-Olof Flink, en av SÖS-grundarna, värvade idogt sympatisörer och mailadresser, vilket gjorde att vi fick ut budskapen till drygt 1 300 mailadresser. Inledningsvis var bloggen en del av SÖS, men efter ett tag bestämde jag mig för att köra den som en helt personlig blogg. Så är det än i dag.

Det fanns en tanke om att en dag kanske starta en lokal nättidning. . . Bloggen fick ett bra bemötande. Många läsare och relativt flitig debatt.

Det första inlägget handlade inte helt överraskande om just hamnen och än idag är det samma argument. Skillnaden är att hamnutbyggnaden inte gick att stoppa.

Då ställde vi följande frågor:

- *Har hamnen, som omsätter 200 miljoner kronor, verkligen råd att investera 1,2 miljarder kronor? Malmö hamn inviger sin nya satsning i september. Stockholm satsar på ny hamn. Göteborg, Helsingborg och Karlshamn investerar. Stena Line, som driver Scandlines, satsar på Karlskrona. Risken för en kraftig överetablering som endast gynnar rederierna är uppenbar.*
- *Varför ska Trelleborgs invånare gå i borgen för byggandet av etapp 1, den 2 kilometer långa piren? Hur påverkar den en redan dålig havsmiljö och det planerade marina reservatet vid Skåre? 335 miljoner kronor är mycket pengar.*
- *Hur påverkar Fehrmarnförbindelsen trafiken över Östersjön? Förlorar Trelleborg än mer tågtrafik? Och blir det än mer fokus på lastbilar?*
- *Vad händer med järnvägstunnel Helsingborg-Helsingör?*
- *Hur påverkas miljön i Trelleborg och i Skåne? Buller och avgaser. Det kommer att ta minst 20 år innan det är aktuellt med en ny infart. Det hårt drabbade västra området, drabbas än värre. Har vi råd att utsätta morgondagens generationer för detta?*

Låt hamnen ligga kvar. Ställ skarpa miljökrav snabbt. Avgasrening omedelbart. Invånarnas hälsa ska inte lida i väntan



på att fartygen väljer för miljön bättre bränslen. Talet om biogasdrivna fartyg är långt borta. Vi måste agera nu.

- *Bygg snabbt Cityringen från Maglarpsrondellen, med en hamnin fart genom västra industriområdet och tunnel sista biten till färjorna.*
- *Satsa på ett truckcenter i västra industriområdet. Inga problem med avgaser i hamnen, som åter kommer trelleborgarna till glädje.*
- *Se till så att omringering av järnvägsgods sker centralt, utanför tätbebyggt område.*
- *Kräv att staten tar ansvar om hamnen är en angeläget för hela Sverige.*

Lösningen med infart och truckcenter har utvecklats, och i stora drag håller all argumentering än idag. Tänk om det funnits intresse för diskussion och samspel.

Idéerna flödade. Vi föreslog att kommunen skulle modernisera Vångavallen och binda ihop utomhusaktiviteter med



Inför valet 2010 presenterades en bred kampanj med många spännande tankar. Bussreklam, utskick till hushåll, personlig bearbetning, hemsida mm. Våren 2011 startades dittparlament.se, en blogg som idag drivs helt privat. Såväl valprogram med starkt fokus på webb och kommunikation och bloggande var politiskt nytänkande.

allt som redan fanns i nyrenoverade Södan, handbolls- och ishockeyanläggning. I anslutning till Vångavallen föreslogs ett friskvårdscentrum och ett nybyggt kultur- och konserthus som trelleborgarna så länge efterlyst och som kunde bli Kulturskolans centrum: Kultura. Vånga Park – ett bra samlingsnamn, tyckte vi.

Hela idéen var att bygga skapa att grönstråk från Stads-parken och upp till Vångavallen. I planerna fanns också att förtäta staden, utnyttja de många ”bombhålen” som finns – och fortfarande finns kvar – och få fart på byggande.

Våra anhängare tyckte om idéerna, men i övrigt var det tyst. Socialdemokraterna i Samhällsbyggnadsnämnden har under de drygt tre år jag suttit inte visat något större intresse för nya tankar eller idéer. Det har inte varit något generöst mottagande, kanske mycket beroende på kritiken mot infrastrukturplanerna, men också brist på nytänkande.



## LÖGNEN BLIR OFFENTLIG.

Det blev sommar och semester. Irritationen steg över att Björks agerande fått gå obemärkt förbi. Jag bestämde mig för att lägga ut en artikel på bloggen dittparlament.se. Detta låg insprängt i ett lite längre inlägg:



”Vad gör socialdemokraterna i Trelleborg? Jag undrar igen. Partiets miljöprofil och talesman – av hamnen inhyrd konsult – skriver det ena debattinlägget efter det andra i TA om hamnens förträffliga miljöagerande. Nu ska man ta hand om skiten som fartygen i årtionden släppt ut i havet. Det är bra. Jag skojar inte. Men var var han tidigare? Och han hävdar att det i princip är klart, att systemet är igång. I vilket fall som helst, vägrar han svara på raka frågor på TA:s insändarsidor. Likadant var det när han i yviga ordalag talar om biogasdrivna fartyg.

Har TA undersökt det faktum att hamnen var beredd

att betala advokatarvoden i samband med överklagandet av Miljödomstolens beslut? Jo, för att se om det verkligen fanns anledning att överklaga, om det inte vore bättre att dra tillbaka överklagandet. Ja, nu har jag skrivit det som retat mig otroligt mycket. En och annan lär hävda att jag ljuger, men det var fler än jag som fick det ”generösa” erbjudandet.

Ja, nu har jag skrivit det som retat mig om det ekonomiskt och miljömässigt vansinniga sätt som föreslagits.

Vad är det för en luddig vision om att Trelleborg kommer att blomstra bara för att nuvarande hamn blir större? Den byggs ut ENBART för godstransport.

Hanteringen är en skam från början till slut och jag står för varje bokstav!”

Andreas Mårtensson, journalist på TA, snappade upp inlägget och började gräva. Under några dagar var det stora rubriker. Men alla inblandade blånekade.

Det hela kändes än märkligare.

Det hela skulle dock utredas. Och bli än svårare att förstå.

”Hej Jonas!  
Med all respekt för att ”Det är i första hand en fråga för bolagets styrelse att hantera” ( TA den 29 juli 2011), tar vi oss friheten att skriva till dig.

Inte nog med att vi har tappat förtroende för VDN för länge sedan, vi har inget förtroende för Jan Isaksson (ordförande). Nu backar han dessutom upp VD i media med lögn efter lögn. Vi båda är direkta vittnen till att Tommy Halén faktiskt har kontaktat Söderslättspartiet, likaså att Catherine (Persson, vice ordförande Hamnbolaget, RED:s tillägg) har tagit upp detta i styrelsen både utan och med Tommy Haléns närvaro.

Våren 2010 fick xxx, ett avtal av Tommy Halén som han bad henne ta hand om. Avtalet hade han fått av

## Brevet som förändrade allt, trodde vi SANNING UTAN KONSEKVENNS.

Alla förnekade kännedom om att det skulle ha förekommit samtal mellan Hamnbolagets parter och mig och Bertil Larsson, Söderslättspartiet.

Under sommaren hade det gjorts en utredning angående ”olämpligt språkbruk av bolagets VD Tommy Halén”. Ordförande Jan Isaksson (M) ledde utredningen och Hamnbolagets egen advokatbyrå Mannheimer Swartling fick uppdraget. Advokatbyrå hade också en egen representant i Hamnbolagets styrelse, så någon opartiskt utredning var det knappast tal om. Slutresultatet blev en muntlig redogörelse för styrelsen och att inget kunde bevisas. Halén menade att det var jargongen i en ganska tuff hamnmiljö.

Sedan följde alla turerna kring Sten Björks och Tommy Haléns erbjudande om advokathjälp. Det slutade som sagt med förnekelse och allt hade säkert varit frid och fröjd för Hamnbolaget om inte två medarbetare slutligen reagerat. De skrev ett brev till Jonas Rosenkvist, kommunens dåvarande chefsjurist, idag kommundirektör, där de visade i punkt efter punkt på ett mycket märkligt agerande från ledningen.

Brevet blev offentlig handling. Jag publicerade det på Ditt Parlament efter samråd med personerna som avslöjat det hela. De visste att loppet mer eller mindre var kört för dom i bolaget. De vågade knappast visa sig på stan; de var rädda. Deras kritik handlade om att jämställdhetsarbete motverkades, det rimliga i dyra konsultavtal (Sten Björk) för miljötjänster när man hade egen miljöansvarig, om frågetecken kring en ny medarbetare som tagit med sig avtal från sin förre arbets-

givare, en nedlagd utredning om sexuella trakasserier med mera.

Droppen som fick bägaren att rinna över var lögnerna om kontakterna med Söderslättspartiet! De bekräftade i brevet till Rosenkvist att såväl Björk som Halén haft kontakt med Söderslättspartiet och att det varit uppe på styrelsemöte.

Nu skulle ordförande Jan Isaksson gå till botten med det hela! En oberoende utredning skulle göras. Under Isakssons ledning! Uppdraget gick till advokatbyrå Hamilton och advokat Erik Danhard.

Utredningen var ett skämt. Beträffande det som rörde mig och Bertil Larsson var det följande frågeställning och direktiv till utredaren, från Isaksson:

” 7. VD ”tar lagen i egna händer” och är beredd att lägga 500 tkr på advokater. Styrelsens ordförande ljuger och VD ljuger.

(Förutsättning till Hamilton:)

Notering: Påståendet har uppfattas som att invändningar görs mot att verkställande direktören föreslagit Söderslättspartiet att låta ett privat skiljeförfarande pröva frågan om utsikterna att få prövningstillstånd i Högsta Domstolen avseende överklagat miljöprövningsärendet rörande hamnutbyggnaden, för vilken kostnaden har uppskattats till 500 tkr.

Den externa utredningen skall utreda vilket föreslag som verkställande direktören underställt Söderslättspartiet samt om förslaget utgör mutbrott (bestickning).”

Utredningen kom fram till att Tommy Halén kan ha brutit mot lagen om skydd för företagshemligheter när han tog

emot dokument som rörde CMP (Copenhagen Malmo Port).

I övrigt visade utredningen, enligt Hamiltons jurist, inte att ledningen skulle gjort något oegentligt.

Mattias Karlsson, ledarskribent på TA, skrev i en artikel med rubriken: Som man ropar får man svar:

”Först och främst, det är bra, till och med nödvändigt, att en oberoende part har gjort utredningen. Vad är då resultatet? Det är klenst.”

Issaksson konstaterade att det hela kunde läggas i kommunens arkiv. Saken utagerad.

Undrar egentligen hur Catherine Persson kände sig? Hon hävdade bestämt att hon lyft frågan i styrelsen. Detta förnekas av de inblandade med förevändningen, att inget är protokollfört. Catherine var naturligtvis i en ytterst känslig situation när hon tvingades konfrontera sin egen socialdemokratiska ordförande.

Det var en pinsam utredning och Hamnbolagets arroganta beteende har fått fortsätta. I samband med att utredningen offentliggjordes frågade Andreas Mårtensson om min åsikt:

- Jag tycker det är graverande att de inte pratat med mig, jag var ju den som Sten Björk kontaktade först, var mitt svar.

På sensommaren var det dags för första mötet i Samhällsbyggnadsnämnden. Det var spönt i förrummet till sessionsalen. Sten Björk kom fram till mig och jag konfronterade honom med den enkla frågan:

- Sten, ringde du mig?

Han pratade om allt annat. Jag ställde frågan igen:

- Sten, för andra gången. Ringde du mig?

Ånyo ett svar om allt annat och hur svårt det var med Söderslättspartiet och vilket helvete Ditt Parlament ställt till med. I rummet var det spönt. Alla väntade på att gå in till dagens möte.

- För tredje gången. Det måste vara oerhört enkelt att svara på frågan. Ringde du mig? Ja eller nej!

- Jag ringde, men för att diskutera lite kring olika frågor.

- Tack, Sten. Jag behöver inte veta mer. Det räcker.



Den politiska världen kändes olustig. Jag skrev på bloggen:

*Det är bara en sak, med risk för att vara tjugig: jag accepterar inte att bli kallad lögnare!*

*Fullmäktige är kommunens högsta organ. Inger Hansson heter vår ordförande, just det vår ordförande; du representerar mig och alla andra i Trelleborg! Tycker du, Inger att detta som skett är ok? Catherine Persson – är du nöjd? Jag har frågat innan och jag gör det igen:*

*Är det så illa att jag inte begriper, att några lögnare får vi tåla?*

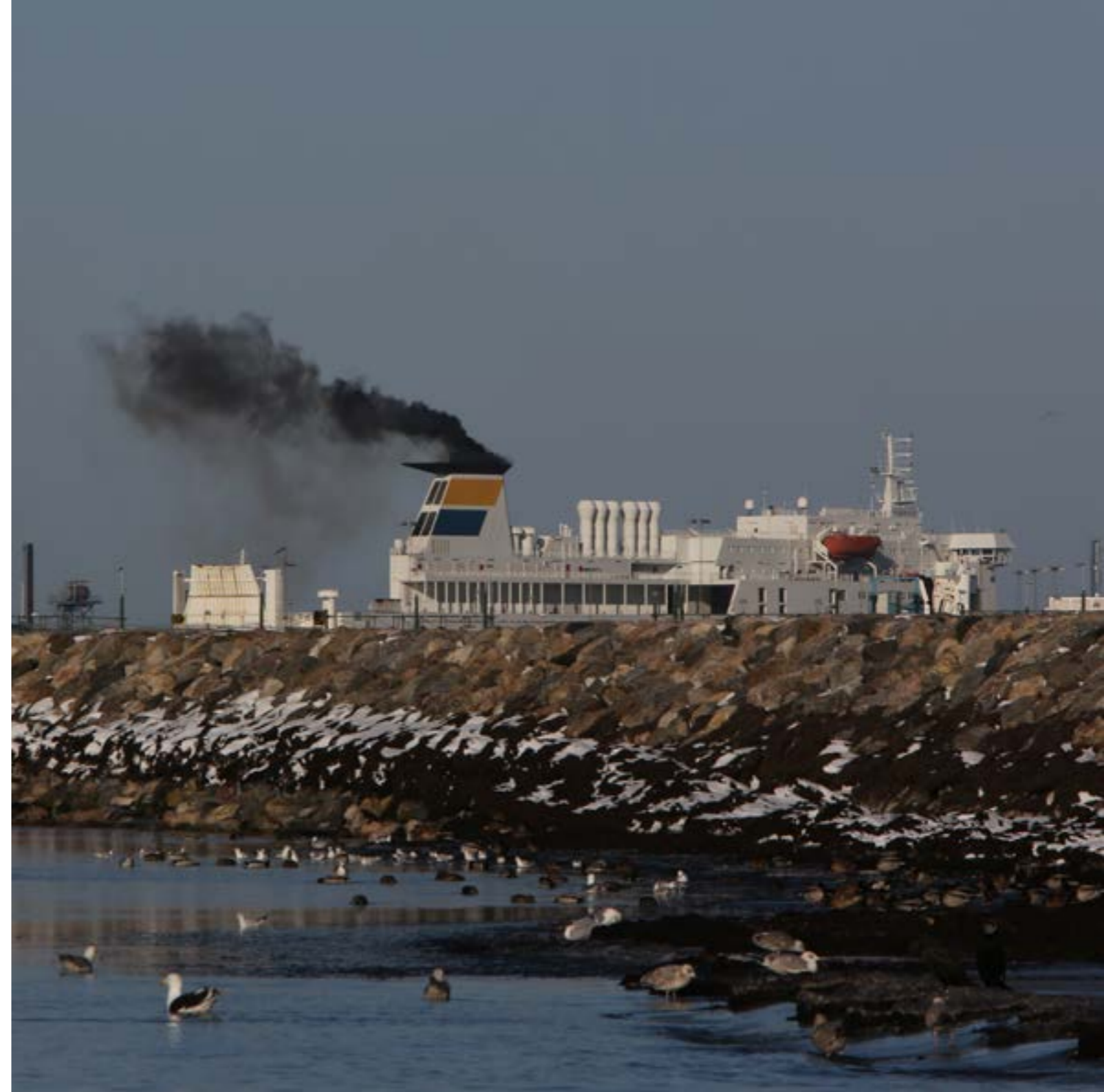
*Eller ännu värre: är stolen ni sitter på viktigare än sanning och moral?*

*Jag bara undrar.*

*Min politikerkarriär i Trelleborg lär inte bli långvarig.*

*Är inte intresserad av det här spelet.*

*PS Hur vet du som läser detta, att det inte är jag som ljuger? Eller vad säger att Bertil Larsson i Söderslättspartiet talar sanning? Det vet du inte. Så otäckt är det. Men jag vet och det räcker. DS*



Alla dessa anteckningar längs Östra Stranden

## Naturens kraft.



*Hur påverkar människans ingrepp naturen?*

*Den högra bilden tog jag den 9 december 2009, den ovan knappt två år senare. Den gemensamma nämnaren är att kustlinjen lever. Ibland är det berg av tång, för att nästa dag vara ren sandstrand, tången bortsköljd av vågorna.*

*Otaliga är bilderna jag tagit av hamnutbyggnaden. Staketet som precis blivit förlängt vittnar om vad en 2 kilometer lång pir kanske kan innebära. Den är ännu inte byggd.*

*Jag får höra fiskarnas berättelse, om hur utbyggnaden i Ystad påverkat strandlinjen, den fåfånga kampen i Smyge och Gislövs helvete med tången.*

*I översiktsplanen talar man varmt om kustens betydelse. 13 kilometer långa promenadsträcka. I framtiden.*

*Om man inte kan vårda dagen, hur kan vi lita på att det blir bättre i framtiden?*



20 maj 2013. Infart och parkeringsplats.

## Hamnbolagets provokation.



*Hur många gånger har jag varit här? Ingen aning. Tusentals bilder, lika många tankar och lika ofta: varför?*

*Minns första gången jag fick det berättat: Två pirar, den längsta 2 kilometer. Utfyllnad för lastbilar och kajer motsvarande 80 fotbollsplaner. Någon i det politiska lägret sa: det blir bättre miljö för city och stränder.*

*Detta är en f d strand.*

*City är 500 meter bort.*

*Han sa också:*

*– Blir det inte bra kan man ju alltid sälja fyllnadsmassorna.*

*Bilden visar på en total provokation och ett förakt för de demokratiska spelreglerna. Hamnbolaget har föregripit hela infartsprocessen genom att förbereda för östlig infart längs järnväg och strandlinje trots att miljötillstånd utgår från västlig infart.*

*Vansinnet griper tag i mig.*







## Miljömässigt och ekonomiskt vågspel **MÅNGA FRÅGOR, FÅ SVAR.**

**T**relleborgs Hamn har spelat en viktig roll i stadens utveckling under århundranden och gör det fortfarande. Hamnen är en del av stadens identitet och historia, liksom "Gummifabriken", Trelleborg AB. Men förutsättningarna för verksamheten har ändrats dramatiskt under senare år. 2008 noterades rekord i fraktat gods, men därefter har det stagnerat och i synnerhet järnvägstrafiken har minskat.

Hamnbolaget ägs till 100 procent av kommunen. Om-sättningen 2011 var nästan 203 miljoner kronor, vinsten efter skatt 1,3 miljoner. 2012 var motsvarande siffror 192 miljoner kronor respektive 87 000 kronor. Skulderna uppgick till drygt 670 miljoner kronor.

Under 2012 hanterades totalt drygt 170 miljoner ton gods i de svenska hamnarna, varav 10,8 miljoner ton i Trelleborg, alltså sex procent av den totala mängden. Totalt var det en minskning med 2 procent jämfört med året före och nivåerna är nästan tillbaka till 2004 års nivå (Trafikanalys). Antalet fartygsanlöp minskade med 4%. Hamnens miljötillstånd baseras på en tillväxt till 17 miljoner ton – hur ska det gå till?

Sverige är ett exportberoende land. Konjunkturen är svag, osäkerhetsfaktorerna många. Transportbehovet globalt har minskat. Ökande miljökrav och dyrare bränsle är några faktorer, men också att det i framtiden inte blir lika attraktivt att lägga ut produktion på andra sidan jordklotet. Varken lönemässigt eller etiskt försvarbart. Råvaror kan inte skickas runt jorden för olika förädlingsprocesser. Vi ser också en teknisk utveckling i tillverkningsindustrin. Ökad mekanisering. Produkterna blir mindre. Tänk teve, så förstår alla.

Mot detta står naturligtvis utvecklingen av e-handeln, som innebär att mer skickas direkt hem till oss. Men kostnadskraven och smartare logistiksystem innebär att rederierna kommer att sträva efter än mer optimering i logistik.

Dessutom och det kan inte understrykas tillräckligt ofta: Det är inte försvarbart ur miljöperspektiv att skapa incitament för än mer lastbilstrafik på våra vägar, inte bara i Trelleborg och Sverige utan i hela Europa.

Detta bekräftas också av Christer Dahlberg, styrelsemedlem i Söderslättspartiet, som skrev ett yttrande rörande översiktsplanen (FÖP). Christer har 40 års erfarenhet inom internationell industri, mestadels inom Inköp och Logistik, samt under många år ingående i företagets koncernledning.

*"Vi måste inse att det konjunkturläge som präglade åren 2006 -2008 var en tillfällighet. Det kommer inte tillbaka inom överskådlig tid. Boston Consulting Group visade i våras på en analys som förutspådde att upp till 75 000 jobb tyvärr kan försvinna inom Sveriges tillverkningsindustri fram till 2020. Återigen tyvärr, men höga lönekostnader, en stark krona, svårigheter med att rekrytera kompetens driver våra framgångsrika internationella företag att flytta produktionen för att behålla global konkurrenskraft. Tillverkningsindustrins andel av BNP har sedan 1995 minskat till runt 12 %, ca 30 % reduktion, och det fortsätter.*

*Detsamma gäller för många andra EU-länder. Produktionen kommer inte tillbaka, BRICT – länderna har byggt upp sina produktionskapaciteter och vi i Sverige måste utvecklas inom högteknologi, tjänster, service, turism mm. Jag vet inte vilka rådgivare kommunstyrelse och kommunfullmäktige håller sig med men nog skulle ett uppdaterat och nyanserat omvärldsperspektiv kunna tjäna som en ögonöppnare och få ledamöterna att ifrågasätta såväl de ekonomiska prognoser som de tillväxtprognoser som Hamnbolaget ger.*

Jag är inte ekonom, men har haft egen verksamhet i mer än 25 år och kan läsa en resultat- och balansräkning hyfsat. Räntekostnaderna ökar i takt med lånebehovet. Var är brytpunkten där intäkterna inte räcker till för att betala räntor och amorteringar? Närmar vi oss en krissituation?

Ett av de starkaste motiven för utbyggnad av hamnen var krav från rederierna på utökade hamnytor eftersom de skulle investera i nya färjor eller bygga om de äldre. Påstod hamnledningen. Vid direkta samtal med TT-Lines ledning förnekades detta. När SÖS fullmäktigeledamöter ställt direkta frågor till Hamnbolagets styrelseordförande Jan Isaksson har det alltid varit svävande svar. En stunden har det varit krav från rederierna, i nästa har det varit nödvändigt för att Hamnbolaget ska kunna möta framtida konkurrens.

Lägg därtill osäkerhetsfaktorer kring rederinäringen generellt. Jag vet exempelvis att det var många turer innan TT-line skrev på ett nytt avtal.

Många frågor, få svar har varit genomgående tema.

Helt klart är att om Hamnbolaget inte ägdes av en kommun, skulle troligtvis ingen bank ställa upp med lån för en finansiellt så riskabel verksamhet. Men när kommunen 2010 och 2013 gick i borgen för lån på 882 miljoner kronor är det alla invånare som garanterar att skulderna kan betalas.

Vilken bank skulle inte jubla över den affären?

Det innebär att varje nyfödd börjar livet med en skuldsedel på 20 000 kronor. En tvåbarnsfamilj garanterar lån på 80 000 kronor. En kommun går knappast i konkurs, utan det innebär i värsta fall skattehöjningar.

Hamnbolaget har tillgångar i form av mark som kan avyttras och bebyggas och det är vad kommunen vill göra med projektet Sjöstaden. Havsnära boende, som Malmös Västra Hamnen. Men det är högst osäkra tillgångar och bland annat har Länsstyrelsen tydligt flaggat upp för många frågetecken kring bostäder så nära en tung industriverksamhet som en hamn med gods- och lastbilshantering innebär. Även sett ur perspektivet att vi kan förvänta oss havsnivåhöjningar, med tanke på klimatsituationen, finns det osäkerhetsfaktorer. Hamnen är också vad som kallas för riksintresse och i valet mellan färjor och bostäder ”vinner” då det förstnämnda.

I Helsingborg, där det finns tvingande regler för utsläpp från fartyg, har kommunen fått bakslag när det gäller byggande av bostäder i nära anslutning till hamnverksamheten.

Den miljödömdom som ligger till grund för hela utbyggnaden av hamnen i Trelleborg förutsätter en västlig infart.

I kommunstyrelsen är det endast Miljöpartiet som haft avvikande åsikter kring hamnutbyggnad, ringled med östlig infart och Sjöstaden.

Socialdemokraterna värnar jobb och ser liksom Moderaterna och övriga partier Sjöstaden som ett lokomotiv för kommunens utveckling. Sverigedemokraterna säger ja, förutsatt att staten står för kalaset. Smart hållning, då har man inte behövt ta ställning.

Alla inklusive Söderslättspartiet vill öppna upp staden mot havet för att öka attraktiviteten. Det behövs också ökad skattekraft i kommunen. Men inte ens det faktum, att Skanska dragit sig ur projekt på Maglarps strand eller att Riksbyggen hoppar av ett spännande projekt på bästa cityläge får kommunstyrelsen att ställa frågan: borde vi inte tänka en gång till?

Socialdemokraterna hävdar när det gäller hamnen att man värnar om arbetstillfällena. I Fördjupning av översiktsplan står det att ”850 personer är direkt sysselsatta i hamnen, och än fler i de företag som bedriver verksamhet som har direkt eller indirekt koppling till hamnen”. Hur många verksamheter finns det i dag i hamnen? Hamnbolaget sysselsätter 100 personer. Det finns inte ett åkeri som snart har råd med svenska chaufförer. Under första kvartalet gick 60 åkerier i Skåne i konkurs! Det är en ur sysselsättningssynvinkel rutten bransch, där många nu arbetar under slavliknande villkor!

Kommunen tycker det är förträffligt att Dux och Pergos lokaler nu är tomma. Det är åtskilliga hundra arbetstillfällen som försvunnit, utan att kommunen gjort något. Pergo lär enligt initierade källor ha varit intresserat av satsa på Trelleborg, eftersom man som så många andra förändrar sin globala produktionsstrategi. Vi lär inte få något svar på riktigheten.

Styrolution, som har sin verksamhet närmast hamninloppet och där producerar polystyren, sysselsätter 50 personer. Jag vet vilken arrogans ägarna bemötts med av kommunledningen. ”Ni betalar ingen skatt här”, var en kommentar.

Drygt 40 av Styrolutions medarbetare bor i kommunen.

Bolaget omsätter cirka 1 miljard kronor, tjänar 100 miljoner kronor. Vid ett tillfälle sa Hamnbolaget upp avtalet, men fick ta tillbaka uppsägningen.

Vad kostar det kommunen att ”bli av med bolaget”? Minst en miljard. Vad kostar saneringen av hamnområdet? Minst 100 miljoner kronor, enligt experterna.

Och så vidare.

## Om lobbyism och styrelseuppdrag DAGS ATT UTKRÄVA ANSVAR.

**V**i lever i lobbyismens tidevarv. Hamnbolaget har ett uppdrag av kommunledningen, som tillsatt en bolagsstyrelse. Precis som i andra aktiebolag. Men det kommunala bolagets styrelse har i mina ögon ett större ansvar än det privata, eftersom man ansvarar för invånarnas medel. En kommun har ingen vinstdrivande verksamhet.

Låt oss börja med lobbyismen. I april 2011 skrev Tom Magnusson, varumärkesstrateg och författare till Söderslättspartiets grunddokument, och jag ett debattinlägg på Newsmill. Här är utdrag ur debattinlägget:

*”Vi är många som ifrågasätter den planerade utbyggnaden av Trelleborgs hamn. Den ekonomiska kalkylen är bristfällig. Många trelleborgare bävar inför ökade bullernivåer och luftföroreningar. Utbyggnaden är helt enkelt inte dimensionerad efter stadens kapacitet. Vi är också många som, trots vår starka övertygelse, drabbats av uppgivenhet inför de offensiva kampanjer som syftar till att tysta kritiska röster i frågan.*

*Trelleborgs Hamn AB, ett av Trelleborgs kommun helägt bolag, har bestämt sig för att genomföra hamnutbyggnaden till vilket pris som helst. I priset ingår bland annat de konsulttjänster som Trelleborgs Hamn AB köpt under åren 2008-2010. Det är inte konsulttjänsterna i sig som är utmärkande i det här fallet, utan vad de använts till, nämligen att bedriva opinion riktad till politiker och medborgare i ägarkommunen.*

*Gullers Grupp var den PR-byrå som fick i uppdrag att ”ta fram och genomföra en kommunikationsstrategi vars syfte var att få ansvariga politiker i Trelleborgs kommun att fatta beslut och säga ja till utbyggnad och flytt av Trelleborgs hamn”, enligt byråns egen beskrivning av uppdraget. Argument från motståndare har kartlagts och motargument arbetats fram, och resulterat i en mängd debattartiklar och nyhetsartiklar. Trelleborgs Hamn AB köpte även en vision om att ”skapa Östersjöns modernaste klimatsmartaste hamn”.*



*Ett kommunalt bolag, som omsätter cirka 200 mkr och gör en vinst på bara några miljoner, kompenserar alltså orealistiska visioner och bristfälliga underlag med PR-kampanjer och för det enskilda ändamålet konstruerade visioner, i syfte att påverka sina ägare som är kommunens invånare.*

*Vi står inför ett allvarligt demokratiproblem när Trelleborgs Hamn AB genom medier och lobbying försöker påverka samhällsutvecklingen. Självtändig propaganda strider mot idén om att förverkliga folkviljan. Politikernas uppgift förskjuts från att instruera Trelleborgs Hamn AB om vilken verksamhet som ska genomföras till att hos väljarna förankra en politik som Trelleborgs hamn AB har formulerat. Gränsen mellan information och påverkan har blivit alltmer otydlig.”*

Inte olagligt, men är det etiskt och moraliskt försvarbart? Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd kom till Trelleborg för att kasta både första och sista stenen i hamnutbyggnaden. En minnessten ska uppföras till hennes ära.

Karl-Petter Thowaldsson, LO-basen, bjöds in och ”blev imponerad av hamnens storlek”.

Hamnen bjuder på studiebesök och Hamnens dag. I sig

ok, men inte när man under guide turer talar om "förse-ningar och nattligt arbete på grund av medborgares över-klaganden" eller berättar för eleverna på intelligande Östra skolan att "deras skola ska rivas 2015 eftersom det ska bli lastbilsinfart där".

Och Trelleborgs Allehanda är på plats och ger utrymme för positiva nyheter kring det hela. Det har inte varit många kritiskt granskande artiklar om varkens hamnens ekonomi eller hur ringled och östlig infart kan påverka människorna.

Mot Hamnbolagets PR-maskin står ideella krafter.



I en presentationsbroschyr för Hamnbolaget finns ett citat av Maria Wetterstrand, Miljöpartiet. Jag mailar och ställer frågan om hon är medveten om sin medverkan i broschyren eller helheten i planerna, och hon svarar:

*"Ditt mail är för långt för att jag ska hinna gå igenom det i detalj just nu. Men jag har inget minne av att de frågat mig om att medverka i den där broschyren. Och citatet känner jag inte heller igen i sin exakta utformning, även om jag tycker att det är rimligt att staten kan stödja vissa investeringar i hamnverksamhet då båttransporter är energieffektiva."*

Under årets Almedalsvecka fanns Trelleborg och Hamnbolaget på plats, vilket jag tycker är bra. Men någon bra PR-aktivitet kan det ur Hamnbolagets synvinkel inte sägas vara, trots fyndig inbjudan där kommunalrådet utmanar Anders Borg.



Deltagare, oavsett politisk hemvist, var i stort överens om två saker:

- landtransporters miljöpåverkan måste minska
- transporter sjövägen och i synnerhet satsning på kustnära trafik bör prioriteras.



Det talas allt mer om kommunala utsvävningar ifråga om svulstiga planer på simhallar, fotbolls- och hockeyarenor. Makthavarna bländas av en stol på VIP-läktaren. Planer som hotar andra, primära kommunala åtaganden, som skola och omsorg.

I Trelleborg finns det all anledning att ifrågasätta sammansättningen av Hamnbolagets styrelse. Vilken insikt har politikerna om affärsmässig verksamhet? Några av ledamöterna har eller har haft intressen i transportbranschen och en ledamot hade en hög befattning inom den bank som beviljat lån. Det är till stora delar samma personer i styrelsen som sitter i fullmäktige och nämnder. Är det rimligt och acceptabelt ur demokratisk synvinkel?

Kan ledamöterna i styrelsen hävda, att de beslut som i Trelleborgs fall tagits i fullmäktige avseende hamnutbyggnad, ringleds- och Sjöstadenplaner baserats på marknadsmässiga och professionella utredningar samt att man fått bra information kring projekten?

Kan vi som invånare och delägare lita på att det i styrelsen

finns den professionella kompetens som ett större bolag trots allt bör ha? Vem är det politikerna i styrelsen i första hand har ansvar inför? Vilket svar det än blir anser jag, att vi som medborgare inte fått den information som borde vara en självklarhet när det gäller beslut som i så hög grad påverkar hela kommunens ekonomi, miljö och verksamhet med ansvar för många kommande generationer.

Trelleborgs kommun har trots allt gått i borgen för totalt 887 miljoner kronor för att säkra utbyggnaden. Summan är hisnande i sig och ännu mer anmärkningsvärd om rådande förutsättningar tas i beaktande. De visar att psykologiska och patriotiska faktorer helt tagit överhanden.

Det är också oklart vilka nya affärer det är Trelleborgs hamn planerar för. Redan i dag råder hård konkurrens och tendenser till överkapacitet bland de svenska hamnarna.

Rederierna kämpar om marknadsandelar. Stena Line ska spara en miljard. Tänk om det blir på bekostnad av Trelleborg? TT Line kämpar för att öppna en Polen-linje, skulle varit klart under sommaren.

Det vimlar av osäkerhetsfaktorer.

Mängden gods har minskat, personal har sagts upp och ytterligare besparingsåtgärder vidtagits.

I planen för utbyggnad så räknade Hamnbolaget 2012 med en omsättning på 217 miljoner kronor, verkligheten blev 190 miljoner. År 2015 skulle den beräknade omsättningen vara 259 miljoner kronor. För att nå det mål som satts upp för 2015, måste omsättningen öka med 30 procent. Kalkylen bygger på en årlig ökning på två procent. Är styrelsemedlemmarna medvetna om det ekonomiska läget, att intäkterna snart kanske inte räcker till räntor och amorteringar?

Utbyggnaden är också kopplad till ett värde i mark; en flytt öppnar upp för exploatering av ett Sjöstaden, havsnära boende. Länsstyrelsen har haft invändningar mot detta.

Det är också frågor kring marksanering och utfyllnad. Hela hamnprojektet och exploatering av området bygger på ett synnerligen bristfälligt underlag sett till ekonomi, miljö och samhällsplanering i stort.

Redan i början av sommaren 2013 kände jag till att det var något märkligt med dåvarande restaurangverksamheten i



Hamnbolagets fastighet. Hamnbolaget har länge kämpat med att sälja fastigheten Hamngatan 9 för att bättra på finanserna. Utan resultat. Den förra restaurangägaren fick uppskov med en hyresskuld på en miljon kronor. Dannegården, konkurren- t på andra sidan gatan, kämpade för överlevnad. Gick i konkurs. Liksom restaurangen i Hamnbolagets fastighet (ny ägare idag, har inget med det gamla att göra!).

Om styrelsemedlemmarna haft kännedom, vilket Jan Isaksson, ordförande bekräftat, borde man direkt tagit avstånd eftersom dålig ekonomi också påverkar utskänkings- tillstånd. Likaledes borde en anställd spritförsäljning utretts av polisen, inte Hamnbolagets VD.

En ordentligt granskning vore på sin plats. En oberoende utredning ledd av någon utan intressen i varken Hamnbolag eller politik!

Efter samråd och yttranden  
**KAN DET TROTS ALLA NEJ  
ÄNDÅ BLI BLI ETT JA TILL  
KOMMUNENS FÖRSLAG?**

Jag möter människor som ställer frågan: nu när både Länsstyrelsen och Trafikverket så tydligt signalerat nej till ringleden är det inte så? Kan kommunens förslag ändå bli verklighet? Kan man "köra över" remissinstanserna?

En person med god insikt och ett brett nätverk berättar att han av en bekant hört att det finns 500 miljoner kronor från EU som i princip bara väntar på att hämtas ut för att bygga ringleden. Det är företrädare för (s) som driver på hårdast.

Den stora poängen är att det inte är EU som ska bestämma över Trelleborgs kommun. EU-bidrag är inte heller manna från himlen; det är skattemedel, fördelningspengar, inte en pott där den skickligaste lobbyisten ska vinna fördelar.

Det finns också en baksida med EU-medel. De förutsätter en motprestation. Oftast i att mottagaren skjuter till lika mycket som EU. Det innebär att kanske andra kommunalt viktiga områden får stå åt sidan. Det innebär också att tjänstemän får lägga ordinarie saker åt sidan, att den kommunala verksamheten blir en projektverkstad.

Jag har delvis sett det på arbetsmarknadssidan, men också i miljösammanhang. Jag har själv god insyn i ett som jag upplever mycket bra projekt, som ökar samspelet mellan Östersjö-länderna. Den första delen har fungerat mycket bra. Men nu är det ny ansökan. Det som sattes igång får kanske ingen fortsättning. Vad är då de första investerade skattepengarna värda? Lovvärda och intressanta pengar in. Ett projekt sätts igång. Puff. Pengarna slut. Projektet över. Nytt projekt.

Inte långsiktigt hållbart.



Länsstyrelsen, Trafikverket, LRF, Naturskyddsföreningen och andra har i yttrande till Fördjupning av översiktsplan för Trelleborg sagt nej till det här förslaget. Skälen är att stora natur- och kulturvärden hotas samt att Trafikverket inte ser skäl till varför det ska byggas en ny väg, när man redan investerat i den befintliga. Men kommunen ger inte upp, därför måste kampen fortsätta.

Efter samråd och yttrande  
**KANSKE DAGS  
ATT DISKUTERA DET  
HÄR FÖRSLAGET?**

**N**är västliga infarten flyttades från Stavstenvägen till nuvarande väg blev det bättre för de boende, som innan dess haft lastbilarna precis utanför dörren.

Det är fortfarande ett dåligt alternativ sett ur miljö- och hälsoperspektiv. Det har blivit något bättre sedan stadsgata, en inre ringled, från Maglarpsrondellen (under pilen t v) öppnat. Hälften av persontrafiken går nu andra vägar.

Förslaget här är framtaget av Söderslättpartiet tillsammans med planarkitekter och konsulter inom samhällsplanering. Det utnyttjar befintlig infrastruktur, skiljer hamntrafiken helt från övrig trafik och kan relativt snabbt genomföras. Dessutom är investeringarna dramatiskt lägre jämfört med kommunens alternativ.

Det är en lösning som ur alla synvinklar gör det möjligt att både skapa en bättre miljö på väster och att öppna upp city mot havet. Och att göra det inom en snar framtid.

Det anmärkningsvärda under mina fyra år i Trelleborg är det hårdnackade motstånd som funnits att ens vilja diskutera det här alternativet, utan man hänvisar till tidigare genomförda undersökningar som inte på något sätt är relaterat till förslaget på bilden.

Är det inte dags för alla parter att sätta sig vid förhandlingsbordet och komma till en hållbar lösning, acceptabel för alla? För Trelleborgs kommun är det viktigt att finna en lösning som respekterar samrådets yttrande och snabbt bjuder in till diskussioner om en bred överrensommelse.



Förslaget utgår ifrån infart från Maglarpsrondellen, via Truckcenter (fyllda cirkeln) och sedan via västra industriområdet till hamnen via en planskild korsning och en ny väg till färjelägena. ILLUSTRATION: Söderslättpartiet. Konsulterande arkitekter: Madeleine Brandin och Krabbe Arkitekter. Teknisk konsult: Lennart Lindsjö.

5 september 2013. Dalköpingeån.

## **Vilka makter krävs för insikt om naturens verkliga värden?**

*Jag klättrar upp på det nya järnvägsspår som Trelleborg – eller var det Hamnbolaget? – investerat i för att få Kockums industrier till kommunen. Det blev inget av den förhoppningen. Ett kallt träd över spåren; det vilar något ödesmättat över det hela.*

*Dalköpingeån är torr. När vattnet rinner till leker laxen. Här lär också finnas en underjordisk källa.*

*Ett kryss på himlen. Symboliskt för hur Trelleborg agerar på ett tveeggat sätt när det gäller kommunens syn på natur och miljö.*

*Å ena sidan miljöenheten som presenterat en imponerande plan över kommunens tillgångar i form av natur och kultur.*

*Å andra sidan ringvägsplaner och truckcenter.*

*Har vi råd att förlora mer natur?*





Våren 2013. Grönalund och Sörby Kratt.

## Förförelse på Söderslätt.

*När jag kommer till Grönalund tåras ögonen. Det är så bedövande vackert. Jag tvärstannar bilen och går ut. Kullarna är som den vackraste målning. Mjuka. Vackra. Inbjudande. Det är ett paradys. Jag som är vän av vindkraft inser också, att det vore katastrof att placera torn på de här*

*backarna. Blankt nej! Enkelt, eftersom fastigheterna ligger så nära, men framför allt för att detta ska vara orörd natur. Det är en förälskelse som uppstår i det här ögonblicket. Det är här min ilska mot planerna på den yttre ringleden får extra näring. Den är långt från Grönalund, samtidigt inte.*

*Mina många turer på Söderslätt gör att jag, ett stadsbarn från Nobeltorget och Rosengård i Malmö, får en allt större lust att våga ta klivet ut och kanske, kanske bo på landet.*









## Apropå översiktsplaner **VILKET SAMHÄLLE VILL VI HA?**



Bilden är från maj 2010. Det är en utställning som visar förslag på hur kommunen ska se ut om 20 år, kallat Översiktsplan 2010 (ÖP). Ett viktigt dokument.

Syftet med att ställa ut är att medborgarna ska få en chans att bli insatta och delaktiga. Det kallas samråd, en del av den demokratiska processen.

Detta var inte bra, snällt uttryckt. Från början var förslaget inte ens tänkt att ställas ut ”offentligt”. Medvetet eller inte; visionen dominerades av ringled och hamnutbyggnad. Hela Trelleborgs framtid vilade på något sätt i hamnens väl och ve. Det blev som sagt protester och som tur var blev det beslutat i fullmäktige, att det skulle tas fram en Fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Trelleborg, alltså staden.

Samrådsprocessen genomfördes under sensommaren 2013. Jag deltog i samtliga samrådiskvällar, där det var olika teman, planen presenterades ute på stan vid ett antal tillfällen. Processen sköttes föredömligt av de ansvariga på Samhällsbyggnadsförvaltningen. Det blev mycket intressanta framtidsdiskussioner, med engagerade deltagare.

Målsättningen var att skapa delaktighet och få in synpunkter. Den 30 september var sista dag för yttranden. Sedan ska allt sammanställas och ett nytt förslag presenteras för

beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Det fanns mycket som var bra, men tunga remissinstanser riktade kraftig kritik mot såväl ringled som östlig infart. Det fanns också synpunkter på Sjöstadens vara eller inte vara.

I det här läget väljer kommunstyrelsen, bortsett från Miljöpartiet, att som jag tidigare skrivit helt bortse från kritiken och fortsätta planeringen av ringled/östlig infart.

Vad är demokratin till för om synpunkter inte betyder något? För mig handlar det om vilket samhälle vi vill ha och hur engagemanget hos medborgarna kan öka. Om respekt.

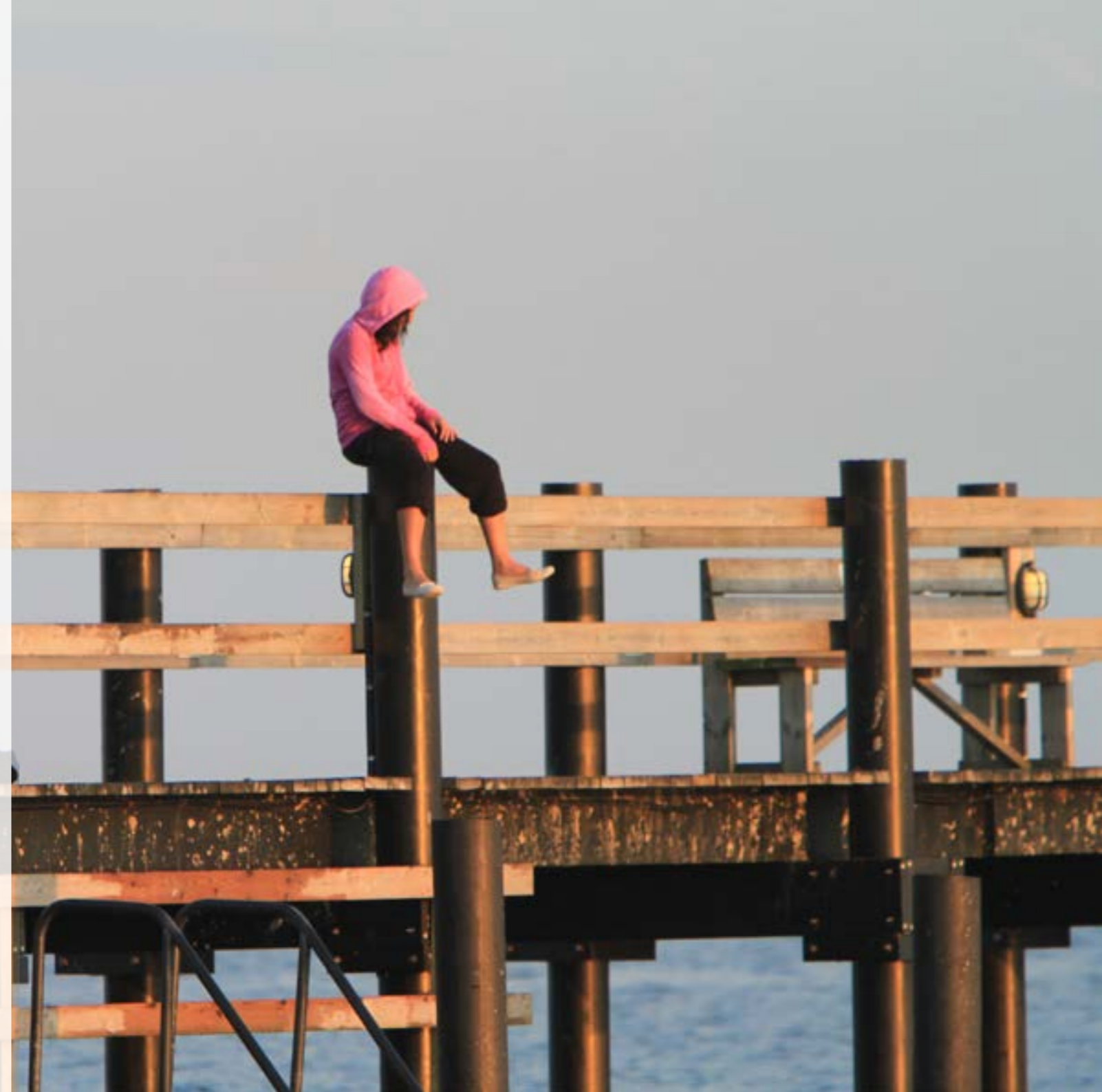
Jag har drygt tre års erfarenhet från livet som fritidspolitiker i Samhällsbyggnadsnämnden. Som ersättare har jag ingen rösträtt, men väl rätten att yttra mig. Det är jag glad för. Rik blir jag inte. Ersättningen är några hundralappar i månaden efter skatt. Mitt motiv var att vara delaktig och påverka. Som representant för Söderslättspartiet har jag ibland känt mig som något katten släpat in. En ensam roll. Det är trevliga människor, många är erfarna och duktiga politiker.

Men ofta känns det som om avståndet till dom som vi blivit valda att tjäna är långt.

Samhällsbyggnadsnämnden hanterar frågor kring byggande, planering och miljö. Det innebär bygglovsärenden, detaljplaner, det vill säga planering av hela områden och miljöärenden. Ibland är jag förbluffad över hur vissa frågor hanteras och i synnerhet när det gäller miljö och hälsa.

Vindkraftsärenden tar alltid lång tid. Trots att riktlinjer borde vara tydliga så präglas diskussionen av subjektiva åsikter och hur många gånger har enskilda ledamöter inte talat om att ”vi måste ta hänsyn till den lilla människan.” Jag har arbetat med energifrågor som kommunikationskonsult och vet vilka känslor i synnerhet vindkraft väcker. Och byggande ska ske med respekt för både natur och människa. Lika väl som det ska finnas en försiktigsprincip när det gäller etablering av till exempel mobilmaster.

Jag kan lova: omtanken om medborgarna är extremt hög när det gäller just vindkraft. Många höjer rösten och talar om vikten att värna landskapet och människors hälsa. Det blev också stopp för en mobilmast i Beddingestrand, trots



att kommunens egen sakkunnige visade på undersökningar/mätningar från Stockholm, där man inte kunnat påvisa skadliga effekter. Det är inte beslutet jag ifrågasätter, utan tonläge och värderingar av som påverkar och inte påverkar.

I samband med mastfrågan bad jag till slut om ordet:

- Jag hoppas vi kan ha samma omtanke om barn och hälsa när det blir tal om ringledsfrågor, vägar och trafik.

Svaret från ordförande:

- Ibland måste man välja det minst dåliga alternativet.

Läget för masten var inte optimalt; vi ska vara öppna och följa forskning inom områden som strålning och att det finns platser som absolut inte är lämpliga för vindkraft.

Men, poängen är att det sällan varit större diskussion kring hamnens verksamhet, placeringen av rättspsykiatriskt centrum, ringled eller östlig infart. Inte ur hälsosynvinkel.

(När detaljplan för Centralstationen diskuterades ville (s) att det samtidigt väddes in beslut om ja till ringled! Lång diskussion, ajournering. Sedan naturligtvis nej; utpressningsförsöket gick inte hem.)

Tre exempel där miljö-/hälsoargument fått stå tillbaka:

### 1) Rättspsykiatriskt centrum i Mellanköpinge.

Per Christensson (bilden) är överläkare på BUP, Barn och ungdomspsykiatri i Trelleborg. Han och hustrun bor sedan 14 år i Mellanköpinge. Han protesterar inte mot rättspsyki i sig. Den lantliga miljön med årstidernas växlingar, lantbruk, rådjur och rovfåglar är en miljö som helar själen.

När planerna på ringled presenterades, gick Per i taket:

- Totalt miljövansinne. Med kliniken placerad mellan järnväg för godstrafik och snart pågatåg och en motorled för långträdare kan man knappast tala om en miljö för människor som far illa.

När detaljplanen för Mellanköpinge diskuterades i nämnden fanns det inga synpunkter från någon. Min kommentar:

- Menar ni att det är människovärdigt att placera ett behandlingsklinik för svårt sjuka människor mellan järnväg och motorled, dessutom med ett eller flera vindkraft intill?

Jag tycker det är tecken på människofientlighet.

Tystnad. Nämndens – och kommunalrådet Ulf Bingsgårds – stolthet ligger i Rättspsyki arkitektur och att det är ett så kallat passivhus som byggs i Region Skånes regi. Och att det blir arbetstillfällen, vilket naturligtvis är väsentligt.

Inget om människan.

Som ordförande i Naturskyddsföreningen Trelleborg var jag med och skrev under ett yttrande. Vi ställde oss negativa till projektet eftersom högklassig åkermark tas i anspråk.

### 2) Miljötillsyn av fartyg i Trelleborgs hamn

Tillsammans med Bengt Gunnarsson i Söderslättpartiet formulerade jag ett förslag till Samhällsbyggnadsnämnden avseende ökade krav på tillsyn från nämndens sida i Trelleborg, så att miljölagar följs och att klara bestämmelser finns för att fartygen ska tillåtas lägga till i Trelleborg. Vi skrev:

*”Sjöfarten arbetar för att minska fartygens miljöbelastning, men det räcker inte med visioner och löften när marknaden krymper och risken för avsteg från inslagen väg ökar i takt med knivskarp konkurrens. I Trelleborg kan hamnflytten bli ett ekonomiskt alibi för att inte våga ställa krav på rederierna. När det ekonomiska klimatet hårdnar prioriteras inte alltid miljö och hälsa.*

*Ett nytt europeiskt svaveldirektiv träder i kraft 2015. Det räcker inte för att invånarna i vår kommun ska känna trygghet att vi i framtiden verkligen får ren luft. Den största utsläppskällan är nämligen kväveoxider. Sjöfarten svarar här för 75% av de totala utsläppen i Trelleborgs tätort. Kväveoxid omvandlas till kvävedioxid vid kontakt med marknära ozon, vilket bidrar till försurning och påverkar miljön och människors hälsa. Människor som utsätts för kvävedioxid riskerar lungfunktionsnedsättning och ökad risk för astmabesvär. Barn riskerar lungvägsinfektioner. Kvävedioxid spelar också en möjlig roll vid uppkomst av cancer.”*

Våra krav var avgasrening och koppling till landel vid längre liggetid än 3 timmar.

Det blev tummen ner. Kommunen har två mätpunkter,

*Per Christensson, överläkare vid BUP i Trelleborg och boende i Mellanköpinge.*



alldeles i närheten av hamn och rådhuset, i övrigt baseras allt på simuleringar, teoretiska beräkningar.

Miljöförvaltningen presenterade vid samma nämndsmöte en rapport om luftkvalitet. Trelleborg klarar gränsvärdena, men inte mer. Alla vet att utsläpp från färjor och trafik är ett problem. Kompetensen är definitivt hög inom området. Jag ställde en enkel följdfråga:

- Hur ser det ut om ni gör beräkningar på morgon och eftermiddag, när barn är på väg till dagis eller skola, vuxna på väg till jobb? Det är då färjetrafiken är som mest intensiv och vi även har flest lastbilar på väg till och från hamnen.

- Jag utgår ifrån att ni är medvetna om de forskningsrapporter som tydligt visar på riskerna med också kortvarig exponering av kvävedioxid och partiklar. Speciellt utsatta är mindre barn.

Tystnad. Men löfte om att undersöka detta. Nämndledamöterna sa inget, förslaget röstades enhälligt ner med följande motivering: *“Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att inkommen skrivelse i nuläget inte föranleder några andra åtgärder än de som redan pågår och planeras under hösten, samt att ge Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att två gånger per år bjuda in berörda aktörer till träffar där samordnad övervakning, uppföljning av resultat och möjliga vidare åtgärder diskuteras.”*

Så stor är omtanken om invånarnas hälsa. Luftsamtal.

### 3) Detaljplan för Östra skolan.

Skolan andas gammaldags charm. Jag ser den från vårt arbetsrum i huset. Utsikten mot Östersjön är magnifik. Det kunde vara den perfekta miljön för 300 elever.

Kunde vara. Det finns några men.

Skolan har sedan 1976 tillfällig dispens för sin verksamhet. Den 8 mars 2014 förfaller det tillfälliga bygglov.

En enkel politisk process. Det behövs en ny detaljplan. Ärendet har klubbats i Samhällsbyggnadsnämnden. Det räcker med ett enkelt planförfarande, men nämndens ordförande har fått kalla fötter och vill att frågan ska upp i fullmäktige. Bildningsnämnden vill ha kvar skolan.

När ärendet drogs i nämnden första gången presenterades tankar kring 3,5 meter höga bullerplank för att kunna han-

tera både järnvägstrafik och planerad lastbilsinfart. Lastbilsinfarten skulle sänkas 30 centimeter.

Ur skrivelsen till ändrad detaljplan citerar jag:

*“Detaljplanen behöver ändras så att skolan fortsatt kan vara kvar. Söder om Östra Skolan ligger Trelleborgsbanan. En riskutredning framtagen av Trelleborgs hamn med hjälp av Wuz risk consultancy AB 2008-09-02 redovisar att riskreducerande åtgärder måste vidtas om skolan ska kunna ligga kvar i befintligt läge, med framtida beräknad trafikering av Trelleborgsbanan. En mer djupgående riskanalys med förslag till åtgärder behöver tas fram i samband med planarbetet.”*

Alltså: när detaljplanen ändras krävs en riskanalys.

Borde inte det hela föregås av riskanalys?

Varför har inte en djupgående riskanalys gjorts tidigare?

Vid nämndsmötet var det ingen som reagerade. Trots att det handlar om både miljö och hälsa för barnen och de som arbetar på skola och närliggande förskola. Vägen diskuterades inte nämnvärt, ej heller riskerna med farligt gods. Problemet var det tillfälliga bygglovet.

Nog är hälsoaspekter av intresse för allmänheten. Det rör 300 barn, deras föräldrar, syskon, släkt, vänner. De som arbetar här. Alla som bor i området. En planerad infrastrukturändring borde innebära rättighet att få relevant information om konsekvenserna av framtida planer.

Vid nämndsmötet bar inte min röst. Det var en bra presentation, samtidigt var det för mig obegripligt att ingen hänsyn tagits till utsläpp som riskfaktor? Mitt känsloladdade inlägg var kanske inte det klokaste. Inte heller bemötandet.

Jag gjorde inget skriftligt yttrande den gången. Vid minst två tillfällen när det varit frågor i fullmäktige som berört just miljö och hälsa har ordförande Patrik Holmberg klivit upp i talarstolen och raljerat över att Söderslättspartiets representant inte yttrat sig i nämnden, alltså jag.

Vid ett tillfälle konfronterade jag honom på ett nämndsmöte och frågade varför han påstod att jag inte yttrat mig. Det var en lögn. “Du har inte yttrat dig skriftligt”, blev svaret.

Politiskt lågvattenmärke, tänkte jag.

## FRUKTANSVÄRT TRÅKIG LÄSNING. TYVÄRR NÖDVÄNDIG.

Den senaste utvärderingen från Naturvårdsverket visar att 14 av 16 av våra svenska miljökvalitetsmål inte kan nås till år 2020 med de beslutade styrmedel vi har. Hela 62 procent kan tänka sig att betala mer i skatt eller omfördela skattemedel för att skydda naturen och den biologiska mångfalden bättre.

\*\*\*

Hela 96 procent av svenskarna anser att det är viktigt eller mycket viktigt att vi i Sverige arbetar aktivt med att åtgärda problemet med döda havsbottnar i Östersjön. De syrefria bottenarna har tredubblats under 2000-talet och fortsätter att breda ut sig – och motsvarar en yta av Danmarks storlek. Samtidigt har regeringen dragit tillbaka den särskilda satsning som tidigare gjorts på havsmiljön. Den största källan till utsläpp av partiklar är energi- och transportsektorn. Den bidrog med mer än 75 procent av utsläppen år 2011, följt av industriella processer med ca 20 procent. Utsläppen av PM10 följer samma trend som PM2,5, eftersom dessa utsläpp utgör huvuddelen av de totala utsläppen av PM10.

\*\*\*

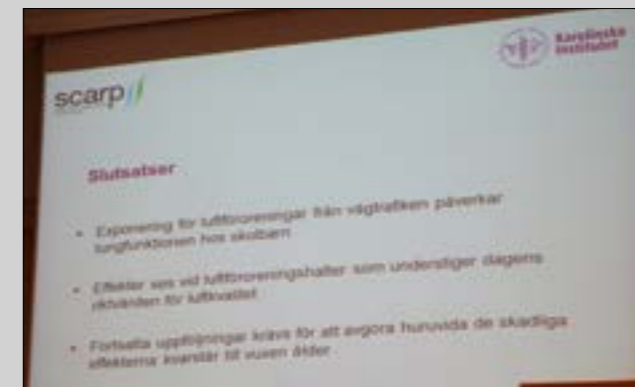
Källorna till utsläpp av partiklar inom energi- och transportsektorn är el- och värmeproduktion (t.ex. småskalig förbränning i hushåll), vägtrafik, bland annat slitage av vägbanor och däck och bromsar slitage.

\*\*\*

I den svenska inventeringen för partiklar ingår de totala utsläppen av partiklar (TSP), utsläpp av partiklar mindre än 10 mikrometer (PM10) och utsläpp av partiklar mindre än 2,5 mikrometer (PM2.5). Luftföroreningar som släpps ut från trafik, uppvärmning och industriprocesser orsakar flera problem i miljön. Bland annat kan utsläppen leda till höga halter av luftföroreningar i den lokala miljön.

\*\*\*

På nationell nivå är det främst städerna som har problem med dålig luftkvalitet. Olika partiklar och kvävedioxid är de största källorna till problemen och påverkar invånarnas häl-



*Från slutredovisningen av Naturvårdsverkets internationella studie ”SCARP - Om luftföroreningar och luftföroreningars effekter. Forskning för politiska beslut i Sverige och Europa”.*

sa. Partiklarna orsakar bland annat hjärt- och kärlsjukdomar och kronisk bronkit.

\*\*\*

Forskning visar att luftföroreningar orsakar drygt 3 000 för tidiga dödsfall årligen i Sverige. I genomsnitt motsvarar det en förkortad förväntad livslängd på omkring sex månader för varje svensk. Exponeringen för luftföroreningar beräknas även årligen medföra att 600 ungdomar växer upp med nedsatt lungfunktion och att 200-300 personer får lungcancer. Luftföroreningar bidrar även till storregional bildning av ozon och med vindarna sprids luftföroreningar över långa sträckor. Detta kan i sin tur orsaka försurning och övergödning av mark och vatten. Även miljögifter som dioxin, polycykliska aromatiska kolväten (PAH), kvicksilver och kadmium sprids med utsläpp till luften.

\*\*\*

Luftföroreningar kan också bidra till klimatpåverkan genom att påverka molnbildning samt bidra till att glaciärer smälter snabbare genom att svärta ner snö och is med sot och partiklar. (Källa: Naturvårdsverket m fl.)

Under åren finns det perioder när jag lämnat det direkt politiska livet i partiet. Jag har deltagit i Samhällsbyggnadsnämndens möten, men tällt mig allt mer frågande, inte bara till vissa beslut, utan kommunpolitiken som helhet.

Under tre år har jag ofta yttrat mig, ställt frågor och säkert irriterat med mitt sätt. Gångerna som jag fått frågan, vad jag tycker om något enskilt ärende är lätt räknade. Det känns som om jag fördärvar den politiska ordningen.

Lokalpolitiken behöver ruskas om. Vi ser det ena exemplet efter det andra på missbruk av förtroende. Samtidigt vill jag betona, att många nämndsledamöter verkligen gör ett seriöst arbete. I knepiga bygglovsfrågor är det en hel del som åker ut på plats för att sätta sig in i situationen, om förvaltningen eller den sökande har rätt. Det är knepiga beslut, i synnerhet när reglerna ändras och det som tidigare var ok och till och med genomfört i många fall, plötsligt får nej. Grannen har en takkupa, varför får inte jag bygga?

Värsta exemplet är ett bygglov i Beddingestrand, där en sökande som fått ett muntligt förhandsbesked fick valsa runt i kvarnarna under nästan tre år. Ett totalt obegripligt ärende där nämnsordförande tidigt kunde gått in och agerat. Efter två julhelger i husvagn kan familjen nu flytta in i det lilla enkla huset, som krävde en detaljplaneändring. 100 meter därifrån ligger ett hus av österrikisk alpbykaraktär. Hur byggloven hanterats i respektive ärenden är svårt att förstå.

Jag engagerar mig, ofta för mycket. I synnerhet med tanke på att det är ett ideellt uppdrag. Samhällsfrågor intresserar mig. Några längre diskussioner kring avvikande tankar har det sällan varit. Parti- eller blockpolitik överskuggar. Arbetsutskottet kryper in i sin beslutsvärld och partierna har sina överläggningar. Den lite trista verkligheten är att det inte alltid är kul att överlägga med sig själv, men det är demokratiens realitet.

Ofta har jag snoppats av, mer eller mindre skämtsamt, med att jag representerar ett enfrågeparti. Tillfällena som någon velat diskutera synpunkter från en SÖS-representant är inte många. De diskussioner som jag för är nästan alltid med miljöpartiets representanter.

Politik är en märklig värld, så präglad av det förgångna.

Det avspeglar sig också på partimötena, ibland mer där, trots att vi i sak och görande verkligen försöker att åstadkomma något. Men mycket av arbetet förmörkas av direkt politiskt aggre mot "dom andra", medlemmar i Alliansen eller hos socialdemokraterna. Sverigedemokraterna diskuteras sällan, vilket borde göras, definitivt ur ideologiska perspektiv. Partiet är det tredje största i Trelleborg.

Under 2013 har TA varit fylld av ilska kommentarer över en "skitig" stad och dåligt underhållna stränder. Om jag generaliserar så ser invånarna det oväsentligt om det är moderater eller socialdemokrater som styr. Då blir det SD som diskuteras som alternativ. SÖS har fortfarande inte slagit igenom, även om den senaste kampanjen och flitigt debatterande definitivt satt partiet på kartan i Trelleborg.

Bertil Larsson, ordförande i Söderslättspartiet, är skicklig politiker, en flitig motionär och förslagsställare. SÖS har också bjudit in till många intressanta föredragskvällar om betydelsen av grön miljö, konsekvenserna av havsnivåhöjningar med mera. Men han och vi andra har liksom i övriga partier svårt att locka in yngre förmågor och kvinnor. Det är den största utmaningen för partiet.

Jag trodde efter valet att Folkpartiet skulle få ett lyft när Tina Järvenpää tog över ordförandeklubban. Unga kvinna med skinn på näsan. Hon har lämnat sitt ordförandeskap. Miljöpartiet har i Emil Samnegård fått en ung och kompetent ordförande som direkt satt fram hakan, i synnerhet i infrastrukturfrågan.

Vad krävs för att Söderslättspartiet ska få ett riktigt erkännande ute "i stugorna". Jag tror att ordet är - närvaro.

Det är lätt att raljera över att kommunalrådet Ulf Bingsgård är överallt och klipper band. Men han har bevisligen lett sitt parti till valframgångar två mandatperioder i följd. Han har gjort det genom närvaro i sociala medier och i praktiken "vara med överallt". När han arrangerar sin publikvällar är det lika med gratis-PR i lokaltidningen, som följer nästan varje steg han tar. Mycket yta, mindre innehåll, anser jag.

En hel del hände under hans första mandatperiod, med motorvägsbygge och ett ja till pågatåg, två avgjort viktiga infrastrukturhändelser. Under den här mandatperioden har

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) är ute på samråd. Konsekvenserna med ny motorled för lastbilar och ny hamnfart blir förödande. Det kommer att drabba dig som bor i Skegrie, Västra Vermerlöv, Kyrkköpinge, Mellanköpinge, Gylle, Dalköpinge, Dalajär, Svartesejå, Korsholm, Fagerängen, Öster Jär, Nyhemsparken och Östra Stranden.

# Vill DU ha detta?

**En bättre lösning. Kan genomföras!**

En yttre ringled för lastbilar Skegrie och Hammarlövs. Två alternativa dragningar över klass 10. Det skulle ge alternativ om det skulle byggas ett annat längre motorled. Förstärker vägen och ökar kapaciteten för lastbilar. Det planerade färdspåret är mellan ringled och järnväg för godstrafik.

En ny ringled till Skegrie mellan Hammarlövs och Svartesejå. Det skulle ge alternativ om det skulle byggas ett annat längre motorled. Förstärker vägen och ökar kapaciteten för lastbilar. Det planerade färdspåret är mellan ringled och järnväg för godstrafik.

Två alternativ för infart till hamnen: drabbar Svartesejå, Dalajär, Korsholm, Fagerängen och Östra Stranden:
 

- Alternativ A: Under järnvägsstråket, vidare över detta korsat och ut till hamnen där Östra Stranden ligger.
- Alternativ B: Under järnvägsstråket, vidare över detta korsat och ut till hamnen där Östra Stranden ligger.

Truckcenter uttart Skegrie och Hammarlövs. Om det är en ny gata som skulle ge alternativ om det skulle byggas ett annat längre motorled. Förstärker vägen och ökar kapaciteten för lastbilar. Det planerade färdspåret är mellan ringled och järnväg för godstrafik.

Ny infart via västra industriområdet. Lösningar som bygg på hamnen, möjliggör en öppning mellan city och ett nytt levande hamn- och handelsområde. Förstärker en stadsmiljö. Skapar ett Trelleborgs inlopp och en attraktiv hamn som attraherar besökare och skapar arbetstillfällen. Söderslättspartiet föreslår att detta sköts direkt och kan genomföras i etapper. Till gående för oss som bor här nu och som gör ett i klockan nya inlopp.

**Nystart Trelleborg har alla fördelar:**

- Långsiktigt hållbart – räddar kulturlandskap och vår goda
- Förbättrar miljön för alla – människan i fokus, vi kan minska
- Flexibelt för framtiden – hur ser transportsektorn ut om 20-30 år?
- Genomfört NUI!

Väger du ta en fika med en ärrad politiker som lärt sig att sitta på äldre dagar?

Har du tänkt på det?

Läs om ett förslag som kan ge Trelleborg en nystart snabbt och inte om 25, 20 eller 15 år.

Nystart Trelleborg har alla fördelar:
 

- Långsiktigt hållbart – räddar kulturlandskap och vår goda äre
- Förbättrar miljön för alla – människan i fokus, vi kan minska ohälsos
- Flexibelt för framtiden – hur ser transportsektorn ut om 20-30 år?
- Genomfört NUI!

det varit stora problem och inte bara Bingsgård, utan också andra moderater viftar mer eller mindre föraktfullt bort rättmätig kritik. Det kommer att slå tillbaka. Men vad är alternativet? Kan Söderslättspartiet sticka upp eller vinner SD ytterligare mark? Det är oroande att ingen, inte heller SÖS, möter SD i frågor kring invandring och nya svenskar.

Med närvaro som framgångsfaktor menar jag inte det som sker under sista mandatåret, när det är dags att lova väljarna guld och gröna skogar. Utan politisk närvaro under hela mandatperioden. Och att verkligen lyssna.

Att andra till slut också såg vilka konsekvenser ringled och östlig infart skulle få, kan nog tillskrivas Söderslättspartiet. Det västliga infartsalternativ som togs fram idémässigt redan inför valet har under 2013 utvecklats med hjälp av arkitekter och stadsplanerare och konkretiserats under etiketten NYSTART. NU!

Internt i styrelsen fanns det farhågor för att den offensiva satsningen med utskick till samtliga hushåll i kommunen ytterligare skulle cementera partiet som ett enfrågeparti. Jag utvecklade då ett koncept kring lokala ambassadörer, just för att konkretisera NÄRVARO. Partiet var i sig brett representerat i hela kommunen, och alla kände att det var rätt att på ett strukturerat sätt arbeta praktiskt med lokal närvaro och öppenhet.

Det som diskussionerna visade var, att också internt i SÖS finns upplevelsen att det bara är en fråga som styr. Inget kan vara mer fel, men samstämmigheten är total om vikten av att ringled eller östlig infart inte blir verklighet, utan att det nu bjuds in till diskussion om det västliga alternativet.

Söderslättspartiet är på rätt väg, men när jag summerar knappt ett år före valet krävs det nytänk som sträcker sig längre än SÖS. Lokalpolitiken behöver tänka om i sin helhet.

*Trelleborg väster, utsikt mot Skåre.*





3 maj 2013. Kyrkoköpinge, Söderslätt

## Priset för tystnad?

*Det är fredag kväll. Cyklar i riktning mot Gylle. Svänger höger vid CityGross, vänster vid Prestando och några hundra meter längre fram vidare upp på grusvägen till en av gårdarna. Kliver av och spanar ut över de nysådda fälten, mot havet.*

*Rakt fram planeras för ett Rättsspsykiatriskt center. Till höger järnvägen, på andra sidan CityGross. Rakt fram skymtar jag Östersjön och till vänster Dalköpinge och industriområden.*

*Det är idylliskt tyst. Så nära den lilla stadens puls och samtidigt en underbart stilla rogivande landsbygd.*

*Vägarna som planeras skapar brutala barriärer i landskapet. De blir som den gamla tidens vallgravar. De som valt livet*

*på den levande landsbygden får vänja sig vid att tystnaden kommer allt längre bort. Idyllerna i Mellanköpinge, Kyrkoköpinge och Dalköpinge blir ett minne blott.*

*Själv blir jag än mer förfärad för varje tramptag jag tar på Söderslätt. I fullmäktige pratar politikerna om levande landsbygd, satsning på så kallade utvecklingsorter.*

*Vad görs? Inte mycket.*



6 augusti 2013. Ett café.

## **Frukostspaning. En ung mans framtidsord.**

*Urban morning  
Urban farming*

*Populärkultur  
Deltagarkultur  
Då mat, nu träffas  
Burning man*

*Kollaborativ konsumtion  
Gemensamt  
Äga ger inte samma status som att låna  
Äga tillammans*

*Airbnb  
Flexidrive  
Cykeltrafik, busstrafik*

*Egen el tar fart  
Solceller  
Solfångare på taken  
Identitet*

*Mat  
Betala det verkliga priset  
Effektivisera matkonsumtion  
Odling i städerna  
Mer grönt  
Vild mat*

*Skogs promenad på arbetstid  
Folkhälsa*

*Stora kulturer växt genom samverkan  
Politiker som vill något*

*Transport management*



Ett framtidsscenario.

## ÅR 2020 I VÄRLDENS BÄSTA INNOVATIVA LILLA STAD.

V i är i framtiden. Det har gått några år sedan boken skrevs. Jag får frågan vad som egentligen hände med Trelleborg? Det är ju en helt annan stad nu. Enkelt, svarar jag. Inför valet 2014 blev det plötsligt besinning. Den stora förändringen var nog att hamnen, trots dess betydelse, inte fick ta så stor del i den kommunala vardagen att den la en våt hand över all annan verksamhet. Istället för konstant motstånd och politiker som hade för stort fokus på fighter mellan partier och blockgränser blev det plötsligt samförstånd. Man kom överens om att tre ledord skulle prägla allt framtida arbete: Inspiration, Innovation och Hållbarhet.

Den goda berättelsen växte fram ur det arbete som 2013 gjordes kring vad som kallades Fördjupning av översiktsplan. Den fick på ett sätt våldsamt kritik eftersom så mycket i den kretsade kring en ringled över Söderslätt och att Hamnbo-lagets behov var i fokus. Förståeligt. Många var bekymrade över att kommunen satsat så hårt på hamnen och det fanns en oro över att pengarna kastats i sjön. Så blev det inte. Det område som var tänkt för lastbilar används nu på ett helt annat sätt och bidrar till att göra centrum än mer levande. En positiv och framåtinriktad hamnstad blev resultatet.

Bakom detta fanns alla de goda idéerna kring vad Trelleborg skulle stå för. Just framtidsplanen handlade mycket om staden Trelleborg. Istället för att fortsätta konfrontationen om det som upplevdes som fel, vände man på frågan: vad är bra i förslagen? Samråden som hölls var inspirerande och det var tydligt att nästan alla ville börja med det som redan fanns. Själv var jag oerhört frustrerad. Trelleborgs rykte var use. Allt det som mötte oss i vardagen, enkla saker som att hålla rent och snyggt både i stadsmiljön och på stränderna, missade man. Nuet glömdes bort.

Mötesplatserna som jag gillade i exempelvis Malmö saknade jag i Trelleborg. Det var ingen inbjudande stad. Idag är det så annorlunda, tack vare den nytändning som plötsligt kom efter det politiska kaos som följde efter att det blev ett definitivt stopp för ringleden. Se hur det är på väster. Den västra kuststräckan är idag en fantastisk entré, mot city och

mot vår nya stolthet: Stavstens Marina Naturreservat!

De boende utmed sträckan har en lugn, tyst och skön vardagsmiljö och varje gång du möter en västerbo tackar hen dig och beklagar att man initialt missförstod de planer som presenterades.

Dessutom blomstar logistikindustrin på västra industriområdet och många av entreprenörerna är involverade i driften av Truckcenter och service. Häftigt område, trots att vi fortfarande har infarten till hamnen den vägen. Söderslättspartiets miljökamp gav resultat.

Vad hände politiskt? Kommunen valde i olika steg ny politisk väg. Den största förändringen var fokus på sakfrågor, där tvärpolitiska grupper kompletterades med extern kompetens. Detta medförde bättre genomarbetade politiska förslag som i sin tur innebar tydligare arbete för förvaltningarna. Nämnderna fick också större ansvar för att jobba med framtidsfrågor. Det blev helt enkelt mer kreativt arbete i politiken.

Startskottet för det vi ser i dag, 2020, var beslutet att inleda breda diskussioner om framtiden, samrådstankarna utvecklades. Företagsföreningarna samverkade, politikerna startade projektgrupper präglade av kompetens, men framför allt engagemang. Alla satt sida vid sida, partifärgen var bortglömd, en sak gällde: vi måste få fart på kommunen! Naturligtvis fanns det ideologiska skillnader, problem, men inte så mycket i det lokalpolitiska arbetet som på riks- eller EU-nivå.

Det breda samrådsarbetet blev ett samlande forum. Allmänheten bjöds in att delta. Dialogen föddes. Trelleborg stod som ett föredöme för kommunal utveckling.

Ett stort steg var attitydförändring. Deltagande i samråd utgick från framtidsbilder och hur man skulle nå mål och visioner. De negativa fick inte plats och det skedde en dramatisk förnyring i hela processen. Det blev häftigt att delta.

Det bildades ett antal grupper inom de områden som ansågs mest centrala för snabb och positiv förändring.

*Först och kanske viktigast var utbildning.* Det fanns två bilder av unga i Trelleborg. Många kände sig på förhand mer

eller mindre utslagna från framtida jobb, andra hade driv och målsättning att komma bort från Trelleborg, bli något.

Den största utmaningen var att få de politiska ordningsmännen och betygsivrarna att förstå, att dagens och morgondagens arbetsgivare inte tittar på betyg. Både H&M och Ikea värderade tidigt andra faktorer, som drivkraft och engagemang. Fakta var att Sverige hade halkat ner i den internationella betygsrankingen kallad PISA. Samtidigt var Sverige ur internationell synvinkel det särklassigt mest innovativa och kreativa landet. Malmö rankades som fjärde mest innovativa stad i världen. Vad skulle Trelleborg satsa på?

Trelleborg var som Malmö en gång i tiden sig självt nock. En del ville ha hamnens portal som stadens signum parallellt med palmerna. Så som Malmö ville ha kvar Kockumskranen.

Budskapet var tydligt: vi börjar här och nu. Sedan framåt

Samrådet som hade ansvar för utbildning och skola började med ordentliga omvärldsanalyser. Det man såg var hur gränserna för exempelvis handel redan suddats ut. Idéer föddes någonstans i världen, skickades ut som test på nätet och formades sedan till produkter eller tjänster. Som open source i datorvärlden. Trelleborg lyfte blicken, bjöd in föreläsare från Malmö, Lund och Helsingborg och - kanske viktigast av allt: våra grannar på andra sidan Östersjön. Hur samspele? var den stora frågan. Ett spännande utbytesarbete blev ett direkt resultat. Vem premierades? De med högst betyg eller de som hade energi och plötsligt såg ett ljus i tunneln. Alla fick plats. Kreativiteten flödade och på köpet fick de unga lära sig att kommunicera på ett annat språk, bygga relationer. De fick se en annan värld ur en praktisk synvinkel. Studier och praktik integrerades allt mer.

Intresset för miljöfrågor växte. Trelleborg var redan framåt när det gällde innovativt tänk inom bioenergi. Det fanns idéer, men ofta blev det EU-projekt utan fortsättning. I vad jag vill kalla den nya skolan inspirerades unga att tänka både nytt och annorlunda. Kommunen beslöt att i en långsiktig plan prioritera just miljösidan, i synnerhet inom skolan.

Miljöhotet var reellt. Mycket fokus låg på hur vi skulle möta framtiden. Det började med enkla saker som insikt i hur maten vi äter påverkar allt. Många blev chockade över att vi hade ett så stort matsvinn. Larmsignalerna om Östersjöns bedrövliga tillstånd blev också en tankeväckare. Lantbru-

kets övergödning. Måste vi ha plastkolor i tandkrämen, som sedan hamnar i fiskens föda och bidrar till katastrofen?

Ungdomarna gick samman. Efter följde vuxna. Allt fler blev medvetna om att det största hotet inte var om tången röjdes undan, utan att Östersjön var på väg att dö på grund av människans glupskhet, okunskap och brist på ansvar.

Samspelet över Östersjön fick igång motsvarande miljörelse i baltländerna. Det blev också startskottet för en rad olika nya verksamheter, där kommunikation var avgörande. Det var de unga som drev mycket. De startade bland annat en sajt på nätet där besökare enkelt fick ”miljötips i vardagen”. De utvecklade det hela tillsammans med kommunansvariga och privata företag inom områden som påverkade miljön extra mycket, el, värme, transporter, avfall. . . Men också livsmedelshandlarna engagerade sig. Unga entreprenörer startade företag som var ute i skolorna och berättade om miljöfrågor. Unga lyssnar på unga.

Hemläxor försvann. Skoldagen klarade detta. Eleverna blev individer och lärarna mer coacher. Livsstilsfrågor blev en naturlig del av skolans verksamhet. Minns hur unga mådde! Det var en generationskris. Jag tror att ett nyckelord från oss äldre var ömsesidig respekt.

*Sen var det jobben.* På riksnivå bjöd politikerna över varandra. Lokalt var vi låsta. Arbetsmarknadssidan hade fått gehör för nytänk på riksnivå. Kommunen som helhet blev som största arbetsgivare en föregångare genom att vända på den berömda pyramiden och öppna för samtal på tvären, alltså bättre samarbete över olika ansvarsområden. Grupper präglade av både bredd och specialkompetens samspelade.

Jag vill helst inte tala om kundfokus, men tillsammans med ordet OMTANKE byggdes ett helt nytt synsätt. Allt för många, oavsett område, hade hamnat i en ond spiral. De ville göra ett bra arbete, men förutsättningarna fanns inte. Värst var det inom omsorgen. Medarbetarna vill väl, men nedskärningar, pressade tidsschema gjorde att de flesta bara kände sig som ett nummer. En robot eller slav.

Var det detta samhället vi ville ha? Svar: entydigt NEJ.

Så arbetet inleddes med genomgång av kommunens ansvarsområden och en enkel fråga: vad krävs för att den som

utför ett arbete ska kunna ge den service som får ”kunderna” att vara mer än nöjda? Kommunen beslöt att samtliga drygt 3 000 anställda skulle genomgå en utbildning. Utgångspunkten var ansvar och befogenheter och att allt hör samman. Alla blev certifierade. En total förändring främst beroende på att medarbeterna blev sedda och respekterade.

Precis som i skolvärlden blev chefskapet mer coaching. Borta var den ”kvartalskapitalism” som smugit sig in som ekonomisk styrverktyg. Chefsstrukturen slogs sönder och arbetet i vardagen blev grunden för organisationen, inte tvärtom. Det var en tuff resa. Men målet var att Trelleborg skulle bli den bästa kommunen att leva och arbeta i. Det var ingen tävling mot någon annan kommun, enda betygsättare var invånarna. Mätning av verksamheten blev en naturlig del, inte för att straffa utan förbättra.

Certifieringsarbetet anpassade också till externa leverantörer inom områden där kommunen handlade upp tjänster.

Kommunen fortsatte också arbetet med att få ett nära samarbete med civilsamhället, alltså hela den ideella sektorn. Det blev inte vi och dom utan gemensamma mål: ett bättre samhälle. Söderslättpartiet var lite av föregångare med ett ambassadrörskoncept, som både fanns avseende dialog med invånarna i byarna men också i direkta sakfrågor. Kommunen anammade detta och alla insåg en central sak: byarna behöver staden Trelleborg, som behöver Söderslätt!

*I city skedde den största omedelbara förändringen* genom samspelet mellan kommun, politik och fastighetsägare. Allt fler butikslokaler gapade tomma. Jag och många med mig som älskade det mångkulturella livet i Malmö fann ingen plats för uteliv i Trelleborg. Detta sagt med respekt för de restauranger som fanns där då. Ingen vågade satsa i Trelleborg. Utanför city fanns innovativa Hallongården, Hedmans, Idala gård och andra duktiga entreprenörer. Fina Dannegården hade gått i konkurs, men räddats, liksom Horizont. Hotell Smygehuk skulle, om bostadsrättsägarna, fick bestämma, bli flyktingförläggning. Jag lägger inte värderingar i asylmottagande, men kommunens bästa läge, på Sveriges sydligaste spets kunde inte klara ett hotell. Det var otroligt! Hela hanteringen av Smyge var undermåligt, för att inte säga bedrövtligt skött. Se hur det är idag. Hamnen är en mötesplats tack vare att man äntligen lyssnade på vetenskapen, som förklarar att

enda lösningen på tångproblematiken var att fylla igen den dåvarande inre hamnbassängen. Smyge har i än större utsträckning än tidigare utvecklats till en turistmagnet med sitt häftigt kultur-, restaurang- och båtliv!

Åter till Trelleborg. I Malmö tävlade shoppingcentra mot varandra och i synnerhet med Emporia som ”fiende”. Det fanns ett köpcenter som valde en helt egen väg: Caroli. De tog tag i områdets rötter och ett koncept präglad av ordet mötesplats växte fram. Små restauranger, mycket grönt, ekologiskt, sallad, japansk, juice, sushi. De hade insett att tiden när man gick ut för att äta och sedan shoppa var förbi. Nu gick man ut för att äta, möta människor och shoppa.

Se på Valen idag, 2020. Här är det restauranger, caféer, barer; meetingpoints för alla åldrar. Präglad av de lokala råvarorna. Trelleborg blev äntligen Matlandet Sverige tack vare närodlat och ekologiskt! Vi fick se ett innovativt jordbruk från råvara till nya livsmedelsprodukter.

Vi fick en ny livsstil, hälsa kom på allvar i fokus ur många synvinklar. Något som också spred sig till skolor och äldreboende. Vi lärde mycket från Ängavallen. Gågatan är överbyggd i centrum. Den har förlängts mot öster och väster. Det har blivit mötesplatser för människor. Trelleborg tog det modiga beslutet, att satsa på människan. Först kommer de gående, sedan cykeln och därefter bilarna. Fortfarande är det enkelt att sig in till city och just tillgängligheten med kollektivtrafik gör att det blir ett mycket mer livaktigt centrum på helgerna. Torghandeln har fått ett uppsving, tack vare hela den satsning som gjorts på Söderslätt med närodlat och ekologiskt tänk. Vi har också fått nya små butiker som kombinerar den lokala närvaron med att göra affärer över nätet. Kreativiteten flödar.

Tack vare pågatåg och den fina stationen fick vi puls vid centralstationen och nya småbåtshamnen, navet när besökarna tar sig mellan våra hamnar. Trelleborg har blivit en sommarstad och det har verkligen satsats på baden längs kusten.

Då, alltså omkring 2014, var det mycket tal om framtid. Det fanns en övertro på shoppingcentra och att man skulle göra som i Västra Hamnen i Malmö och Hammarby sjöstad. Men istället för att plagiera valde Trelleborg en egen väg. Man fick upp ögonen för det som var bra. Rådhuset blev restaurang, informationscenter och bostäder. Alla bombhålen började bebyggas. Hamnen hade flyttat incheckning till



ett truckcenter på väster och kommunen hade sagt till både svenska staten och EU, att om vi ska vara en transitstad måste det göras på ett miljöanpassat sätt. Det blev en västlig lösning som alla är mycket nöjda med. Vi fick en tunnel sista biten till de nya färjelägena vilket gjorde att småbåtshamnen med badhus och restauranger blev helt integrerat promenadstråk med city. Tåg till Berlin eller Köpenhamn? Häftigt, eller hur!

Se också hur godstransporter har utvecklats. Fortfarande har vi mycket kvar när det gäller produktion av el, men det som hände inom kärnkraften i Japan och klimathotet i stort ökade takten i omställning. Vem hade kunnat föreställa sig att vi på bara några år skulle få batterier med 2 000 gånger så hög kapacitet som tidigare, och 1000 gånger snabbare laddning. Kris föder innovationer. I litet och stort.

Redan då var elbilen den mest sålda i Norge. Vem tillverkar bensinbilar idag? Jag tror att många av dåtidens politiker är glada över att kommunen drog i handbromsen när det gällde just hamn och ringled. Det fraktas fortfarande mycket gods, men containerfrakt dominerar med gigantiska fartyg. Trelleborg blev lite förlorare men ändå vinnare. Det var inte rimligt att dra lastbilstrafiken igenom kommunen och Sverige på det sättet som gjordes då. Vi har fortfarande en stor hamn som tar emot gods för landtransporter. Men ekipagen är större och miljökraven extremt höga. Malmö och Göteborg var tidigt ute, och satsningen på elektrifierade stråk har blivit succé. Vägarna har blivit anpassade för miljöanpassad godstrafik. Den förlösande faktorn var att vi äntligen fick en

helhetssyn på transporter och att miljöpåverkan kostade.

Hamnen i Trelleborg har fått en pånyttfödelse när det gäller passagerartrafik. Östersjön känns nästan integrerat, så som Malmö och Köpenhamn, Helsingborg-Helsingör. Det har inte bara varit en kommunal kraftsamling utan regionen som helhet har verkligen fått genomslagskraft.

Pågatågen spelar en viktig roll. Det fina är att många nu kommer till Trelleborg just för att vi har fått den lilla stadens charm o närhet. Det handlar inte längre om att vi måste härifrån så fort som möjligt.

*Och så har vi boendemiljön.* Titta på vårt centrum. Vi har fått hit barnfamiljerna, som vill bo centralt, ha bra barnomsorg och trygg miljö. Vi är en socialt integrerad stad. Här finns alla generationer och mångfald. Vi har haft en hög utbyggnadstakt för mindre lägenheter. Det har gjort att vi lockat yngre målgrupper. Det är inte som den gamla tidens kollektivboende, men samtidigt ändå kollektiv. Det har växt fram många vad vi kallar externa vardagsrum, mötesplatser i kvarteren. Vi har också fått utmärkt äldreomsorg genom att satsa på kvalitet och - omsorg!

Jag tror att den röda tråden var att många var trötta på gnället. Livskvalitet är olika för olika människor. Men Trelleborg är en idag en stad där vi tycker om att heja på varandra och känna att vi verkligen valde en mänskligt värld. Läter flummigt, men så är det. Världens bästa lilla stad!

Från Bogota till Trelleborg.  
**HÄR BÖRJAR FRAMTIDEN.**



Jag mötte honom i Almedalen den vackra sommaren 2013. Enrique Penalosa, f d borgmästare och mannen som tillsammans med Antana Mockos, förvandlat Bogota från en av världens farligaste städer till socialt föredöme.

Vissa delar av Trelleborgs framtidsplanering hade Penalosa tagit till sitt hjärta, andra hade han brutalt förkastat.

**Om motorleder:**

- Urban highways are disasters.
- Aldrig motorvägar runt städer.
- Fler vägar, längre sträckor i bilen.
- Stora vägar byggs i tron att man flyttar trafiken, sanningen är att det blir än mer trafik.



Centralstationen blir den perfekta mötesplatsen när Trelleborg möter framtiden.

**Om stadsplanering:**

- 80% procent av städerna 2050 är inte byggda.
- Ett barn har samma rättigheter till ytan som bilen.
- Publika ytor, för att promenera, göra affärer, kyssas. . .
- Först trottoar, sedan cykelbanor, därefter för bilen.
- Det handlar inte om höga eller låga hus, utan om kvalitet och vad som händer på marken.
- Största problemet är om människor exkluderas, hamnar utanför.

- Mer viktigt än det gröna är vad sker innanför.
- Fundera över ideala situationen, planera 100 år framåt
- Vi tänker inte på att det fruktansvärda blir normalt, när vi skapar mer yta för att parkera bilar än plats för människor.
- Det krävs politiskt mod för att tänka nytt.
- Gör radikala förändringar.
- Designa totalt annorlunda städer.

Förändringarna som gjordes i Bogota var enorma. 85% av befolkningen var emot idéerna. Staden styrdes av kriminella. Enrique Penalosa och Mockus lyckades med det omöjliga genom att satsa på infrastruktur, miljötänk och social upprustning. Konsekvensen var att leva under hot. Penalosas 18-åriga dotter skickades till Kanada efter dödshot.

Den 8 maj 2013

## På väg mot framtiden.

*Plötsligt far ett pågatåg förbi, varslande om att det snart är 2015 och Trelleborg får sina efterlängtade tåg också till Berlin.*

*Samtidigt minskar godstrafiken via Trelleborg med järnväg dramatiskt.*

*Hur säkert är det att vi om 15-20 år får se godståg på den här sträckan? Kanske har vi någon form av kustled för persontrafik? Vad vet vi? undrar jag och tar fram anteckningar om läget på transportsidan. Noterat:*

*För miljöns bästa, inför kilometerskatt i Sverige. Sänk den fasta fordonsskatten, betala för nyttjande. Lika för alla.*

*Varför ska lastbilar få köra på helger och dygnet runt?*

*Österrike tar lastbilen via tåg. Förarna kan vila. Trafiken går inte när det är helg.*

*Schweiz har tvingat fram stora godshanteringsterminaler vid gränsen. Tvingar åkerier och andra aktörer att samordna.*

*Italien har under helgerna kortat tiden när det är tillåtet att köra.*

*I Trelleborg får vi vackert vänta på lastbilarna. De har företräde ut ur staden.*





Skiss: Horisont Arkitekter AB



## Första bilderna på nya Rådhuset

Text: Sofia Bergström

Publicerad 15 mars 2013 6.05 Uppdaterad 15 mars 2013 6.05

Större eller mindre text

Trelleborg. 72 miljoner kronor kommer ombyggnaden av Rådhuset att kosta. I serviceförvaltningens planer ingår inte bara en renovering av ventilationssystemet och hissar utan en helt ny entré från söder samt en ny nedsänkt fullmäktigesal.

Det här ska med en idd som att dessa in

### Meest läst på Trelleborg

- 1 JC lägger ner sin butik i Trelleborg
- 2 Två gång i bråk på Bastionen
- 3 Blev rade med sig kniv i skolan
- 4 "Jag har lärt mig att ålaka mig virus"
- 5 Rådhuspersonal kräver köket kvard
- 6 Vikarie lurade till sig tableter på sjukhuset
- 7 Krogbråk blev polisanmält
- 8 Gården Bäckalid fick viktig filmroll

Vilket kommer först?

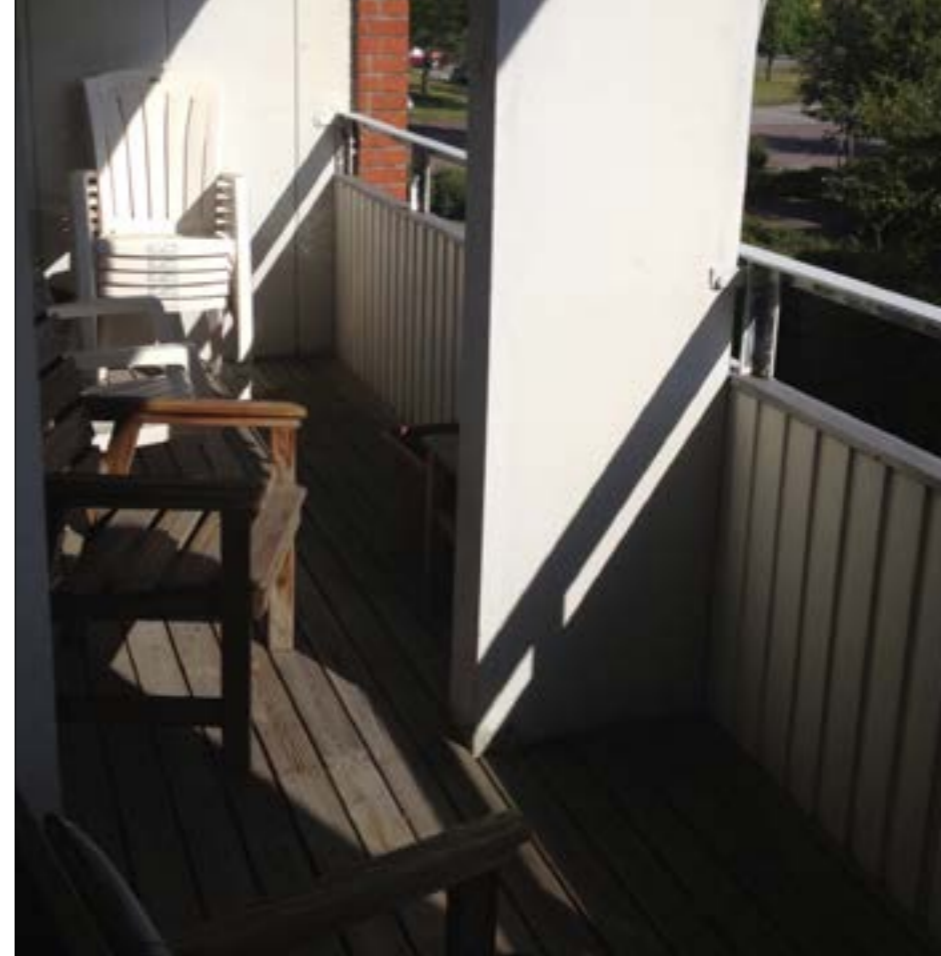
## Rådhuset eller andras behov.

När planerna på ombyggnad av Rådhuset för 72 miljoner kronor diskuteras oroas en av politikerna över att det ritade mötesrummet placeras endast dryga metern över vattenytan. Risk för framtida översvämningar.

Några 100 meter därifrån promenerar jag tillsammans med en man och hans hustru. Hon bor på ett äldreboende, sitter i rullstol sedan flera år.

”Att placera människor med demens på andra våningen är liktydigt med att spärra in dom i ett fängelse”, säger han.

Medan politiker och tjänstemän i Rådhuset har problem med ventilationen är det kris inom omsorgen. Arbetsmiljön i Rådhuset skulle säkert kunna vara bättre. Och borde vara det.



Men, att föreslå en pampig ombyggnad av Rådhuset i en tid när det skärs ner på andra områden är ett hån och slag i ansiktet på alla de verksamheter som tvingas effektivisera och minska på servicen. De budgeterade 72 miljoner kronorna blir garanterat över 100 om och när planerna sätts i verket.

Horisont arkitektbyrå har skissat på den häftiga ombyggnad av Rådhuset, där politiker och tjänstemän styr Trelleborgs kommun idag. Det är fräckt. Ny entré från söder, mot hamnen och nedsänkt fullmäktigesal.

När jag kommer upp på äldreboende på Fagerängen möter jag personal som gör sitt yttersta, men inte hinner ta ut de äldre ens vad som är lagstadgat. Knappt det. Om inte anhöriga hjälper till blir det inte många timmar frisk luft under året för vårdtagarna.

Det finns en balkong med plats för två personer. Akustiken i matsal och teverum är bedrövlig. Går diskmaskinen i samlingsrummet igång går det inte att höra vad som sägs på teven, som nu kan få plats och se något. Jag tänker på Catherine Persson(s) som i olika sammanhang, med all rätt, påminner om hörselsslingor och vikten av att alla ska höra bra. Kylskåpen i vårdtagarnas rum är från 70-talet, placerade under diskbänken. Uppräkningen kan fortsätta. Hyra för detta för vår närstående: 10 000 kronor.

Detta är inget unikt. Jag hör liknande historier. De som behöver stöd och omsorg drabbas hårdast.

31 januari 2013. Färgfabriken, Stockholm:

## Människa och infrastruktur.



*En av många föreläsningar om miljö och hälsa. Lyssnar på Per Hamid Gathan, hjärnforskare på Karolinska Institutet i Stockholm. Han talar om kroppens komplexa, biologiska system, om att ensam är inte stark; människan är en kollektiv varelse. Sett till hjärnan formas vi redan vid två års ålder.*

*Hur mycket av forskningen tar vi med oss när vi formar morgondagens samhällssystem?*

*Jag tänker på Trelleborg när han talar om hur vi går från grönt till dagens verklighet. Det finns en viss buffertkapacitet, men människan får inte betraktas som en byggkloss. Det är viktigt att samordna människa och den infrastruktur som skapas. Tyvärr finns det få studier på hur samhällsbyggande påverkar oss, vilken inverkan den ökande komplexiteten har på delar av vår kognitiva förmåga.*

*Studier visar på ökad känslighet i tätbebyggda områden; hjärnan är ingen motor som ligger utanför oss själva. Han talar om en ökande irritation hos människor. Är det så? tänker jag. Han säger: Vi behöver ha förklaringar, veta mer, förstå.*



14 april 2013

## GRAVPLATS KNÄCKEKÄRR.



Vindarnas väg. Morgonbrisvägen. Sedelvägen. Penningstråket. Detta är Knäcke-kärr ett av flera trevliga områden i norra Trelleborg. Just här, bakom staketet, var det gång plats för 24 kolonilotter; arbetarnas oas.

Jag kryper in genom staketet, det är tidig vårmorgon. Förbjuden plats. Om-rådet har förfallit, ska saneras och bli ett parkområde. Sägs det. Vem vet? Snart är här kanske småhus?

Ruckel, sönderslagna växthus, en liten stuga med madrasserna kvar. Det känns sorgligt. En känsla av gravplats, kyrkogård. Containerarna blir kistor. Snart fyllda med det som en gång var. Liken bort.

Det som prasslar är löven. Det är stilla. Surrealistiskt. Som om jag vore barn och smög inom förbjudet område.

Fåglarna sjunger. I ryggen det dova mullret från den uppvaknande staden. Framför mig landet, brun, svulstig, bördig jord.

Stad och land så nära.







## VÄXTKRAFT SÖDERSLÄTT.

Österlen. Klingar vackert. Ett starkt varumärke, inte minst när det gäller kultur, sommar och turism. Söderslätt. Hur smakar det? Framtid, hävdar jag!

82 procent av Trelleborgs yta består av högklassig åkermark. I kommunens natur- och kulturplan talar man om världens bästa mark runt Skegrie, Snarringe och Tommarp.

Den stora frågan är om kommunen i tillräckligt stor utsträckning vårdar den resurs som finns i den goda Söderslättjorden? I en tid när många av industrierna lämnat eller lagt ner finns det anledning att fundera över var de största utvecklingsmöjligheterna finns.

Trelleborg har ett ambitiöst bioenergiprogram. Det senaste projektet handlar om att producera biogas av alger från badstränderna, testa biogas från våtmarksväxtlighet och rening av avloppsvatten med hjälp av alger. Spännande pilotprojekt som pågår till 2015 för utvärdering.

I början av 2014 är kopplas Jordberga biogasanläggning in på det svenska naturgasnätet. Sveriges största biogasanläggning ska när den är i full drift tre år senare garantera den volym som Skånetrafiken behöver för att samtliga bussar ska drivas på förnybart bränsle.

Inledningsvis är råvan till 70 procent odlade produkter som majs, vete/råg, avfall som kli, gräs och rester från grönsaksodling och 2014 även sockerbeter. Andelen odlade råvaror ska successivt minska.

Det innebär en helt kretsloppsanpassad bränsleproduktion och ett optimalt nyttjande av den goda jorden. Man sår raps på hösten, tröskar i juni-juli, sår en mellangröda typ bovete som skördas senhösten för att rötas. Biogasen uppgraderas till naturgaskvalitet och restprodukten blir biogödsel som återförs till marken. Näringsämnen bevaras och går tillbaka till jorden, kretsloppet sluts.

Det som sker i Jordberga är en investering på 200 miljoner kronor. Det sätter också kommunen i fokus när det gäller

förnybar bränsleproduktion och miljöanpassad lantbruksutveckling. Söderslätt har förutsättningar att gå i spetsen inte bara när det gäller bioenergi, utan genom hela lantbruks- och livsmedelskedjan; från att bli en del av det forsknings- och utvecklingsarbete som bedrivs vid Statens Lantbruksuniversitet på Alnarp till nya, förädlade råvaror och färdiga produkter.

Söderslätt präglas av storskaligt jordbruk. Det är traditionell produktion och den goda jordmånen ger stabil avkastning. Varför inte svenskodlade sojabönor? Andra nya grödor av högkvalitativ klass för den ökande skaran av människor som vill veta vad det är de äter? Beredda att betala lite mer

Lika väl som rapsfält nu förädlas till högkvalitativa oljor för matlagning som konkurrerar med olivoljan när det gäller hälsoeffekter har sojan oanade möjligheter.

Låt målet vara att Trelleborg och Söderslätt ska bli Matlandet Sverige 2016. Det ska synas på slätten och i restauranger och butiker. Full fart på närproducerat, ekologiskt och utvecklingsarbete för bättre mathantering och minskat svinn.

Vi lever i en tid när kraven på spårbarhet och kvalitet ökar. Söderslätt kan dra nytta av detta, liksom styrkan i närproducerat. Kunskap och produkter har nära till enorma marknader på andra sidan Östersjön.

Söderslätt handlar om levande landsbygd. Då krävs rejäl satsning på byarna. När Jordberga drar ledning för biogas till naturgasledningen i Trelleborg och det finns möjligheter att samtidigt utveckla bredbandet ska det inte finnas tvekan.

Lika väl som en levande landsbygd förutsätter väl utvecklad kollektivtrafik ska bredbandsutbyggnad vara givet. Det innebär fler som väljer annan livsstil, både för boende och nya mindre näringar.

Full fart för Växtkraft Söderslätt!











*”Jag måste vara optimist och tro på de gröna entreprenörerna. Det kan inte vara rimligt att via lobbyister och reklam för hundratals miljoner skönmåla smutsiga industrier. Konsumenterna kommer att se genom dom och välja de hållbara alternativen. Det går att bevara våra paradiser men vi måste ta krafttag nu.”*

Niklas Zennström, grundare av Skype, filantrop.







## DET ÄR DAGS ATT VÄLJA VÄG FÖR EN HÅLLBAR FRAMTID.

Jag läser i Trelleborgs Natur- och kulturmiljöplan 2010. Det är ett imponerande dokument och det är bara att hålla med om vad kommunalrådet Ulf Bingsgård skriver i inledningstexten: *Trelleborg – en kommun med många guld-korn.* Här finns kulturarv och gröna områden värda att bevaras. Bingsgård ser i kultur- och miljöplanen ett aktivt verktyg som ska användas vid planeringen av Trelleborgs kommuns framtid och användas parallellt med översiktsplanen.

Det är utmärkt. Som ordförande i Naturskyddsföreningen Trelleborg tycker jag det är ett fantastiskt dokument, fyllt av argument varför man ska välja Trelleborgs kommun som bostadsort.

Den visar också tydligt hur horribel kommunens översiktsplan är sett till just hållbarhetsaspekten när det gäller infrastrukturåtgärder. Den ringled som ritats in tar liten hänsyn till kultur- och naturvärden. Här är ett utdrag ur Naturskyddsföreningen Trelleborgs yttrande till Fördjupning av översiktsplan:

### Hot mot värdefulla natur- och kulturmiljöer

#### I FÖP sidan 52 (U5) står det:

*”Det finns ovärderliga men begränsade naturvärden och biologisk mångfald i odlingslandskapet i anslutning till tätorten[...]. Naturområden med ett betydande egenvärde eller med arter med skyddsbehov ska fredas och skyddas från åtgärder som kan påverka den biologiska mångfalden negativt.”*

Kartan visar där det finns kända samlingar av rödlistad större salamander. De svarta punkterna anger bevisade lekplatser. Den Större vattensalamandern är skyddad enligt EU:s habitatdirektiv. Enligt artskyddsförordningen (2007:845) får man inte störa eller förstöra områden där den större vattensalamandern finns. Miljöförvaltningen inom kommunen är väl medveten om förekomsten av större vattensalamander i just de områden där den tänkta ringleden är planerad!

Det finns också tecken som tyder på att det kan finnas en



population av den ytterst sällsynta gölgrödan (ätlig groda). (Tillhör gruppen gröngrodor. Genotyperna skiljer sig något åt utseendemässigt men för att vara säkra på art-/typtillhörighet måste modern DNA-teknik användas.)

### Förödande för hotade åar

Ringleden är planerad att gå över Dalköpingeån till ett planerat truckcenter på Östra industriområdet.

### Så här står det i FÖP:

*”Kulvertering av vattendrag ska undvikas och befintliga kulverterade vattendrag ska om möjligt återställas till öppna vattendrag. Men Fördjupningen av Översiktsplanen föreslår även ett allvarligt ingrepp i Dalköpingeåns naturområde där ringvägen korsar denna vid Öster järs verksamhetsområde. Här föreslås balanseringsprincipen tillämpas, det vill säga om negativ påverkan inte kan undvikas, minimeras eller kompenseras på plats ska värdena ersättas på annan plats.”*

I Natur- och kulturplanen står det: Trelleborgs kommun ska vara en framgångskommun med långsiktigt hållbar tillväxt.

Det är kanske viktigt att kommunen tydligt definierar vad hållbar tillväxt innebär? Talar vi om hållbarhetsfrågor är Bruntlandrapporten och FN:s definition en utmärkt utgångs-



Den Större vattensalamander, som är skyddad enligt EU:s habitatdirektiv, finns i flera områden där Trelleborgs kommun planerar för den yttre ringleden.

punkt: ”utveckling som möter dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att möta sina behov”.

Trelleborg har förutsättningar att hantera hållbarhetsfrågor, men det krävs kursändring i centrala planeringsfrågor och gemensam syn över ALLA partigränser vilken riktning kommunen ska ta. Hur värderas kommunens naturresurser?

Vilket framtida samhälle vill vi forma sett till hållbarhetsaspekten? Med risk för att vara tjugig: tar kommunen klimatfrågorna på allvar när exempelvis översiktsplanen föreslår en yttre ringled? Är det inte så att vi istället allvarligt hotar biologisk mångfald?

Restaureringen av Tullstorpsån är ett fantastiskt projekt ur många synvinklar. Det handlar om att fånga upp kväve och fosfor från odlingsmarker och hindra det från att nå Östersjön. Samtidigt minskas rensningsbehovet och översvämningssituationen löses. Fisksamhällen återskapas och därmed biologisk mångfald. Det är ett projekt som fått markägare att göra en viktig miljöinsats och samtidigt öppna upp rekreativ möjligheter och därmed bidra till kommunens attraktionskraft.

Konceptet kan kopieras till övriga hotade vattendrag, men när detta skrivs drabbas landsbygdsprogrammet av nedskär-

ningar, vilket innebär minskat stöd till bland annat skydds-zoner och våtmarker. Pengarna är slut. Åtminstone tillfälligt. Men i väntan på nya medel hotas befintliga projekt, inklusive Tullstorpsån, och värdefull kunskap riskerar att försvinna. Det är kompetens som byggts upp under lång tid. Det får konsekvenser för hela det kraftfulla miljöarbete som görs. Varken Sverige som nation eller Trelleborgs kommun har utan stöd möjlighet att klara de svenska miljömålen. Det är ett enormt arbete som ligger framför oss, från det offentliga till näringsliv och hushåll.

Vi kan inte förlita oss på att EU-medel ska lösa våra problemen i kommunen. Vi måste ta ställning och både analysera och svara på frågan: hur ska vi agera för att inte fördärva än mer i vårt ansvar gentemot kommande generationer?

Kommunen behöver därför tydligare markera vad som verkligen har prioritet när det gäller hållbarhetsfrågor, annars blir det bara tomma ord.

Översiktsplanen ställer frågan på sin spets. Innebär hamnutbyggnaden att Trelleborg lever upp till sin vision om hållbar tillväxt? Jag vill påstå att ingen ansvarig kunnat presentera ett underlag som motiverar satsningen ur ekonomisk, social/sysselsättningsmässig eller miljömässig synvinkel.

Det pågår ett antal spännande miljöprojekt i kommunen. Trelleborg profilerar sig också gärna, och i vissa fall med viss rätt, som en ledande kommun inom miljöområdet.

Jag saknar den uttalade övergripande visionen där kommunen verkligen visar att miljöfrågor tas på allvar och även markerar det i handling i den operativa verksamheten.

Hur vill vi att vår del av världen ska se ut år 2050? Låt oss backa därifrån och göra en plan, som garanterat får revideras många gånger under resans gång. Men vi får en kursriktning!

Trelleborg som kommun har ett strålande utgångsläge att forma en grön handlingsplan som hanterar såväl miljö- och klimatfrågor som sysselsättning.

Gå i spetsen när det gäller miljöanpassad utveckling. Fortsätt att utveckla den satsning som redan nu görs inom bioenergiområdet med allt från biogas till möjligheter med alger. Grön näring ger jobb, skapar ett utbildningsunderlag genom behovet av kunskap. Det ena föder det andra. Det är inom grön teknik den stora utvecklingen sker.

Men det krävs en medveten och strukturerad satsning som sträcker sig längre än EU-bidrag. Grunden ska vara kommunens långsiktiga mål och inte att det finns en pott pengar som skapar ett projekt.

I dag är det fokus på fartygsnäringen. Trelleborgs Hamnbolag har drivit Cleanship-projektet som syftar till att rederrinnningen ska ställa om och bli mer miljöanpassad.

Samtidigt har vi ett tandlöst förhållningssätt när det gäller övervakning av transporternas påverkan på både miljö och hälsa. Det gäller fartyg, lastbils- och personbilstrafik.

Skärp miljökraven. Inför tillsyn av de som påverkar med utsläpp av avgaser och partiklar. Sänk omedelbart hastigheter, inte minst vid västra infarten och på Hedvägen.

Se till att miljölagarna efterlevs och att det kostar att begå brott. Bland de första jag var med om som nyvald ordförande i Naturskyddsföreningen var att göra en anmälan om ett möjligt brott mot miljöbalken, när en kastanjeallé sågades ner i samband med exploateringen av Svartesjöområdet i östra Trelleborg. Allén är vad vi menar ett biotopskyddsområde. Alltså mindre mark- eller vattenområden som enligt miljö-



FOTO: ERIK NORDSTRÖM

balken utgör livsmiljö för hotade djur- eller växtarter eller som ur annan synvinkel anses skyddsvärda.

Det sistnämnda berör defintivit en kastanjeallé av den här karaktären. Det tragiska är att anmälan ännu inte blivit behandlad. Det har gått mer än två år sedan händelsen anmälades till Länsstyrelsen som hanterar frågan. Än värre att exploatören inte såg värdet av grön miljö.

Men hur starkt är biotopskyddet egentligen?

Fortsätt miljösatningen i de kommunala verksamheterna. Utbilda samtliga medarbetare i miljöansvar; från arbetsplats går kunnandet till beteende i hemmet. Låt Trelleborg bli den grönaste av kommuner i daglig verksamhet.

Ett konkret exempel som nu är realitet i ett antal större och mindre städer: förbud plastpåsar i vissa sammanhang. Analysera konsekvenserna av användningen av engångsför-



packningar, vilket ökar dramatiskt och låt kunderna betala för påverkan. Slopa i största möjliga utsträckning engångsartiklar inom kommunala förvaltningar.

Det ska kosta att fördärva miljön! Premiera miljöpositiva åtgärder. Stimulera till minskad el- och värmeanvändning genom att öka konsumentkontakten, ge bättre rådgivning vid ny- eller ombyggnad.

Öka insatserna när det gäller information om natur och miljö redan i tidig skolålder.

Samspela över alla gränser. Skapa ett (1) forum för tips kring hållbar utveckling: bättre el-, värme och avfallshantering. Ta upp matsvinn, närodlat, ekologiskt etc. Jobba med information. Låt oss som bor i ett "jordbruksland" bli föregångare när det gäller ekologiska livsmedel och vad vi äter.

Inom Naturskyddsföreningen i Trelleborg pågår en diskussion om föreningens framtida inriktning. Ett mål är att stimulera fler att komma ut i naturen, ett annat att kämpa för miljön.

Att Dalköpinge ängar idag finns kvar och som naturreservat har Naturskyddsföreningen i Trelleborg stor del i. Vi har ett bra samspel med miljöenheten i kommunen.



Ett relativt nytt område är konsumentfrågor. Här är föreningen synnerligen aktiv och samverkar med de större livsmedelshandlarna i Trelleborg. Huvudfråga är hur vi kan hantera det stora svinnet. Mellan 30 och 40 procent av alla livsmedel antingen kastas eller blir biogas. Här finns oerhört mycket att göra.

Inom föreningen finns också en vattengrupp som aktivt arbetar med det kanske svåraste området: hur rädda våra vattendrag och Östersjön? Det rör frågor kring övergödning



av havet, miljögifter och annan påverkan på vattnet. Senaste larmrapporten rörde Hanöbukten.

Det talas allt mer om civilsamhällets betydelse, det vill säga de ideella krafterna. Frivilligheten är en resurs i form av bland annat ökande volontärsverksamhet. Genom sund samverkan mellan den ideella sektorn, det offentliga och privata näringslivet öppnas stora möjligheter på bred front, inte minst miljöområdet. Genom att involvera ideella krafter tidigt i kommunens aktiviteter ökar möjligheten att få genomslagskraft, i synnerhet när det gäller just ökat medvetande om klimat och miljö.

Naturskyddsföreningen i Trelleborg har haft en positiv utveckling. Ändå ser vi ett lågt intresse i kommunen för miljöfrågor och det är alarmerande. Vår hotade miljö är den största utmaningen vi står inför. Vi behöver agera på bred front.

*”Så för varje varelse vi räddar, för varje art som får finnas kvar, för varje ek som får bli äldre bevarar vi och samtidigt ökar barnens främsta rikedom för att kunna leva, den biologiska mångfalden. Den som kommer att ge dem mat, vatten och skydd. Men också ett rum att finna ro och stillhet i.”*

Daniel Mendoza, grundare och ägare av Good News Magazine.



*Biosfären är vår överlevnad.  
Har ni glömt planeten kära vänner?  
Johan Rockström, Almedalen sommaren 2013.*



3 oktober 2013

## Också en frihetskamp.

Den 3 oktober 2013.

Det är 70 år sedan danska frihetskämpar hjälpte judiska landsmän att fly över Öresund till Sverige. Det griper mig eftersom min far var en av hjältarna. Något han aldrig pratade om och som jag fick veta först efter hans död. Han fick själv, i sista minuten och under dramatiska former, hjälp att lämna Danmark eftersom tyskarna var honom på spåret.

Den här dagen, den 3 oktober, är också omtumlande sett till att ett antal yttrande kring Fördjupning av Översiktsplan 2030 i Trelleborg presenterats. Framtidsplanen får tummen ner av tunga remissinstanser som Länsstyrelsen, Trafikverket, Naturskyddsföreningen och LRF.

Det är kraftfull kritik som riktas i de olika yttrandena.

Äntligen har vi blivit hörda. Mailen strömmar in. Försiktig glädje över delsegern, men också de största pessimisterna i kampen uttrycker sin glädje.

Vi är många som kämpat mot hamnflytt, utbyggnad och ringledsplaner. Det har stundtals känts totalt hopplöst. Ett fåtals ensamma kamp? Sanningen är att långt mer än 2 000 sympatisörer står bakom Hamngruppen som startade uppropet mot planerna. Hamngruppen blev upptakten till Söderslättspartiet, som fick drygt 1 300 röster, tre mandat men utmanövrerat från de verkliga beslutsprocesserna av moderata kommunalrådet Ulf Bingsgård.

Bingsgård intervjuas i Sydnytt. Det känns som ett desperat framträdande:

”Vi bygger ut en hamn för Sveriges ekonomis räkning, för svensk exportindustri och för att den ska fungera och där tycker jag att det är rent ut sagt pinsamt att staten inte är beredd att ställa upp och se till att vi får en god infrastruktur till hamnen.”

I Rikets Tjänst, tänker jag.

Ulf fortsätter:

”Tycker det känns väldigt cyniskt av staten att man är beredd att offra trelleborgarnas liv till följd av att man vill spara några hundra tusen eller några hundra miljoner. Genom att man vill dra trafiken genom Trelleborg.”

Alla är överens om att dagens infartsalternativ inte är bra. Min egen kamp och delaktighet i det politiska livet började just av det skälet, att jag inte kunde förstå att de boende på väster kunde stå ut med lastbilar dundrade förbi, 50-100 meter från husen. I 90 kilometers hastighet.

Ulf har den här dagen, den 3 oktober, haft sammanträde i Kommunstyrelsen. KS har beslutat att gå vidare med det östliga alternativet. Miljöpartiet är ensamt om att protestera.

Ulf talar om staten, om cynism och i termer om att offra liv. Samtidigt vill han fortsätta kampen för ett ringledsalternativ som brutalt kommer att skära igenom det landskap som jag lärt mig att älska. Söderslätt är i mitt hjärta, precis som Östra stranden, området där han vill dra lastbilstrafiken. Hamnbolaget har redan förberett. Beslutsprocesser ointressanta? För 1 000-tals människor blir det än värre än vad det är idag för de boende på väster. Natur- och kulturmiljöer hotas. Inte minst Länsstyrelsen har den här dagen tydligt visat att planerna inte är genomtänkta. Det gäller också Sjöstaden.

Vem är cynisk? tänker jag.

Vem offrar liv?

Vem vägrar att diskutera alternativ, som gör det bättre för de boende på väster och även kan skapa positiva effekter för ett nyvaknat alternativ?

För snart fem år sedan lämnade jag Västra Hamnen. Flyttade till Trelleborg och ett nytt liv med Bodil. Vi gifte oss dagen efter begravningen av min pappa. Släkten i Sverige, Danmark och Norge visste inget. De kom för att hedra min förebild i livet, pappa. Med förevändning om middag och släktträff dagen efter fick de bevittna vårt bröllop. Så hade min pappa velat ha det. Livet går vidare.

Ulf Bingsgård var vigsselförrättare. Ung, driftig politiker. Synlig, delaktig i sociala media. Jag visste att han var pro hamnen. I min vildaste fantasi kunde jag inte drömma om att det skulle bli en kamp. Jag var naiv och trodde aldrig att hamnplanerna skulle förverkligas. Jag gav Ulf ett löfte efter vigseln: du ska få kämpa hårt för din hamn.

Så har det varit. Fyra års kamp. Önskar att jag kunde säga att den är över. Så är det inte. Men allt fler inser att de fram-

tidsplaner som presenterats inte är hållbara för kommande generationer. Och det är vad kampen för min del handlat om.

Nya\_Pro\_Bono, Oskulden och alla andra anonyma kommentarsskribenter får fortsätta att köra sina drev om att mitt argument för motståndet är att jag bor vid Östra Stranden.

Det är sant. Därför kan jag också berätta, att den här dagen, den 3 oktober, äter Bodil och jag en stilla måltid. Vi har sålt vårt hus på Östra Stranden, just i dag har det varit besiktning. Vi lämnar ett fint hus till ett härligt par som valt Trelleborg istället för Malmö. Vi flyttar 700 meter bort. Nu ska det renoveras. Jag flyttar min verksamhet till Trelleborg. Det som en gång var bostad och livsmedelsaffär, minnen för många, blir nu vårt nya hem och kontor/ateljé.

Det kommer att ta sin tid, därför har vi hyrt ett hus på en åker. Öppet landskap i fyra väderstreck under sex månader.

Sedan ånyo promenader på Östra Stranden.

Vårt lilla paradiset.

Jag ser min pappa skaka på huvudet, bjuda på sitt generösa leende och säga:

Också en frihetskamp.

## TILL MINNE.



*Uppväxt på Bodekullsgatan i Malmö, sedan Rosengård.*

*Mamma servitris. Pappa sjöman, från Kirke Eskilstrup i Danmark. Steward eller på dagens finare titelspråk: inköpschef.*

*Som barn följde jag med honom på några resor, en gång över Atlanten, till Niagarafallen. Det var storm. Vågorna slog över däck. Jag låg i hytten, hopkrupen som en boll. Ansiktet mot väggen. Övertygad om att jag skulle dö; det fanns inte mer att kasta upp. Stormen bedarrade. Jag kom upp i den friska luften. Såg att det låg fisk på däck, flygfisk.*

*Ett annat minne är när pappas fartyg kom till Trelleborg. Det gick inte att gå in till kaj, vågorna var för höga. Mamma och jag åkte med lotsbåten ut. En lejdare kastades ner. En matros klättrade ner, skyddade mamma och mig när vi klättrade upp.*

*Fyra syskon. Monica, den förstfödda, fick ett för kort liv. Hon dog i MS i 50-årsåldern. Jag har fortfarande en skuld till Monica: boken om hennes dramatiska liv, där politiken var en viktig del. Hon var aktiv i det lokala vänsterpartiet.*

*Politiken och glöden har vi gemensamt.*

*Och oförmågan att anpassa oss.*





Till slut

## **POLITISK MAKEOVER.**

Det är mindre än ett år till val.

Tänk om vi fick se ett fullmäktige och politiska nämnder med en dramatisk förändring när det gäller mångfald, från ålder till etnicitet.

Det kräver mod av dig som vill ta klivet in. Ännu större mod av dig som känner att krafterna är slut, att det är dags att säga tack och hälsa nya tankar och engagemang välkomna.

Trelleborg erbjuder fantastiska möjligheter med kusten och Söderslätt. För att orka med utmaningarna krävs nytt blod, nytt synsätt och vilja att våga välja vägar som bäddar för utveckling av ett långsiktigt hållbart samhälle.

Du som vill påverka. Gör det. Shoppa runt i de lokalpolitiska partierna. Lyssna. Utmana. Se vem som vill släppa in nytänkande. Kör!

*En annan väg.*

Rikard Lehmann



Rikard Lehmann

## En annan väg.

14 dagar innan boken ska lämnas till tryck förändras allt. Länsstyrelsen, Trafikverket, LRF och andra säger nej till kommunens planer på ringväg och hamninfart. En kalldusch för Hamnbolaget och den styrande Alliansen i Trelleborg.

Det som en gång började som en romantanke har nu blivit en personlig, känslösamt kommenterade reportagebok, i sista stund reviderad från grunden. Längre texter varvas med notiser i dagboksform och klipp från bloggande under mer än fyra år.

Rikard Lehmanns bok är ett lokalpolitiskt drama kring det som varit och är Trelleborgs identitet: hamnen. Det är ett skarpt ifrågasättande av ett kommunalt hamnbolag och det politiska etablissemanget, om en liten grupp makthavare och hur en kommun styrs. Rikard sätter fram hakan. Utmanar. En engagerad fritidspolitikers kamp för miljön, en hållbar framtid.

Boken är samtidigt en kärleksförklaring till kommunen, i synnerhet Östra Stranden och det böljande Söderslätt. En kärlek som är illustrerad i ett kreativt och rikligt bildurval.

En tankeställare också för politiker utanför Trelleborg.

*Rikard Lehmann bor i Trelleborg sedan 2009. Han började sin karriär som journalist, fortsatte sedan som copywriter och kommunikationsstrateg. Driver bloggen [dittparlament.se](http://dittparlament.se). Han är medlem i Söderslättspartiet och ersättare i Samhällsbyggnadsnämnden. Har under tre år verkat som ordförande i den lokala kretsen för Naturskyddsföreningen. Miljöfrågor med fokus på hållbar utveckling präglar mycket av hans liv. Bokens ges ut på eget förlag.*

