



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande "Planprogram för Malmö – Järnvägstekniskt Centrum" i Oxie i Malmö.

Planprogrammet har varit utsänt på remiss och för samråd med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget. Följande sammanställning redovisar inkomna synpunkter tematiskt. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i anslutning till remissvaren.

Särskilt yttrande har avgivits av Fredrik Fernqvist (mp) i anslutning till stadsbyggnadsnämndens beslut att remittera planprogrammet.

Yttrandet: Det järnvägstekniska centrum som planeras i Glostorp berör ett område med mycket värdefulla natur- och kulturmiljö- och rekreativvärden. De Gröna anser att det är av yttersta vikt att största hänsyn tas till de unika värden som området har när arbetet med ett järnvägstekniskt centrum fortskrider.

De unika och attraktiva värdena i området innebär att anläggningen måste anpassas så att störningar på naturen och områdets karaktär minimeras. Detta går att åstadkomma med en synnerligen god planering och nyttjande av tillgänglig teknik.

Planprogrammet i sitt utförande i förslaget anger alltför låga ambitioner i de hänseenden som rör den känsliga omgivningen i och kring det planerade centrumet och de lösningar som är nödvändiga för att skapa ett i flera perspektiv hållbart järnvägstekniskt centrum.

Innan förslag till detaljplaner krävs en full inventering av natur- och miljövärden. Även fullständiga ljud- och ljusutredningar måste utföras. Stor hänsyn ska tas till utredningarna när arbetet med området fortsätter. Utredningarna måste visa värden som kan säkras på plats, inom planområdet, men också visa på vad som måste kompenseras.

Kravet på området måste vara minimal åverkan på naturvärden. Återskapande av våtmark kan skapas i riktning Glostorp. Ett brett grönstråk bör koppla ihop Käglinge rekreativområde med den nya våtmarken.

Miljöpartiet de Gröna kommer att kräva att bästa möjliga miljöteknik och lösningar används för att området blir ett ekologiskt hållbart industriområde. Det innebär bl.a.

- Att naturens villkor respekteras och att ljud- och ljusstörningar minimeras
- Att förlorade naturvärden kompenseras. Nytt våtmarksområde anläggs utanför planprogramområdet och binds samman med ett brett grönstråk till Käglinge rekreativområde
- Att effektiva energilösningar används
- Att byggnader utformas så att de smälter in i miljön - gröna väggar och tak är tänkbara lösningar för att dölja dem. Kontorsbyggnader och andra byggnader får ett utseende som inte påminner om industriområde för att minimera skadan på det kulturhistoriskt värdefulla området.

Innehållsförteckning

Visionen om ett MJC	4
Lokaliseringen	5
Riksintressen	9
Hushållning av mark	10
Tidigare planeringsunderlag	10
Gällande översiktsplan	11
Kulturmiljö	14
Landskapsbild	16
Natur och rekreation	18
Kompensationsåtgärder	22
Växt och djurliv	22
Åkermark	23
Störningar	24
Risk	32
Tekniska anläggningar	35
Dagvatten	37
Grundvatten	39
Trafik	40
Spårkapacitet	41
Utdragsspåret	41
Byggnader och fastigheter	42
Beslutsprocessen	42
Mellankommunala frågor	44
Ekonomisk ersättning och inlösen	45
Bedömning av miljöpåverkan/synpunkter på MKB	46

VISIONEN OM ETT MJC

Oxie stadsdelsfullmäktige konstaterar att utrymmet för etableringen har utökats till följd av Jernhusens vision om ett samlat järnvägstekniskt centrum. Oxie stadsdelsfullmäktige anser inte att utredningen bör låsas fast vid ett samlat centrum för verksamheten. Verkstads- och tvättverksamheten kan utan problem separeras från utbildnings- och kontorsverksamheten. De korta avstånden inom Malmö gör det möjligt att tillämpa begreppet centrum även vid delad lokalisering.

Krumby byalag menar att förändringen av planerna för området från en tågdepå med verkstad, (i stort sett inom översiktsplanen), den 20 mars 2007, när kommunen och Jernhusens representanter höll informationsmöte i Grodans Hus, Käglinge, till ett järnvägstekniskt centrum på en yta av 450 000 kvadratmeter i juni 2007, där absolut ingen hänsyn tas till boende, natur och kulturmiljön, skett utan att det finns en enda offentlig handling eller underlag som stödjer detta.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, undrar hur planerna för området sedan 10 mars 2007, när kommunen och Jernhusens representanter höll informationsmöte i Grodans Hus, Käglinge, förvandlats från en tågdepå med verkstad (i stort sett inom översiktsplanen) till ett järnvägstekniskt centrum på en yta av 450 000 kvadratmeter i juni 2007 utan att det finns en enda offentlig handling eller underlag som stödjer detta.

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö anser att när SJ, som är tänkt användare av området, nyligen förlorat upphandlingen av Öresundstrafiken borde innebära att behovet av anläggningen minskar drastiskt.

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51, undrar vem och vad som säger att MJC måste vara ett sammanhållet kluster? En utportionering av de olika funktionerna skulle troligen ge ett billigare och mindre mark- och penningförstörande alternativ.

- *Resandeutvecklingen på Pågatågen och Öresundstågen är mycket kraftig. Verkligheten överträffar resandeprognoserna år efter år. Det innebär att det måste beställas fler tåg än vad som tidigare annonserats. Det påverkar i sin tur behovet av både depå- och verkstadskapaciteten. Den nya depån och verkstaden är anpassade efter dessa nya förutsättningar. Därutöver har Malmö Stad intresse av att utlokalisera centralt belägna järnvägsverksamheter. Om central mark frigörs kan den ges ett betydligt effektivare markutnyttjande. Att på så sätt bibehålla Malmö som en kompakt stad är en viktig del i stadens strävan att nå en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Att samlokalisera järnvägsverksamheter ger därutöver möjligheter till ökad yteffektivitet. Vid en samlad anläggning kan t ex tillfartsspår och uppställningsspår samutnyttjas av flera brukare. I vilken grad utbildningsverksamhet kommer att lokaliseras intill anläggningen är ännu inte klarlagt.*

- *I planprogrammet Malmö - Järnvägstekniskt Centrum (Pp 6017), som stadsbyggnadsnämnden 2007-06-14 beslöt remittera, redovisas syftet med den utökade anläggningen. Planprogrammet är en offentlig handling.*
- *En verkstad och depå är en mycket långsiktig investering. Upphandlingsperioderna av Öresundstågtrafiken är i det sammanhanget korta. Det ingångna avtalet med DSB går ut 2013. Entreprenörerna förväntas således skifta under verkstadens livslängd. Anläggningen måste därför ha möjlighet att kunna möta flera olika framtidsscenarier oavsett vem som vinner en viss upphandling. Därutöver tillkommer alla Pågatåg som har behov av en verkstad och depå i Malmös närhet.*

LOKALISERINGEN

Processen

Krumby byalag är tveksamma till att samma personer ställs till förfogande i en ny lokaliseringsutredning.

Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp är kritiskt till att samma personer som medverkat i lokaliseringsutredningen även kommer att ansvara för den "nya" lokaliseringsutredningen.

Käglinge Egnabemsförening menar att det hade varit mer trovärdigt om Malmö kommun från början hade genomfört en fördjupad granskning av samtliga tänkbara alternativ som kommunen identifierat. I dagsläget är det intressenterna som har styrt valen av lokaliseringsalternativ utifrån deras intressen. Kommunen har varit passiv i denna analys.

- *Jernbusen, Banverket och Skånetrafiken har utsett de personer som utarbetat den nya lokaliseringsutredningen. Det är synnerligen ovanligt att nya verkstäder och depåer anläggs i Sverige. Det är därför få som har kunskap om hur sådana anläggningar fungerar och vilka behov de har. Järnvägsintressenterna har ansetts bäst skickade att bedöma hur en anläggning skulle fungera utifrån olika lokaliseringsalternativ. Under arbetet med den fördjupade lokaliseringsutredningen har fortlöpande samtal förts med representanter från Malmö Stad.*

Ny lokaliseringsutredning

Tekniska nämnden har full förståelse för slutsatsen om en placering i Glostorp. En mer fördjupad bearbetning och presentation av de förkastade alternativens för- och nackdelar bör emellertid tas fram till stadsbyggnadsnämndens beslut om fortsatt detaljplanarbete.

Miljönämnden vidhåller att en etablering av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp är olämplig med tanke på den påverkan verksamheten kommer att ha på omgivningen. Förvaltningen menar vidare att planläggningen av Glostorp inte borde påbörjas innan dess att alternativa lokaliseringar utretts ytterligare.

Malmö Kulturmiljö menar att det är en brist att samrådshandlingarna inför planprogrammet endast översiktligt behandlar alternativa lokaliseringsförslag.

Oxie stadsdelsfullmäktige anser att det i de underlag som ingår i den aktuella remissen samt den lokaliseringsutredning som stadsdelsfullmäktige själva initierat att få ta del av, framgår att de föreslagna lokaliseringsalternativen beskrivits utan tillräckligt djup och noggrannhet för att utgöra ett fullvärdigt beslutsunderlag inför valet av anläggningens placering. Flera alternativ borde ha utretts parallellt innan beslut om lokalisering fattats. I första hand borde mera resurser ha lagts på att jämföra alternativet Containerterminalen/Norra Hamnen med övriga alternativ. I en sådan utredning måste alternativen jämföras med hänsyn till skador och störningar som orsakas i omgivningen. En finansiell kalkyl kan inte heller bara ta hänsyn till kostnaderna vid ett begränsat investeringstillfälle utan även under ett längre tidsperspektiv.

Glostorps byalag vill att verksamheten ska etableras på ett för ändamålet bättre anpassat område, i anslutning till t ex Norra Hamnen i Malmö.

Krumby byalag menar att befintlig lokaliseringsutredning inte avser ett MJC och emotser att kommunen utreder lämpligare alternativ för denna typ av verksamhet, inom eller utanför Malmö Stad. Ur ekonomisk synvinkel ställer sig Krumby byalag också frågande till om en eventuell etablering i Glostorp är kostnadseffektiv, (relaterat till tidigare alternativ, Containerterminalen, i lokaliseringsutredningen), med tanke på vad som krävs i form av ombyggnad av Sofiedalsvägen, "utstickaren" i Krumby med en brokonstruktion, bro eller tunnel vid Holma Gård, VA-anläggning, arkeologiska utgrävningar, MKB, belysning av området, ökat slitage på tågset då dessa körs tur och retur till en vändzon för service samt förmodligen ett behov av en utökad vagnspark..

Kjällinge Egnahemsförening noterar att verksamheten har ett betydligt större omfång än tidigare lokaliseringsutredning visat och rymmer nu ett "Järnvägstekniskt centrum" och framför att det finns andra mer lämpade platser inom Malmö kommun och/eller angränsade kommuner t ex Norra Hamnen.

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö framför att denna typ av verksamhet måste kunna placeras i en annan del av Skåne där marken har sämre produktionsförmåga. Det är oerhört angeläget att Malmö Stad prioriterar utbyggnad i utfyllnadsområden, förtätning av områden och utnyttjar marken effektivare.

Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp är starkt kritiskt till det underlag och de beslut som ligger till grund för en placering i Glostorp. Den lokaliseringsutredning, med tillhörande remiss-PM, som gjorts utreder endast en tågdepå med verkstad och inte ett järnvägstekniskt centrum. Utredningen omfattar för få alternativ och avfärdar alldeles för lätt andra alternativ än Glostorp, speciellt Containerterminalen/Norra Hamnen, saknar jämförbara ekonomiska kalkyler samt jämförande studier på skador och störningar som åsamkas natur- och kulturmiljö samt boende.

Oxie Härads Hembygdsförening anser att intressenterna i bangårdsprojektet inte har prövat alternativa lokaliseringar som är så framsynta att de tar hänsyn till att bron mellan Danmark och Tyskland som ytterligare stärker Helsingborg-

regionens intresse för en tågtunnel under Öresund. Det skulle betyda en järnväg runt sundet och flera tänkbara lokaliseringalternativ som vart och ett naturligtvis måste prövas lika noga som det nu föreslagna.

Svenska Kyrkan, Oxie församling menar att den stora opinionen mot projektet gör att en förnyad prövning av alternativa möjliga placeringar av anläggningen bör göras.

Sara Beckman och Johan Lindskog, Gustaf Pålssons Väg 23, hoppas att det går att finna en annan plats för verksamheten.

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51, förordar ett läge vid Svågertorp. Där skulle exempelvis tågengörning/nya spår inte inkräkta på livskvaliteten för shoppande människor vid Svågertorp, eftersom detta centrum ligger öde om nätterna. Det skulle också ge fördelen av den omedelbara närheten till Danmark. Vi ser fram emot ett nytt förslag till tågdepå eller MJC på lämpligare plats.

Lina Hamre och Björn Flisbäck, Krombyvägen 99, önskar ett annat läge för järnvägsdepån.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, menar att lokaliseringstudien som gjorts var för en tågdepå med verkstad och inte ett järnvägstekniskt centrum. Emotser en ny plan från kommunens sida på lämpligare placering av denna verksamhet.

Marica Jarvén, Krombyvägen 105, menar att om Malmö kommun inte har lämplig mark för ett järnvägs tekniskt centrum torde frågan vara av regional karaktär.

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, undrar varför ett järnvägstekniskt centrum ska läggas i ett naturskönt område när det finns andra platser som redan är industriområden, typ längs Västkustvägen och Norra Hamnen.

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, undrar om det finns några ekonomiska utredningar som talar för Glostorp kontra t ex Norra Hamnen när det gäller etablering av tågtekniskt centrum. Tills det att ekonomin, med hänsyn tagen inte bara till faktiska kostnader utan också till de värden som skulle gå förlorade vid en stor etablering i Glostorp, grundligt utretts, önskas ärendet skrinläggas.

Anders Lindskog, Östra Stallmästaregatan 17, kan inte förstå varför en så pass stor industrianläggning placeras i ett så naturskönt område. En mer naturlig plan vore att anlägga "tågdepån" i ett mer traditionellt industriområde.

Elisabeth och Claes Lindskog, Anders Orkans väg 39, menar att det måste finnas ett bättre lokaliseringalternativ där det redan är byggt.

Anders och Kerstin Nyborg, Vångavägen 30, ifrågasätter det lämpliga i att förlägga tågdepån med sina dominerande byggnader och verksamheter i detta "jungfruliga" landskap som förstörs för all framtid. Vi önskar att alternativ lokalisering utreds vidare.

Anders Nyborg, Vångavägen 30, framför att en alternativ lokalisering som inte verkar ha diskuterats sedan Nils Yngvesson nämnde området våren 1977 är

området strax söder om Fosie industriområde. Tågtrafiken till området belastar ej Trelleborgsbanan och störningarna för Lockarp blir mindre då trafiken går på den nedsänkta Ystadsbanan. Området är en naturlig fortsättning på Fosie industriområde och en tågdepå här skulle orsaka ringa störningar och konflikter med omgivningarna.

Anneli Olsson och Jerker Hansson, Krombyvägen 89, anser att en industri i denna omfattning naturligtvis ska förläggas i ett område där den ej kan störa boende. Ett alternativ är containerterminalen med dess perfekta anslutningar, annars är vi säkra på att det finns ställen i Region Skåne som lämpar sig för detta ändamål, bara man ger sig tid att leta.

Carina Ottosson och Jörgen Hansson, Holma Gård i Lockarp anser att det finns skäl att tänka om vad det gäller planerna för placeringen av tågdepån.

Per Persson, Krombyvägen 77, menar att Norra Hamnen bör utredas vidare som ett alternativ till detta projekt.

Stefan Pålsson, Krombyvägen 100, betvivlar svårigheterna att förlägga verksamheten nere vid Containerterminalen eller i dess närhet.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, menar att verksamheten skall etableras på ett för ändamålet bättre anpassat område, i anslutning till t ex Norra Hamnen i Malmö.

Kenneth Wårlind, Långhögsvägen 43, undrar varför inte Svågertorp tagits med i undersökningen av lämpligt område till tågdepåområde.

Två skrivelser med tillsammans 186 namnunderskrifter önskar större ansträngningar för att hitta ett annat ställe att bygga rangerbanan på.

- *Sedan den förra lokaliseringsutredningen från februari 2006 har anläggningen växt från en depå och verkstad till att rymma ett Järnvägstekniskt Centrum, MJC. Av bl a den anledningen har en ny lokaliseringsutredning initierats och utarbetats. Arbetet utfördes av Jernbusen, Banverket och Skånetrafiken och färdigställdes 30 okt 2007. Under arbetet fördes fortlöpande samtal med representanter från Malmö Stad. Sju olika lokaliseringar prövades inom Malmö kommun. Norra Hamnen, Kombiterminalen (tre varianter prövades), Kirseberg, Vintrie, söder om Svågertorp, Lunnebjär och Glostorp. Därutöver har kontakt tagits med ett antal av Malmös grannkommuner. De olika lokaliseringsförslagen har bedömts utifrån följande kriterier: närhet till Malmö, tillgänglighet, spårkapacitet på berört järnvägsnät, lokaliseringens långsiktighet, driftekonomi, investeringskostnader, möjlighet att åstadkomma en kostnadseffektiv inre logistik samt att åstadkomma en yteffektiv anläggning. I lokaliseringsutredningen redovisas ett flertal faktorer som gör att många av de undersökta lokaliseringsalternativen inte bedömts aktuella. Efter en avvägning mellan de olika alternativen rekommenderar lokaliseringsutredningen att verksamheten förläggs till det planerade Glostorps industriområde. Lokaliseringen ligger i linje med översiktsplanens intentioner för området. Stadsbyggnadskontoret har vid en avvägning mellan olika samhällsintressen kommit till samma slutsats. Planprogrammet och de synpunkter som framkommit har dock poängterat vikten av att anläggningen*

utformas på ett för omgivningen skonsamt sätt. Arbetet för att uppnå detta kommer att fortsätta i efterföljande detaljplanearbete.

RIKSINTRESSEN

Länsstyrelsen saknar en redovisning om hur kommunen avser att säkerställa riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen saknar bl a en utredning om hur kommunen ser på riksintressets avgränsning och framför att en sådan utredning borde föregå en eventuellt fortsatt detaljplaneläggning.

Malmö Kulturmiljö framför behovet av en strategi för hur värdena inom kulturmiljövårdens riksintressen skall säkras och därigenom säkerställa såväl riksintresset som Glostorpsområdets kulturhistoriska värden i den kommunala planeringen.

Banverket påpekar att Trelleborgsbanan är av riksintresse för järnvägen.

Glostorps byalag anser det olämpligt att uppföra ett MJC i direkt anslutning till ett område med riksintresse på ena sidan och ett rekreations-/naturområde på andra sidan.

Käglinge Egnahemsförening påpekar att planområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården som innefattar den kulturhistoriska skyddsvärda byn Glostorp. Gränssättningen för kulturmiljö av riksintresse betyder inte att området på ena sidan gränsen är mycket värdefullt medan den andra sidan inte är det utan hävdar att gränsen borde följa terrängens naturliga former och därmed ligga i linje med backarna i Käglinge naturområde

Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp önskar inget MJC med gigantiska industribyggnader, tåg, elkablar, etc. i ett område som till och med är av riksintresse för kulturmiljö.

- *Den i planprogrammet föreslagna anläggningen följer i huvudsak de intentioner som redovisas i Malmös översiktsplan. Avvikelse har dock skett genom att anläggningen givits en något större utbredning söderut. Denna avvikelse sker utanför riksintresseområdet M:K 128. Den mark som planprogrammet omfattar ligger öster om den planerade väg 101, vilket överrensstämmer med översiktsplanen. Endast mindre delar ligger inom riksintresseområdet och är då inte planerade för bebyggelse utan för naturmark, våtmark eller åkermark. Stadsbyggnadskontoret menar att planprogrammet inte påtagligt skadar det närliggande riksintresset men att närheten till området medför att hänsyn ändå måste tas. Av det skälet visar planprogrammet på åtgärder för att skapa en så bra övergång som möjligt mellan MJC och riksintresseområdet.*
- *I den fortsatta planeringen kommer hänsyn att tas till det faktum att Kontinentalbanan är av riksintresse.*

HUSHÅLLNING AV MARK

Länsstyrelsen efterfrågar en strategisk diskussion kring hur Malmö avser att hushålla med den kvarstående åkermark som finns utanför Yttre Ringen i Malmö. Ska staden tillåtas växa utanför denna ring och i så fall hur?

Per Persson, Krombyvägen 77, anser att planprogrammet inte beaktar en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror.

- *Det pågår kontinuerligt diskussioner om hur staden ska växa. Frågan är särskilt viktig just nu då Malmö är inne i en kraftig tillväxtfas. I samband med arbetet med den kommande översiktsplanen kommer studierna om stadens framtida utbredning utanför Yttre Ringvägen att intensifieras. Gällande översiktsplan kommer att ligga till grund för dessa diskussioner. En målsättning som varit klar sedan länge är att bibehålla staden kompakt genom effektivare användning av central mark. Att utlokalisera centralt placerad järnvägsverksamhet till Glostorps industriområde ger sådana möjligheter. Enligt miljöbalken 3 kap 4§ är jordbruket av nationell betydelse och lagen reglerar att "brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk." Ett järnvägstekniskt centrum är av sådant väsentligt samhällsintresse. En nyligen framtagen lokaliseringsutredning visar att alternativa lokaliseringar inte befunnits vara lika gångbara.*

TIDIGARE PLANERINGSUNDERLAG

Käglinge Egnahemsförening hänvisar till ett antal beslutade styrdokument inom miljöområdet i Malmö Stad. Dessa är t ex Grönplan 2003, Miljöprogram för Malmö Stad 2003-2008 och Naturvårdsprogram - Malmö Stad. Om en projektering av ett MJC just i Glostorp kommer till stånd kan man undra om dessa dokument efterlevs av tjänstemän på stadsbyggnadskontoret och om de har någon reell betydelse i den demokratiska beslutsprocessen.

Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp, framför att det i diverse styr- och måldokument, planer, policies och miljöredovisningar från Malmö Stad diskuteras och beskrivs ambitiösa miljöarbeten och miljömål. Det talas bland annat om en ekologisk hållbar utveckling; hur vi i Malmö ska kunna leva ett gott liv utan att tära på naturen, ett rikt odlingslandskap med hushållning av den värdefulla jordbruksmarken och vikten av utökade rekreationsytor. Särskilt uppmärksammas behovet av att bevara och skydda "tysta och rofyllda" grönområden då buller är ett växande samhällsproblem. I ljuset av dessa ord och med kunskap om Glostorpsområdets karaktär borde en lokalisering av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp vara uteslutet.

Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg, anser att man inte tagit hänsyn till tidigare dokumentation över vad man ska ta hänsyn till för området – försiktig exploatering, hänsyn ska tas till miljön, djurliv, växter och övergången mellan slätten och mer kuperad terräng.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, menar att Malmö Stad går emot sina egna planer och riktlinjer om gröna lungor och öppna ytor i en allt jämt förtätande stad.

- *Den spårburna kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att uppnå de miljömål som Malmö Stad och regionen ställt upp. Resandeutvecklingen på Öresundstågen och Pågatågen spränger nu alla tidigare gjorda prognoser. För att möta denna positiva utveckling behöver den utökade tågflottan kunna ställas upp och servas någonstans. De funktioner MJC kan erbjuda är av stor betydelse för Malmö och regionen både socialt, ekonomiskt och ekologiskt. I översiktsplanen, som är kommunens mest långsiktiga planeringsinstrument när det gäller fysisk planering, görs avvägningar mellan flera olika motstående sektorsintressen som redovisas i dokument som grönplanen, naturvårdsprogrammet m fl. Inom ramen för sådana avvägningar har översiktsplanen för Oxie (oktober 2004) anvisat Glostorps industriområden för ”ytkrävande verksamheter som inte kan placeras i tät bebyggelse och som har behov av goda järnvägs- eller vägtransporter”.*

GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLAN

Områdets utbredning

Miljönämnden anser att det är olyckligt att hela industriområdet förskjutits längre söderut och närmare bebyggelsen i Krumby, med tanke på risken för störning. Miljöförvaltningen kan förstå att kraven på spårdragning medför att den norra delen blir svår att nyttja för verkstäder och liknande, men det finns dock möjlighet att förlägga kontor och utbildningsverksamheten intill Yttre Ringvägen, snarare än längst söderut i området.

Oxie stadsdelsfullmäktige noterar att det föreslagna planområdet har utökats i förhållande till översiktsplanen. Verksamhetsområdet har redan justerats i samband med översyn av översiktsplanen men har nu ytterligare utökats, framförallt söderut, där det förutom en större utbredning över natur och jordbruksmark kommer alltför nära befintlig bostadsbebyggelse med de direkta störningar som detta medför.

Krumby byalag menar att planprogrammet överskrider översiktsplanen för kraftigt och inkräktar på natur-, kultur- och boendemiljö samt privat mark.

Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp oroar sig för att planområdet utökats i förhållande till översiktsplanen, med följderna att även privata markägare tvingas avstå mark och att en tung industri hamnar alltför nära befintlig bostadsbebyggelse.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, förvånas över att man ens kan tänka tanken att gå så nära in på bostadsbebyggelse med en industri av detta slag och därmed också mycket kraftigt överskrida den översiktsplan som faktiskt finns för området.

Jan-Olof Larsson, Krombyvägen 4, har fått höra att planeringen är på lång sikt. Visar det sig då inte att området redan från början är för litet? Man tänker ju gå in på privat mark.

Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg, framför att storleken på det planerade järnvägscentrumet går långt utanför det området som tidigare är avsatt till industri.

Stefan Pålsson, Krombyvägen 100, påpekar att utdragsspåret kommer att ligga utanför det ev. planerade industriområdet

- *När en översiktsplan upprättas är det med tanke på dess långsiktighet sällan den kan anpassas efter konkreta projekt. Den generella viljeinriktningen kan dock klargöras. Glostorps industriområde har t ex i översiktsplanen för Oxie (oktober 2004) avsatts för ”ytkrävande verksamheter som inte kan placeras i tät bebyggelse och som har behov av goda järnvägs- eller vägtransporter”. Den nu studerade markanvändningen för spårburna fordon gör anläggningen till en stel konstruktion med behov av stora spårradier och bestämda avstånd mellan växlar. Detta har gjort att den nu studerade anläggningen behövt ett något större område än vad översiktsplanen redovisat. Stadsbyggnadskontorets ambition är dock att göra den så yteffektiv som möjligt. Möjligheten att hålla anläggningen inom översiktsplanens gränser kommer därför att studeras. Hur stor anläggningen får bli och hur den kan utformas kommer tydligare att redovisas i det fortsatta detaljplaneförfarandet.*

Tung industri

Krumby byalag menar att det är fel att med stöd i en gammal översiktsplan från 60-talet, då Oxie var en egen kommun, där en liten del av Glostorpsområdet avsatts till lätt industri inom ”den gröna sektorn”, t ex växthus, handelsträdgård, idag rulla ut planer på en storskalig tung industri som täcker ett område på 450 000 kvadratmeter.

Käglinge Egnahemsförening konstaterar att Oxies översiktsplan redovisar delar av området inom planprogrammet för MJC som ett eventuellt framtida industriområde. Ursprungstanken var dock "lättare industri" med koppling till den gröna sektorn.

Lockarps byalag menar att planområdet enligt Översiktsplanen Öp 2026 har sådana restriktioner att en verksamhet av nämnd dignitet omöjligen kan tillåtas.

Oxie Härads Hembygdsförening noterar med förvåning att Malmö Kommuns företrädare som ett "carte blanche" för storskalig exploatering av glostorpsmarken betraktade förutvarande Oxie kommuns reserverande av glostorpsmarken för möjliga industriändamål. Detta skedde på 1950- och 1960-talen. Oxie Härads Hembygdsförening har medlemmar som stått i nära kontakt med då ansvariga personer inom Oxie kommun. De kan intyga att några storskaliga visioner inte existerade. Man var närmast inspirerad av inom Oxiebyarna traditionella verksamheter som trädgårdsodlingar samt täkter av grus och lera för byggnadsindustrin. Diskussionerna då handlade inte om

verksamheter som av säkerhetsskäl måste vara inhägnade med tillträdesförbud för obehöriga.

Sofiedals Golfklubb anser att en tågdepå i planerad omfattning tveklöst blir en av regionens tyngsta industrier. Tidigare planläggning angav området som möjlig plats för "lätt industri".

Anders Lindskog, Östra Stallmästaregatan 17, menar att den återkommande punkten att Glostorpsområdet har varit markerat som industriområde sedan 1960-talet är absurd - det var andra tider då.

Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg, hänvisar till tidigare dokumentation som talar om ett industriområde i Glostorp, med lätt industri, det som planeras är tung industri.

- *Glostorps industriområde har under mycket lång tid varit utpekad som ett verksamhetsområde. I den senaste översiktsplanen har justeringar gjorts med avseende på planerade väg 101. Området är avsatt för "ytkrävande verksamheter som inte kan placeras i tät bebyggelse och som har behov av goda järnvägs- eller vägtransporter". I enlighet med detta redovisas området med beteckningen "J", vilket enligt översiktsplanen betyder "tung industri, lager, partihandel, transportverksamhet, upplag, anläggningar för teknisk försörjning m m med tillhörande kontor". Varje gång förändringar har skett av områdets avgränsningar eller innehåll har området i sin helhet prövats. Behovet av verksamhetsmark har dock gjort att området kvarstått, om än något justerat.*

Ändring av markanvändningen

Käglinge Egnahemsförening påpekar att området i översiktsplanen är markerat som ett framtida industriområde. Vi tycker att detta är felaktigt och att inriktningen i översiktsplanen bör ändras till odlingsmark alternativt grönområde/park. En analys av olika framtidsscenarioer för Glostorp har SBK dessvärre inte fått i uppdrag att utreda.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, vill med avseende på att planeringen strider mot Oxie översiktsplan Öp2026, sid 9 & sid 26, hänvisa till Krumby byalags yttrande som klart visar att den planerade anläggningen helt går emot detta politiska dokument.

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51, vill att området istället förändras från "småindustri" till "tung industri" och reserveras för framtida behov av naturliga, fantasieggande, opretentiösa, miljöer för hela familjen.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, menar att förslaget till Glostorps industriområde kom för över 30 år sedan. Då fanns inte Käglinge naturområde och Sofiedals GK. Idag ser det helt annorlunda ut. Låt området förbli åkermark och naturområde som det är idag. Man ska ha i åtanke att hela området kommer att fördärvas för all framtid och inte kan återställas igen.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, menar att om det nu inte får vara jordbrukslandskap så se istället området som det är. Låt det få fortsätta att som i 100-tals

år, producera grönsaker till invånarna i Malmö men bevara och utveckla det istället. Gör det till hela Malmös gröna rum. Gör promenad, rid- och cykelstigar runt åkrarna. Kanske får och kor i hagar som stadsbor kan titta på. Lägga en pågatågstation vid Holma gård och vips har man ett stort och omväxlande grönområde bara 10 minuter med tåg från Malmö city. Malmö har lanserat Käglinge som det gröna och en plats att trivas i.

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, vet att det talas om ett industriområde i Glostorp i tidigare Översiktsplan, men planerna som gjordes upp av lokala politiker hänför sig till 60-talet och gäller mindre verksamhet med låg bebyggelse. På den tiden utgjordes närmsta omgivningen av soptipp och grustag. Förändringar har dock skett och idag har soptippen blivit till Malmös kanske finaste rekreativområde och grustaget till en av Sveriges mest lovordade golfbana. Jag anser att det är dags att tänka om och låta den fina jorden få ett annat syfte än att asfalteras och bebyggas med gigantiska lokaler. I den nya tidens framåttänkande anda och i enlighet med lokala och globala miljöintressen bör det finnas många möjligheter att planera området på ett gynnsammare sätt än det som föreslagits i Planprogrammet Pp 6017.

Anders Nyborg, Vångavägen 30, tycker att det vore bättre att förlägga grönområdet i Glostorp och även flytta golfbanan dit.

Per Persson, Krombyvägen 77, anser inte att området i fråga är mer lämpat för industriändamål än för jordbruksändamål, varken med hänsyn till läget eller andra omständigheter. Den nuvarande användningen som jordbruksmark medför en från allmän synpunkt bättre hushållning än det nu aktuella förslaget.

- *De funktioner MJC kan erbjuda är av stor betydelse för Malmö och regionen både socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Det finns få ställen i regionen som kan rymma en anläggning som MJC. Det visar på värdet av att översiktsplanen för Oxie (oktober 2004) avsatt Glostorps industriområde för "ytkrävande verksamheter som inte kan placeras i tät bebyggelse och som har behov av goda järnvägs- eller vägtransporter". Någon annan planerad markanvändning är inte aktuell.*
- *Att skapa en kompakt stad är en viktig del i Malmös strävan att nå en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Malmö Stad har därför intresse av att utlokalisera centralt belägna järnvägsverksamheter. På så sätt kan central mark frigöras för ett effektivare markutnyttjande. Att samlokalisera järnvägsverksamheter ger därutöver möjligheter till ökad yteffektivitet.*

KULTURMILJÖ

Holma Gård

Länsstyrelsen framför att Holma gård har värdefulla kulturhistoriska värden enligt en pågående byggnadsinventering som utförs av stadsbyggnadskontoret i Malmö. Gårdens kulturhistoriska värden bör säkerställas vid en planläggning. Vidare bör en antikvarisk sakkunnig delta i diskussionen om hur eventuella bullerskyddsåtgärder ska utformas på och intill gården.

- *Det pågår ett arbete med att inventera byarna och kulturlandskapet i Malmö. Inventeringen kommer att ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet och vara vägledande för på vilket sätt hänsyn lämpligen bör tas till Holma gård. Eventuella bullerskyddsåtgärder kommer att preciseras i detaljplanen och i det arbetet medverkar Malmö Kulturmiljö.*

Kulturlandskapet

Länsstyrelsen vill att konsekvenser på kulturlandskapet i och med Sofiedalsvägens sänkning bör redovisas i kommande detaljplan.

Malmö Kulturmiljö framför att på ett övergripande plan utgör det planerade järnvägstekniska centrumet en betydande negativ inverkan på kulturmiljön. Planprogrammets strategi för en utformning i relation till historiska strukturer undanröjer inte detta faktum och utgör inte heller en fullständig kompensation för de negativa konsekvenserna. Den planerade förändringen är så påtaglig att den inte kan "smygas in" i det befintliga landskapet. Enligt Malmö Kulturmiljös uppfattning är kulturmiljövärdena av sådan art och de negativa konsekvenserna så betydande, att den planerade järnvägsanläggningen inte bör placeras i Glostorp.

Krumby byalag anser att mycket stora och höga industribyggnader, tåg, spår, elkablar i luften, ökad trafik till och från området kommer att totalförstöra kulturmiljön.

Lockarps byalag menar att ett järnvägstekniskt centrum, med dominerande verkstadsfasader och rasslande tågverksamheter, spolierar detta natur- och kulturlandskap.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, framför att området är en del av den sista ursprungliga jordbruksbygden runt Malmö. Krumby är en genuin miljö som minner om hur det gamla Skåne såg ut. Glostorp är dessutom en oskiftad by som är väl värd att bevara.

Marica Jarvén, Krombyvägen 105, menar att ett fragment av en oskiftad by i form av Glostorp med pilevallar och kringliggande gårdar och byar splittrade av vägbyggnation och nu eventuellt med ett järnvägstekniskt centrum känns som ett hän. För att de omtalade höga natur- och kulturvärdena ska vara namnet värt, kan det inte ligga som en isolerad ö, med utsikt över en för landskapet malplacerad skapelse.

Per Persson, Krombyvägen 77, anser inte att de natur- och kulturvärden som finns på platsen, bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar beaktats.

Stefan Pålsson, Krombyvägen 100, har sett i översiktsplanen där står att Krumby har ett historiskt värde och att byn bör (vilket man idag byter ut mot skall så att det inte uppstår några tvetydigheter) behandlas med stor varsamhet. Bebyggelsen i det öppna landskapet skall bevaras så att sambandet mellan byn och omgivningen bibehålls. Det står också att om en nybyggnation skall ske här ute så skall det prioriteras småhus, småbostäder blandade med mindre

verksamheter. Och inte ett komplex som är 14m högt och ett par hundra meter långt.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, menar att anläggningen förstör ett kulturellt och miljömässigt väl bevarat landskap med stora och områdesförstörande, förfulande byggnader med tillhörande rangerbangård, verkstad m m. Att dessutom anlägga detta i direkt anslutning till ett område med Riksintresse att bevara på ena sidan samt ett rekreations-/naturområde på andra sidan, finner vi såsom ytterst vansinnigt och helt klart olämpligt. Att se en skarp linje mellan kulturlandskap och industri är ej möjligt då vi talar öppet fritt landskap.

- *Påverkan på kulturlandskapet bedöms vara den allvarligaste konflikten med exploateringen. Förslaget i planprogrammet är utformat för att minska exploateringens konsekvenser och är baserat på en planstrategi som innebär att området ska utformas i relation till de historiska strukturerna. Påverkan på kulturmiljö av riksintresse kommer att utredas i den MKB som kommer att tas fram i samband med detaljplanen. Konsekvenserna av Sofiedalsvägens sänkning kommer då också att studeras.*

Fornlämningar

Länsstyrelsen framför att etableringens konsekvenser för fornlämningarna behöver redovisas i kommande planhandlingar.

- *Konsekvenser för fornlämningar kommer att redovisas i kommande planhandlingar.*

LANDSKAPSBILD

Övergången mellan backlandskap och slättlandskap

Oxie stadsdelsfullmäktige menar att planprogrammet beskriver slätt- och backlandskap var för sig. Däremot framhålls inte det värde som Länsstyrelsen tillmäter bevarandet av själva skarvens synlighet. Redan i samband med samrådsförslaget inför Översiktsplan 2000 påtalade stadsdelsfullmäktige för Stadsbyggnadsnämnden i september 1999 vikten av att "särskilda åtgärder måste vidtas för att förhindra miljöpåverkan och förfulning av landskapet med tanke på det känsliga område som verksamheten kommer att förläggas inom". Den nu föreslagna anläggningen kan knappast uppfylla sådana krav med sitt behov av stora byggnader och en omfattande bangård för uppställning av tåg.

- *Anläggningen kommer att påverka upplevelsen av landskapet. Planprogrammet visar därför på flera åtgärder som avser att mildra effekterna t ex genom att placera de största byggnaderna långt in i området, dölja dem bakom trädridåer som följer linjer i landskapet och lyfta fram de delar som är i en mindre skala. Det är också väsentligt att byggnaderna färgsätts så att de inte framhävs. Genom en medveten gestaltning kan man regissera upplevelsen av anläggningen och minska påverkan på landskapsbilden. I MKB-arbetet kommer*

landskapsbilden och konsekvenserna av att lokalisera anläggningen i skarven mellan slätt- och backlandskapet att studeras.

Anläggningens synlighet

Tekniska nämnden förordar en genomgripande gestaltning av föreslagna hallar med välvda gröna tak och gräsklädda sidovallar som gör att de smälter in i landskapet.

Vägverket ser det som en självklar planeringsförutsättning att anläggningen utformas kompakt samt att byggnader och andra anläggningar inom området så långt som möjligt anpassas till omgivningen. Det är också önskvärt att terrängmoduleringar utförs på sådant sätt att dominerande byggnader exponeras i så liten omfattning som möjligt.

Glostorps byalag framför att det inte är möjligt att dölja så stora byggnader och spårområden utan ser att den stora mängd elstolpar, både för belysning och för strömförsörjning till tågseten kommer att förvanska området ytterligare.

Krumby byalag menar att de mycket stora och höga industribyggnader, tåg, spår, elkablar i luften, ökad trafik till och från området kommer att totalförstöra landskapsbilden.

Käglinge Egnahemsförening framför att de åtgärder som diskuteras i planprogrammet för att eliminera visuell miljöpåverkan t ex trädplanteringar kommer inte att kunna dölja denna typ av verksamhet i ett öppet slättlandskap.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, framför att de som medlemmar i Sofiedals GK anser att ett Järnvägstekniskt centrum kommer att fördärva den vackra landskapsbild som finns idag.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, framför att stora delar av värdet i deras boende i Malmö, Krumby, 11:34, ligger i den omgivande lantliga miljön; de öppna vyerna med fantastisk utsikt, djur- och växtliv, åkermarkens skiftningar i takt med årstidens svängningar, den gamla bymiljöns bevarade charm och Käglinge naturområde. Ett MJC i enlighet med planprogrammet; mycket stora och höga industribyggnader, tåg, spår, elkablar i luften, ökad trafik till och från området kommer att totalförstöra omgivningen med direkt anslutning till vår tomt.

Marica Jarvén, Krombyvägen 105, framför att även om det skulle bli växtlighet kring ett eventuellt järnvägs tekniskt centrum, så kommer det att synas, ja både flertalet höga och långa byggnader, tågset med tillhörande spår och elledningar samt strålkastare.

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, protesterar på det kraftigaste mot att ni tänker disponera om det "öppna landskapet" till betongkolosser och en skog av elstolpar.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, framför att området inte är dolt av vare sig växlighet eller kullar vilket gör att oberoende av hur väl man än säger sig kunna få det att smälta in i omgivningarna, så är det inte

möjligt att gömma så stora byggnader och spårområde, såvida man inte gräver ner dem under jord. De nyplanteringar som skall hjälpa till och dölja området är nonsens, då det tar 30-50 år innan växtligheten är uppe i sådan nivå att det innebär ett skydd. Vi ser att den stora mängd el-stolpar, både för belysning och för strömförsörjning till tågseten kommer att förvanska området ytterligare.

- *Anläggningen kan inte gömmas men upplevelsen av den kan reduceras. Anläggningen ska så långt möjligt anpassas till platsen. Genom att placera de största byggnaderna långt in i området, dölja dem bakom trädriddar som följer linjer i landskapet och lyfta fram delar som är i en mindre skala, kan upplevelsen av anläggningens omfattning dämpas. Det är också väsentligt att byggnaderna färgsätts så att de inte framhävs. Genom en medveten gestaltning går det att regissera upplevelsen av anläggningen och minska påverkan på närliggande områden. Planprogrammets ambitionsnivå när det gäller byggnadernas utformning är vag. Detta kommer dock att vidareutvecklas i det fortsatta detaljplanearbetet. Jernhusen har också genom en programförklaring visat på ambitioner för utformningen av såväl byggnaderna som markområdet.*

NATUR OCH REKREATION

Barriärer

Tekniska nämnden vidhåller att en bred grön passage anordnas enligt Grönplanen - i anslutning till den stora dammen intill golfbanan.

Miljönämnden har förståelse för Banverkets strävan att bygga bort obevakade järnvägsövergångar, men anser att någon form av säker passage bör anordnas för att minska den barriäreffekt som spårområdet, kompletterat med verksamhetsområdet kommer att utgöra.

Fritidsnämnden ser det som mycket viktigt att den gångbro som föreslås vid Holma gård realiseras för att förbättra tillgängligheten för det rörliga friluftslivet i området.

Glostorps byalag framför att Käglinge rekreativområde dagligen nyttjas av ryttare då det är den enda bevuxna närbelägna ytan man kan rida på. Om tågdepån blir verklighet kommer vi ej kunna nå området till häst då vår tillgänglighet till området skärs av genom det breda spårområdet.

Käglinge Egnahemsförening poängterar att vägen förbi den stora dammen över järnvägen och bort mot Vångavägsbackarna är ett populärt promenad/cykelstråk. Vi befärrar att intresset för naturområdet kommer att minska om MJC blir verklighet. Hänvisar till Folkhälsan.

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, påtalar vikten av förbindelsen mellan Oxie och havet över Vångavägen. Då det inte står något om hur man tänkt klara denna förbindelse.

Anders och Kerstin Nyborg, Vångavägen 30, tycker att järnvägsövergången vid Holma gård, som användes av fastigheten enligt servitut, ej redovisas utförligt i planprogrammet. Här krävs en övergång eller tunnel så att gång-, cykeltrafik och även hästar obehindrat kan korsa järnvägen.

Carina Ottosson och Jörgen Hansson, Holma Gård i Lockarp, menar att rälsens belägenhet effektivt skär av dem från både rekreatiomsområdet och golfbanan.

Per Persson, Krombyvägen 77, äger även mark väster om järnvägsspåren. Man planerar nu att ta bort övergångsstället. Om planen genomförs och övergångsstället dras in kommer han inte att kunna utnyttja de fastighetsdelar som ligger väster om järnvägen. Persson är i behov av dessa för sin verksamhet.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, framför att deras anläggning idag består av 7 ridhästar och dagligen nyttjar Käglinge rekreatiomsområde som den enda bevuxna närbelägna ytan man kan rida på i området. Om tågdepån blir verklighet kommer vi ej kunna nå området till häst, då vår tillgänglighet till området skärs av genom det breda spårområdet.

Marie Valentin, Vångavägen 19, framför att det från kommunens håll starkt markerats hur viktig Vångavägen är som Oxies förbindelse med havet. Man har sagt att grusvägen med pilevallar och ett område av 50 meter på ömse sidor om vägen skall bevaras och att en planskild korsning med nya väg 101 skall göras. Detta omöjliggörs av planprogrammet Pp 6017.

- *MJC är placerat med Sofiedals golfbana och Käglinge rekreatiomsområde på ena sidan och det öppna kulturlandskapet på den andra sidan. Redan idag utgör Trelleborgsbanan en barriär mellan dessa områden. Det finns ett par järnvägsövergångar över Trelleborgsbanan längs den sträcka där MJC planeras. Den vid Sofiedals gård kommer att tas bort. Övergången vid Holma gård är av betydelse för det rekreativa sambandet mellan Vångavägsfullarna och Käglinge rekreatiomsområde. Här är det sannolikt möjligt att anlägga en gångbro. Även möjligheten att åstadkomma en gångtunnel kommer att studeras i det fortsatta planarbetet.*
- *Fastigheten på Vångavägen 30 har enligt servitut möjlighet att använda Vångavägen över Trelleborgsbanan som tillfart till sin fastighet. Med hänsyn till att fastighetens huvudtillfart sedan tidigare är säkerställd, bedöms behovet av servitutet vara av mindre betydelse.*

Risebergabäcken

Miljönämnden vänder sig starkt mot att det naturområde som redovisas längs Risebergabäcken i Översiktsplan för Malmö 2005 helt tas bort.

Fritidsnämnden beklagar att Risebergastråket inte kan genomföras enligt intentionerna i Grönplanen.

Tekniska nämnden menar att det kan vara värt att pröva en omläggning av Risebergabäcken norrut väster om Kontinentalbanan. Bäcken är idag här utformad som ett dike och kan eventuellt ges en mer attraktiv utformning i närheten av grönytorna kring Vångavägsfullarna. Samtidigt kan en sådan bäckflyttning ge andra möjligheter till disponering av järnvägsanläggningens inre.

- *I anslutning till framtagandet av det nya naturvårdsprogrammet har stadsbyggnadskontoret inventerat Risebergabäckens naturvärden längs den*

berörda sträckan. Inventeringen skedde 2007-06-28 och Risebergabäckens naturvärden befanns vara små. Att bäcken i planprogrammet kvarstått i sin nuvarande sträckning grundar sig istället på ambitionen att bibehålla en dragning som ger en historisk kontinuitet. En omflyttning av bäcken till ett läge längre norrut, närmre naturområdet vid Vångavägskullarna, kommer att studeras i det fortsatta planarbetet.

Märgelgraven

Miljönämnden framför att enligt planprogrammet kommer den befintliga märgelgraven i området att fyllas igen. Det är svårt att utifrån ortofotot med naturobjekt avgöra hur stor andel av övriga biotoper som kommer att påverkas av det planerade industriområdet.

- *Efter det att planprogrammet färdigställdes har stadsbyggnadskontoret gjort en inventering och bedömning av naturvärdena inom området. Vid bedömningen konstaterades Vångavägskullarna och en pilevall som skyddsvärda. Såväl Vångavägskullarna som pilevallen är säkerställda i planprogrammet. Märgelgraven är fylld med diverse bråte och naturvärdet bedöms som ringa. Resterna av märgelgraven (en del av en åkerholme) omfattas av biotopskydd. Länsstyrelsen kan medge dispens för verksamheter eller åtgärder som påverkar åkerholmen.*

Sammanhängande grönytor

Miljönämnden anser att det är vilseledande att i målbilden för Malmö Stad ange att området bidrar till att skapa "sammanhängande grönstråk". De ersättningsytor som skapas avsätts dels för dagvattenfördröjning och dels för att tona ner och dölja industribebyggelsen, ett slags vegetationsklädda skyddszoner.

- *Det är sannolikt att många associerar ordet grönstråk med rekreativa ytor. Det är därför olyckligt att benämningen sammanhängande grönstråk används i planprogrammet. Avsikten var att beskriva att de olika gröna ytorna hänger samman.*

Grönytorna

Miljönämnden påpekar att trots att naturområdets yta ökas från 14 hektar till 22 hektar, kan kvalitén på dessa ytor ifrågasättas, då de primärt kommer att fungera som skyddszoner samt dagvattenfördröjning snarare än som naturmark. Naturmarken är dessutom utspridd, avskuren av diverse tillfartsvägar och inklämd mellan industri och bostäder respektive utbildningsverksamhet.

- *Det råder ingen motsättning mellan naturmark och mark som avsätts till skyddszoner eller dagvattenfördröjning. På sikt kan sådana ytor bli viktiga inslag i landskapet och utgöra hemvist för en rik flora och fauna.*

- *Naturmarken ligger runt hela det planerade järnvägscentret och på så sätt kan man kanske kalla den utspridd. Naturmarken bedöms dock varken bli avskuren eller inklämd. Den naturmark som föreslås i planprogrammet omfattar stora ytor och de kommer till övervägande del att ligga fria mot det öppna landskapet. MJC är en ytkrävande anläggning vilket gör att skalans på de föreslagna grönytorna i planprogrammet kan bli missvisande.*

Vångavägsfullarna

Miljönämnden framför att det i planprogrammet sägs att naturmarken kring Vångavägsfullarna har getts samma utsträckning som föreslås i ÖP Malmö 2005. Det anges även att denna utbredning kommer att ifrågasättas i samband med detaljplanarbetet. Om detta ska tolkas som att en minskning av området kan bli aktuellt vill miljönämnden invända.

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, menar att det i tidigare planprogram talats om en på båda sidor om Vångavägen 50 meter fredad zon och att det i Planprogrammet Pp 6017 inte förklaras hur man tänkt att lösa det.

- *Avsikten att se över naturmarkens utsträckning har enbart att göra med att den i översiktsplanen redovisade utbredningen inte tar sin utgångspunkt i kulturlandskapet. Det bör vara möjligt att finna en avgränsning som mer överensstämmer med platsen och dess historia. Avsikten är inte att minska området.*
- *Planprogrammet visar en fredad zon på 50 meter på vardera sidan Vångavägen, bortsett från de 100 meterna närmast Trelleborgsbanan. Möjligheten att bibehålla den 50 meter breda fredade zonen ytterligare en bit kommer att studeras i den fortsatta planeringen*

Käglinge rekreativsområde

Krumby byalag menar att det är olyckligt att kommunen efter att ha anlagt, utvecklat och satsat resurser på Käglings naturområde nu väljer att inkräkta på detta, speciellt med tanke på att det råder brist på grönområden i Malmö. Med ett eventuellt MJC har man för alltid stängt möjligheten att utveckla området ytterligare.

Kummingårdens ridlekis framför att en tågdepå/tågtekniskt center avskärmar Käglings Naturområde från resten av landskapet och blir som en störande barriär, en vägg, vilket gör att naturområdet kommer att kännas mindre och naturupplevelsen förstörs.

Käglings Egnabemsförening framför att ett industriområde skulle väsentligt förstöra de höga rekreativa värden som finns i Glostorp/Käglings med omnejd och skapa förhöjda bullervärden.

Christa och Otto Hamre, Krumbyvägen 51, framför att en minskning av det sammanhållna grönområdet mellan byarna gör Käglings rekreativsområde mindre attraktivt även utan ljus-, ljud- och förmodligen även luktpåverkan,

eftersom området är ganska begränsat till sitt omfång, men upplevs som större just p g a den fria sikten över kulturlandskapet.

Två skrivelser med tillsammans 186 namnunderskrifter, vill att djuren och framför allt grodorna ska få ha sitt Naturresevat kvar. Det är nästan det enda Naturstället vi kan åka till för att titta på och undersöka/upptäcka Naturen

- *MJC inkräktar inte fysiskt på rekreationsområdet. Möjligheten att utvidga naturområdet västerut hindras redan idag av golfbanan och möjligheten att utvidga rekreationsområdet i stort (Käglinge rekreationsområde och Sofiedals golfbana) hindras av Trelleborgsbanan. Det finns inte heller några planer att utvidga området i översiktsplanen Malmö 2005.*
- *En tågdepå och verkstad är i detaljplanesammanhang att betrakta som en industriverksamhet, vilket gör att det ställs större bullerkrav på anläggningen än för trafikerade spår i järnvägsnätet. Malmö Stads riktlinjer för bullernivåer gällande industriverksamhet gäller således för denna etablering. Visst buller kommer att alstras i anslutning till verkstads- och tvättanläggningen samt då tågen transporteras till, från och inom anläggningen. Vidare alstras under dagtid på sommaren buller från tågens luftkonditionering. Verksamheten bedöms dock inte bullra mer än att den kan klassificeras som en förhållandevis tyst industri. Vilken ljudpåverkan blir för närliggande boende- och rekreativa områden kommer att studeras närmare i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Detaljplanen kommer att reglera tillåten bullernivå och exploatören är skyldig att visa vilka åtgärder som planeras för att inte överskrida gällande bullerriktvärden.*
- *I naturområdet öster om Trelleborgsbanan finns ett flertal grodpopulationer. Sannolikheten för att grodorna i angränsande områden skulle påverkas av anläggningen har bedömts som synnerligen liten.*

KOMPENSATIONSÅTGÄRDER

Tekniska nämnden menar att ytterligare utredningar angående kompensationsåtgärder måste göras.

- *Stadsbyggnadskontoret har i uppdrag, enligt "Miljöprogram för Malmö Stad 2003-2008", att arbeta med och utveckla kompensationsåtgärder i planeringen. Det har inte gjorts någon utredning angående kompensationsåtgärder i detta planprogramskede, men det ska göras i detaljplaneskedet.*

VÄXT OCH DJURLIV

Krumby byalag anser att ett MJC i enlighet med planprogrammet; mycket stora och höga industribyggnader, tåg, spår, elkablar i luften, ökad trafik till och från området kommer att hota växt och djurliv.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, menar att djurlivet runt Holma gård med omnejd kommer att försvinna eftersom tågverksamheten kommer att bli mycket störande.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, framför att faunan av allt från groddjur till fålhare och rådjur kommer att mista sin naturliga vistelseyta.

- *När planprogrammet skrevs hade inte området naturvärden inventerats. Därför angavs att påverkan på naturvärdena skulle ingå i kommande miljökonsekvensbeskrivning. I anslutning till det nya naturvårdsprogram som håller på att utarbetas har en inventering för området utförts. Bedömningen av naturvärdena visar att marken som blir påverkad har ringa kvaliteter. Samtidigt tillskapas ny naturmark vilken på sikt kommer att utveckla nya naturvärden. Dessutom planeras kompensationsåtgärder till följd av åtgärder på Risebergabäcken vilket ytterligare stärker bedömningen att projektets sammanlagda påverkan på växt- och djurliv blir litet. Inför det fortsatta detaljplanarbetet kommer ett nytt samråd om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsningar att ske med länsstyrelsen, särskilt med avseende på naturvärdena. Det förnyade samrådet kommer även att inbegripa Vellinge kommun.*

ÅKERMARK

Oxie stadsdelsfullmäktige framhåller det aktuella planområdet i Glostorp som en del av vår bästa åkerjord, vilken kan bli ännu viktigare för jordbruksproduktion i framtiden. Man kan se Översiktsplanen som antikverad i så motto att medvetenheten om den ökade växthuseffektens existens, orsaker och konsekvenser har ökat påtagligt sedan den upprättades. Åkerjord är åkerjord oavsett beteckning i en plan. Stadsdelsfullmäktige anser därför i likhet med Miljöbalken 3:4, att man inte bör omställa ett så pass stort område för annan verksamhet utan att alla övriga alternativ kunnat avfärdas på sakliga grunder.

Käglinge Egnabemsförening vill undvika att värdefull odlingsmark exploateras och bebyggs. Varför ser inte Malmö kommun värdet av denna åkermark och behovet av att utveckla närproducerad mat och turism?

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö, framhåller att den högvärdiga åkermarken har mycket stor betydelse för framtida livsmedels- och energiproduktion. Utvecklingen inom lantbruket går i snabb takt mot större rationella enheter och ett ökat behov av åkermark av god kvalitet med möjligheter till en hållbar produktion, strukturerad för framtiden. Den i planprogrammet redovisade marken innehar just dessa kvaliteter. I miljöbalken anges att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

J O Sofiedals Gård AB, undrar hur miljövänligt det är när vi inte har möjlighet till att producera våran mat i närområdet.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, framför att om det blir ett Järnvägstekniskt centrum kommer närproduktionen av grönsaker att försvinna. Vi måste värna om åkermarken både nu och i framtiden.

- *En väl fungerande kollektivtrafik är av väsentligt samhällsintresse. Det är samtidigt svårt att finna lämpliga lägen för järnvägsanknuten verksamhet, det är många faktorer som ska falla på plats. En fördjupad lokaliseringsstudie har tagits fram av Jernbussen, Banverket och Skånetrafiken. Slutsatsen i utredningen är att Glostorps industriområde är det bästa läget för de depå- och verkstadsfunktioner som behövs för att fortsätta utveckla en god spårburen kollektivtrafik. Glostorps industriområde är redan tidigare utpekad som verksamhetsområde i översiktsplanen. En effekt av lokaliseringen är att även andra centralt placerade järnvägsverkstäder ryms i anslutning till verkstaden och depån. Det ger förutsättningar för samordningsvinster och kan ge en mer kompakt anläggning än om funktionerna legat var för sig. Den centralt frigjorda marken kan ges en betydligt mer yteffektiv markanvändning vilket i sin tur fördröjer stadens utbredning på åkermark utanför Yttre Ringvägen. Enligt miljöbalken 3 kap 4§ är jordbruket av nationell betydelse och lagen reglerar att "brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk." Ett järnvägstekniskt centrum är av sådant väsentligt samhällsintresse. Sammantaget innebär detta att ianspråktagandet av åkermarken bedömts nödvändigt för att uppnå andra samhälleliga utvecklingsmål.*

STÖRNINGAR

Länsstyrelsen anser att störningar och olycksrisker ska förebyggas och minimeras så långt som möjligt ur teknisk, miljömässig och ekonomisk synvinkel. Detta arbete bör ske i takt med verksamhetens uppbyggnad och framtida utveckling.

- *Åtgärder för att minska eventuella störningar kommer att vidtas efterhand som utbyggnad sker. Åtgärderna kommer att redovisas i detaljplanens planbeskrivning.*

Miljö kvalitetsnormer

Per Persson, Krombyvägen 77, framför att kommunen vid planering och planläggning skall iaktta miljö kvalitetsnormer enligt MB 5:3.

- *Miljö kvalitetsnormerna överskrids idag endast vid ett fåtal platser i Malmö kommun. Dessa har det gemensamma att de ligger centralt och är omslutna av bebyggelse, vilket leder till dålig luftcirkulation. Det är osannolikt att miljö kvalitetsnormerna kommer att överskridas i anslutning till planprogramsområdet. Det öppna landskapet och den ringa trafiken talar för detta. En slutlig bedömning huruvida gällande miljö kvalitetsnormer kommer*

att överskridas eller ej sker i samband med att miljökonsekvensutredningen utarbetas.

Detaljplanebestämmelser

Länsstyrelsen menar att kommande detaljplans planbestämmelse om industri bör preciseras, så att detaljplanen inte möjliggör att störande industri, med behov av större skyddsavstånd än den nu aktuella verksamheten kräver, kan etablera sig inom området.

Miljönämnden anser att planbestämmelsen J måste preciseras för att möjliggöra rimliga avväganden och skyddsåtgärder för området.

Per Persson, Krombyvägen 77, menar att om det slutliga beslutet blir att en tågdepå skall tillskapas på platsen måste i den kommande detaljplanen meddelas bestämmelser om skyddsanordningar för att motverka störningar på omgivningen och angivande av högsta tillåtna värden för störningar genom luftförorening, buller, skakning, ljus och annat liknande som omfattas av 9 kap miljöbalken, i enlighet med plan- och bygglagen 5 kap 7 § p 11.

- *Detaljplanens planbestämmelse om industri kommer att preciseras så att inte annan mer störande industri kan etableras i området.*
- *Detaljplanen kommer att redovisa vilka skyddsanordningar som behöver uppföras och vilka störningsriktvärden som anläggningen ska klara.*

Ljus

Länsstyrelsen framför att antalet ljusöppningar i byggnaderna bör övervägas då byggnaderna kommer att ge ifrån sig ljus även nattetid, då det kommer att pågå aktiviteter på fastigheten dygnet runt.

Glostorps byalag Ljuset från strålkastare kommer att lysa upp området och ej längre ge mörker på natten.

Krumby byalag framför att ljus från industribyggnader och fordonstrafik på en yta stor som 70 fotbollsplaner under dygnets mörka timmar i en lantlig miljö är något som kan leda till störningar, irritation och stress. Som boende på landet ser man mörkret som något positivt; något avstressande, ett sätt att "logga av".

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, framför att anläggningen kommer att vara belyst under alla dygnets mörka timmar, vilket kommer att medföra kraftiga effekter för oss boende i direkt anslutning till den i form av störningar, resulterande i farliga hälsoeffekter som till exempel sömnsvårigheter, irritation och stresssymptom. Detta kommer att vara ytterligt obehagligt och farligt för oss boende som valt boplats i och upplevt en lantlig miljö med tillgång till en mörk, lugn omgivning utan stressande ljus- och ljudstörningar.

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51 framför risk för olägenheter avseende ljus av alla slag.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, menar att det ljus som alstras av fordonstrafik kommer att vara störande, irriterande och stressande under dygnets mörka timmar. En av många fördelar med ett boende i lantlig miljö är att kunna uppleva mörker om natten.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, menar att ljuset från anläggningen kommer att vara störande.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, är oroade över ljuseffekterna från den tänkta utbyggnaden.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, framför en oro över att området kommer att vara belyst nattetid.

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, menar att strålkastarna kommer att lysa upp den mörka närmiljö.

Anders Lindskog, Östra Stallmästaregatan 17, är rädd för att anläggningen kommer att medföra mycket stora ljusföroreningar.

Elisabeth och Claes Lindskog, Anders Orkans väg 39, är astronomiskt intresserade och anser att anläggningen är en katastrof pga det uteblivna mörkret.

Anneli Olsson och Jerker Hansson, Krombyvägen 89, anser att bygget av anläggningen medför enorma ljusföroreningar.

Per Persson, Krombyvägen 77, menar att hans fastigheter kommer att belysas av strålkastare nattetid.

Roland Sjöberg, Krombyvägen 119, menar att en tågdepån i anslutning till en modern tomatodling inte är något som fungerar. Plantorna behöver minst sex timmar mörker för att fungera. Humlorna som pollinerar tomatplantorna kommer att störas nattetid av buller/ljus och kommer då inte att pollinera odlingen, även andra nyttodjur kommer att störas.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, menar att ljuset från strålkastare kommer att lysa upp området och ej längre ge mörker på natten.

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, protesterar mot ljuset nattetid där det bör vara naturligt mörkt.

- *Idag upplevs planområdet som mörkt nattetid. Ett antal verksamheter inom MJC kommer att pågå dygnet runt varför spårområdet behöver vara upplyst nattetid. Det är därför av vikt att dämpa ljuset och så långt möjligt förhindra dess spridning utanför området. Av det skälet kommer belysningsmaster och bländande ljus att undvikas. Belysningen kommer istället att placeras lågt och vara avskärmad. Det är också viktigt att ljuskällorna inte blir starkare än nödvändigt. Utöver den tekniska utformningen av belysningen planeras ett antal andra åtgärder för att minska ljusspridningen, t ex trädplanteringar och en minimering av antalet belysningspunkter. Ljuspåverkan på omkringliggande områden kommer att studeras i miljökonsekvensutredningen och regleras i det fortsatta detaljplanarbetet.*

Ljud

Miljönämnden menar att det med anledning av att verksamheten kommer att pågå dygnet runt kan bli svårt att klara riktvärdena för externt industribuller nattetid i rekreatiomsområdena. Bullerfria områden nära större tätorter är särskilt värda att skydda och bevara, på grund av att tysta områden håller på att bli en bristvara, inte minst i Skåne. Den planerade verksamheten kommer att orsaka att ljudkvaliteten i området försämras.

Tekniska nämnden anser att ett vidare utredningsarbete kräver en genomarbetad buller- och ljusanalys samt en konsekvensutredning.

Banverket önskar att bulleravsnittet på sidan 43 skrivs om och utvecklas, så att det blir tydligt, vilka planeringsförutsättningar som kommer att gälla.

Oxie stadsdelsfullmäktige refererar till underlaget i remissen som liknar verksamheten med "tyst industri" men fastslår samtidigt att buller- och ljuspåverkan bör studeras eftersom de sammantagna effekterna kan vara svåra att överblicka. Vi har via olika kontakter förvässat oss om att verksamheten kan anses som relativt tyst även utomhus. Emellertid kommer den att i huvudsak pågå nattetid och därmed riskerar man att ändå överträda en subjektiv störningströskel inte minst på grund av trafiken till och från området.

Glostorps byalag menar att ljudet från de över 200 tågrörelserna dygnet runt, främst under kväll och natt, kommer att förstöra den tystnad och det lugn som finns i området.

Krumby byalag vill värna om den lilla "tysta, gröna" del som finns kvar inom kommungränserna för alla Malmöbors skull. Planprogrammet liknar verksamheten MJC med "tyst industri" i planprogrammet men samtidigt fastslår att buller- och ljuspåverkan bör studeras noga eftersom de sammantagna effekterna kan vara svåra att överblicka. Verksamheten är dessutom aktiv dygnet runt. Med en ny väg och kontinentalbanan runt husknuten kan vi som boende inte leva med den kraftiga förhöjning av bullernivån i boende- och friluftsmiljön som ett MJC kommer att innebära. När MJC:s stora byggnader skapar en barriär i området riskerar dessutom ljudet från kontinentalbanan att förstärkas då det "studsar tillbaka" och inte längre kan spridas åt både öst och väst. Att reducera buller med skärmar, vegetation, fasadisolering, fönsterbyte och dylikt är inget vi kommer att acceptera som en lösning för oss boende vid en eventuell etablering av ett MJC. Dessa åtgärder kan endast minska bullernivåerna marginellt.

Kummingårdens ridlekis har en ridbanan som ligger ca 100 meter från järnvägen och det planerade tågtekniska centret. De höga byggnader som planeras kommer att bli som en omvänd ljudvall för oss. Bullret från varje tåg som passerar kommer att kastas tillbaka mot ridbanan istället som för idag spridas över öppna ytor. Till detta kommer det eviga ljudet från klimatanläggningar. Det blir totalt ohållbart att hålla undervisning här i framtiden.

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö menar att det välbesökta Käglinge rekreatiomsområde kraftigt kommer att störas om ett järnvägstekniskt centrum anläggs intill området.

Lockarps byalag anser att Lockarp redan idag har ett för bullerutsatt läge med järnvägar i norr och öster samt blivande väg 101 som delar byn i två hälfter. I Banverkets beslut 2005, avseende Citytunnelprojektet, anföres att bullerskyddande åtgärder enligt regeringens beslut om riktvärden skall utföras i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Av handlingarna framgår dock att lösningar där samtliga riktvärden klaras med åtgärder längs spåret förkastats av tekniska och ekonomiska skäl. För flera fastigheter kommer de maximala bullernivåerna att överskrida de nivåer som anges i regeringens beslut. Ovanstående gäller för den "normala" trafiken som enligt Banverket beräknas uppgå till 80 tågset/dygn. Det planerade järnvägstekniska centrumet i Glostorp skulle, enligt Banverkets beräkningar, ge ett tillskott på 180 tågrörelser per dygn, sammanlagt 260 tågrörelser. Eftersom bullernivåerna redan innan det eventuella järnvägscentrumets färdigställande överskrider de maximala gränsvärdena skulle nästan fyra gånger så stor tågrörelse ligga mycket långt över acceptabel nivå. I Planprogrammet Pp 6017 berörs överhuvudtaget inte Lockarps buller och trafikproblem, förmodligen därför att Lockarp ligger utanför planområdet. Lockarp är emellertid så direkt berört av verksamheten att det borde tas särskild hänsyn till Lockarp i Planprogrammet

Sofiedals Golfklubb menar att med de olägenheter som kan tänkas uppstå med en bullrande tågdepå i närheten av banan riskerar klubben och verksamheten att drabbas av utomordentligt allvarliga, negativa konsekvenser.

Svenska Kyrkan, Oxie församling är bekymrade över att förekomsten av buller, belysning och aktiviteter dygnet runt påverkar och förändrar området och berövar Malmö ett stycke natur som ligger nära, och som det är möjligt för många att nå med Skånetrafiken.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, menar att hela den planerade anläggningen kommer att förorsaka kraftiga bullerstörningar dygnet runt, vilket kommer att medföra stora obehag och med framtida hälsoproblem som följd.

Christine Arndorff, Lockarps bangårdsväg 8, menar att en bangård i Glostorp kommer att medföra väldigt många tåg som går utanför huset i Lockarp, var fjärde minut?

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51 menar att det ljud anläggningen alstrar må så vara att officiella riktvärden "beräknas" klaras - är extremt störande i en miljö som denna, där man fortfarande reagerar på bilar som kör på Krombyvägen med musik genom öppet bilfönster (även i fastigheter långt från vägen); där man observerar att någon samtalar på grusvägen en bra bit bort, där man vaknar av en bil som går på tomgång etc, listan kan göras lång.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, framför att de som medlemmar i Sofiedals GK anser att ett Järnvägstekniskt centrum kommer att störa tystnaden som finns idag.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, menar att ett Järnvägstekniskt centrum inte är att betrakta som en tyst industri. Med en ny väg och kontinentalbanan runt husknuten kan vi inte leva med den kraftiga förhöjning av bullernivån i boende- och friluftsmiljön som ett MJC kommer att innebära.

Med ett MJC kommer vi att störas av buller i bostaden, utanför bostaden i vår trädgård, och i vår omgivning, t ex Käglinge naturområde. Att reducera buller med skärmar eller vegetation i närheten av vår bostad är inte möjligt i det aktuella fallet då bullerkällorna är spridda över ett så stort område. Eventuella avskärmningar ger då endast ringa effekt. Förutom allmänt sänkt livskvalitet gör en hög bullernivå i trädgården att vi inte kan sova med öppet fönster. Tysta områden, d v s områden där endast naturliga ljud normalt hörs, är idag en kraftigt hotad tillgång. Detta gäller särskilt i närområdet till större städer. Att så flagrant förstöra ljudmiljön i ett sådant hittills sparad område är oansvarigt.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, är oroade över buller i form av gnisslande tåg hjul och vinkelslipar från den tänkta utbyggnaden.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, menar att de höga byggnaderna på andra sidan järnvägen kommer att fungera som en omvänd ljudvall för oss. Bullret från varje passerande tåg kommer att studsas mot industribyggnaderna och dåna ut över oss, istället som för idag spridas över det öppna landskapet. Vi kommer även att störas av ett ständigt sus och brummande från alla klimatanläggningar.

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, anser att Banverket redan nu har problem att komma ner till de maximalt tillåtna bullervärdena och tror inte att man kommer att klara det med en 4 gånger så tät trafik.

Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg 10, menar att Käglinge rekreativområde inte kommer att klara en acceptabel bullernivå. Vi har de senaste 10 åren fått Yttre Ringvägen, "Nya väg 101" och nu är man på god väg med byggnation för kommande järnväg från Öresundsbron mot Trelleborg och Ystad. Även utan ert planerade Järnvägs Centrum i Glostorp, som medför en enorm ökning i antal tåg som passerar per dygn, har människorna i Lockarp fått acceptera stora ändringar, som påverkar vår närmiljö enormt mycket, som buller från nya vägar, ökade avgaser, aldrig stilla längre och påverkan på natur och djurliv.

Anders och Kerstin Nyborg, Vångavägen 30, framför att ljudnivån vid passerande godståg är så hög att samtal utomhus på fastigheten icke är möjlig. Med ytterligare ökad tågtrafik och industriverksamhet befaras väsentligt ökad kontinuerlig bullernivå. Planprogrammet bör därför omfatta byggandet av en bullervall som skydd längs järnvägens östra sida, vilket även gagnar golfbanan och naturområdet.

Anneli Olsson och Jerker Hansson, Krombyvägen 89, framför att Krumby är en by omringad av järnvägen vars trafik ska öka?! Nya 101:an! samt 70!-vägen Krombyvägen. Bullerskyddsgränsen är alltså redan överskriden. Vi har bullerskyddsglas i våra sovrum vilka knappast hjälper när fönstren måste öppnas. I trädgården kan vi inte samtala när tågen passerar. (Barnen springer in när tågen dundrar förbi.) Bullernivån kan absolut inte ökas med ett järnvägstekniskt centrum med allt vad det medför. Vi bor ända upp till järnvägsspåret och är alltså i stort behov av fungerande bullerskydd redan nu.

Carina Ottosson och Jörgen Hansson, Holma Gård i Lockarp, menar att det ökade buller tågdepån skulle medföra är en kraftigt negativ faktor, särskilt för barnens hälsa och välbefinnande.

Per Persson, Krombyvägen 77, förväntar sig få avsevärda bullerstörningar mot sin fastighet.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, menar att ljudet från de över 200 tågrelserna dygnet runt, främst under kväll och natt, kommer att förstöra den tystnad och det lugn som finns i området.

Paul och Ann-Charlotte Åbom, Krombyvägen 69, har valt att bosätta sig i Krumbly för att kunna bo i en lugn, säker och trygg miljö för både vuxna och barn. Vi vill inte bli utsatta för buller i vår bostadsmiljö, det har påvisats i flera utredningar att buller är orsaken till en hel rad olika sjukdomar.

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, protesterar mot ljud och trafik dygnet runt av både bilar, fläktar och rangering av tåg samt avgaser från biltrafiken dag som natt till området.

- *En tågdepå och verkstad är i detaljplanesammanhang att betrakta som en industriverksamhet, vilket gör att det ställs större bullerkrav på anläggningen än för trafikerade spår i järnvägsnätet. Malmö Stads riktlinjer för bullernivåer gällande industriverksamhet gäller således för denna etablering. Visst buller kommer att alstras i anslutning till verkstads- och tvättanläggningen samt då tågen transporteras till, från och inom anläggningen. Vidare alstras under dagtid på sommaren buller från tågens luftkonditionering. Verksamheten bedöms dock inte bullra mer än att den kan klassificeras som en förhållandevis tyst industri. Vilken ljudpåverkan blir för närliggande boende- och rekreationsområden kommer att studeras närmare i en miljökonsekvensbeskrivning. Detaljplanen kommer att reglera tillåten bullernivå och exploatören är skyldig att visa vilka åtgärder som planeras för att inte överskrida uppsatta bullerriktvärden.*
- *I citytunnelprojektet har man beräknat tågbullernivån i Lockarp för ca 80 tågset/dygn. Man har beräknat både dygnsekvivalentnivå och maximal tågbullernivå. Den maximala tågbullernivån, d v s den högsta bullernivån vid passage av den bullrigaste tågtypen (godståg), var dimensionerande för val av bullerskyddsåtgärder. Verkstaden och depån för de regionala tågen i Glostorps industriområde kommer inte att medföra fler tåg av den bullrigaste tågtypen. Däremot inträffar tågpassagerna oftare och den dygnsekvivalenta bullernivån kan öka. Det är därutöver oklart i vilken omfattning tågtrafiken ökar och vilken fördelningen mellan tågtyper de övriga verksamheterna inom ett MJC ger upphov till. Precis som det står i planprogrammet så kommer därför bullerpåverkan på Lockarp att utredas i kommande MBK.*
- *Spåren kommer att anläggas så att deras radier inte blir så snäva att ljudet från gnisslande hjul uppstår.*

Vibrationer

Krumby byalag framför en oro för de vibrationer som kan uppkomma på grund av tillkomsten av ett MJC.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, befarar kraftigt ökade vibrationer med risk för befintliga hus och andra anläggningar på redan bebyggda tomter.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, framför att det är en förvärrande omständighet att de troligtvis kommer att bli utsatta för vibrationer från verksamheten, och särskilt från det närliggande stickspåret.

- *I anslutning till depå och verkstad beräknas inga för omgivningen störande vibrationer uppstå, dels tack vare tågens konstruktion och dels deras låga hastighet.*

Luftföroreningar

Krumby byalag framför oro över de flagor av metall; järn, koppar, zink, krom, nickel mm, i kontakten mellan hjul och räls och mellan bromsar och hjul, som yr ut i luften. Dessa flagor kan komma in i lungorna vid inandning och passera ut i blodet.

Kummingårdens ridlekis framför oro över att inbromsande tåg och rengörning av dessa kommer att sprida föroreningar i luften.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, befarar en kontinuerlig exposition för damm från järnväg och tåg för boende i omgivningarna (hela Krumby).

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, menar att ett MJC kommer att öka trafiken i vårt område och därmed också utsläppsnivån med avseende på avgaser från bilar och lastbilar. Vi är naturligtvis också oroade över eventuella andra utsläpp i luft, mark och vatten som ett MJC med tåg, andra fordon, verkstäder etc, riskerar att dra med sig.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, är oroade över luftföroreningar från den tänkta utbyggnaden.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, anser att luften kommer att förorenas av inbromsande tåg och övrig industriverksamhet.

Anneli Olsson och Jerker Hansson, Krombyvägen 89, är oroade för sin och sina barns hälsa med anledning av de många skadliga föroreningar som de har fått reda på att tåghjulen alstrar bl a innehållande asbest, krom och bly. Detta vill vi ha mätningar på eftersom tågtrafiken har ökat sedan vi flyttade hit.

- *Partiklar frigörs från tågtrafiken i huvudsak då tunga tåg gör kraftiga inbromsningar och rörs sedan upp av luftrörelserna som tågen alstrar. Mätningar som gjordes av VTI år 2005 på perrongen vid Lunds centralstation, visar att gränsvärdena inte uppnås på perrongen. Inom det järnvägstekniska centrumet kommer persontågen att framföras med låg hastighet, ca 20 km/h, och inbromsningarna blir därmed svaga. Mängden partiklar som frigörs bedöms bli mycket små.*

RISK

Säkerhethöjande åtgärder

Länsstyrelsen anser att en plan för olycksförebyggande och säkerhethöjande åtgärder bör upprättas i samråd med Räddningstjänsten.

- *Huruvida en plan för olycksförebyggande och säkerhethöjande åtgärder behöver tas fram kommer att avgöras tillsammans med Räddningstjänsten i detaljplaneskedet.*

Detaljplanebestämmelser

Länsstyrelsen anser att om beteckningen K, kontor, används i planbestämmelsen ska det framgå att hotell inte får innefattas om det inte uppfyller kraven i Länsstyrelsens rapport RIKTSAM.

Räddningstjänst Syd menar att om användningsbestämmelsen K (KONTOR) används skall det i planbestämmelserna framgå att hotell inte innefattas såvida inte riskanalysen visat att acceptabla risknivåer erhålls även för denna typ av verksamhet. I Länsstyrelsens riktlinje anges ett skyddsavstånd på 70 resp 150 meter till kontor beroende på antalet våningar. Kommer dessa skyddsavstånd att understigas från väg 101 redan i första etappen skall riskutredningen som genomförs i den första etappen omfatta även dessa risker.

- *Planbestämmelserna kommer att preciseras så att hotellverksamhet inte kan bedrivas inom området. Däremot kommer det att finnas behov av övernattningsmöjligheter för tågpersonal. Då nya väg 101 byggs längs planområdet kommer den att överta den roll som vägen genom Käglinge har idag. Den kommer således att ingå i det rekommenderade vägnätet för farligt gods. Malmö Stad har beslutat om bebyggelseramar längs såväl vägar som järnvägar för farligt gods, dessa finns redovisade i Malmös översiktsplan. Bebyggelseramarna anger hur nära vägar och järnvägar för farligt gods bebyggelse av viss sort kan uppföras utan att riksanalyser behöver göras. Översiktsplanens bebyggelseramar kommer att vara vägledande vid nybyggnation inom området. Var övernattningsmöjligheterna för tågpersonalen kan anordnas kommer att studeras vidare i detaljplanearbetet.*

Farligt gods

Räddningstjänst Syd menar att det tydligt bör framgå ifall godståg, och framför allt om vagnar med farligt gods, kan komma att ställas upp, repareras eller servas inom området. Om anläggningen trafikeras av farligtgodstransporter som kan medföra risker för sin omgivning skall effekterna utredas vidare samt redovisas under kapitlet konsekvenser.

- *Detaljplanen kommer att tydliggöra att vagnar med farligt gods inte får ställas upp, repareras eller servas inom området.*

Brandfarlig vara

Räddningstjänst Syd menar att det ska utredas om anläggningen kommer att hantera brandfarlig vara samt redovisa effekterna under kapitlet konsekvenser.

Krumby byalag framför oro över att brand- och explosionsrisk uppstår.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, ser risker för befintliga hus och andra anläggningar på redan bebyggda tomter avseende explosioner och bränder.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, befarar att anläggningen medför ökad brand- och explosionsrisk.

- *Inom tågdepån och verkstaden kommer det att hanteras små mängder av brand- och explosionsfarliga ämnen. Exempel på ämnen är oljor för t ex växellådor och transformatorer, färg för mindre målningsarbeten och lösningsmedel för rengöring av tåg, tågkomponenter och verktyg. Normalt underhållsarbete innebär utbyte av felaktiga komponenter som skickas till annan verkstad varför svetsarbeten som regel inte förekommer. Övriga tillkommande funktioner i ett fullt utbyggt MJC måste också uppfylla alla krav på säkerhetsavstånd samt hantering och lagerhållning av brand- och explosionsfarliga ämnen för att få etablera sig inom MJC.*

Kemikalier

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, befarar en kontinuerlig exposition för farliga kemikalier använda vid rengöring av tåg.

- *De kemikalier som kommer att användas vid tvättning av tågen är godkända ur både miljö- och arbetsmiljösynpunkt. Allt tvättvatten renas i en lokal reningsanläggning i anslutning till tvätten och 85% av vattnet återanvänds i tvättanläggningen. Även det vatten som inte återanvänds renas i anläggningen innan det släpps ut i det kommunala avloppssystemet.*

Magnetiska fält

Glostorps byalag ser risker med de stora samlade högvoltsledningarna och dess magnetfält, som kan påverka växter och djur samt i högsta grad människor negativt.

Krumby byalag är oroade över att elektriska och magnetiska fält skapas i spårområdet.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, framför riskerna med kraftiga magnet- och elektriska fält, som man definitivt avråder från i en boendemiljö.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, ser risker med de elektriska och magnetiska fält som skapas kring ett stort spårområde.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, är oroad över den elektromagnetiska strålningen från den tänkta utbyggnaden.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, ser risker med de stora samlade högvoltsledningarna och dess magnetfält, som kan påverka växter och djur samt i högsta grad människor negativt.

- *Enligt miljöbalken ska försiktighetsprincipen tillämpas. Det betyder att anläggningar inte får byggas så att människor i onödan utsätts för magnetiska fält. Statens strålskyddsinstitut har gett ut allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering av elektromagnetiska fält. Kring kontaktledningen alstras elektromagnetiska fält när loken passerar. Fältstyrkan avtar dock snabbt med avståndet från kontaktledningen. Byggnader, djur eller människor kommer inte att påverkas.*

Farlig närmiljö

Krumby byalag är oroade över att barnen får en ”spännande” och farlig miljö i sin direkta närhet

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, ser inte gärna att barnen dagligen kommer att vistas i en "spännande" och farlig miljö.

- *För att förhindra intrång av obehöriga kommer både spår- och verkstadsområdet, av säkerhetsskäl att vara inhägnat. I detaljplanen kommer det att ställas krav på detta. Området kommer därutöver att vara bemannat dygnet runt samt belyst, visserligen med avskärmad belysning men tillräckligt för att vara avskräckande.*

Trafikolyckor

Krumby byalag är oroade över att trafiken kommer att öka och därmed trafikolyckorna.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, oroar sig över risken att barn blir påkörda av lastbilar m m.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, framför att den ökande trafiken till området ökar risken för olyckor.

- *De trafikprognoser som togs fram i samband med vägutredningen för den nya väg 101 redovisar en trafikbelastning på 8000 – 9000 fordon/dygn. Trafiktillskottet på g a MJC kommer endast marginellt att påverka denna beräknade trafikmängd. Trafiken till och från depån består i första hand av personbilstrafik alstrad av dem som arbetar vid anläggningen, samt enstaka servicefordon. Lastbilstrafiken är ringa och används för att transportera reservdelar och förbrukningsartiklar. Sammantaget innebär detta att risken för fler olyckor på g a trafiken till och från anläggningen är ringa.*

Skydd mot golfverksamhet

Anders och Kerstin Nyborg, Vångavägen 30, påpekar att för golfspelare gäller att golfslag ej är tillåtet vid tågpassage. Med tågpassage varannan minut blir golfspel

omöjligt på håll två och tre samt på övningsbanan. Skyddsnet längs järnvägen är en lösning.

- *Finns det risk för att golfspelet medför skada eller på annat sätt inkräktar på annans fastighet, t ex i form av förlupna bollar, är det de som ansvarar för golfanläggningen som ska vidta mått och steg så att ingen kommer till skada.*

Kriminalitet

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, anser att det finns en risk att området kan dra till sig kriminella klientel som främst rör sig i dylika industriområde.

- *Då området kommer att vara inhägnat, belyst, visserligen med avskärmad belysning men tillräckligt för att vara avskräckande, samt bemannat dygnet runt finns det inget som talar för att ett MJC lokaliserat utanför tätorten skulle vara lockande för s k "kriminella klientel".*

TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

Tågtvätt

Länsstyrelsen konstaterar att vatten från tågtvätt, enligt planprogrammet, behandlas i en reningsanläggning och största delen av det renade vattnet ska återanvändas i tvättanläggningen. Planhandlingarna bör redovisa vad som händer med det vatten som inte ska återanvändas.

- *Tvättanläggningen kommer att ha en recirkulation av tvättvattnet med en reningsanläggning kopplad till denna. Mer än 85% av vattnet beräknas kunna återanvändas. Det vatten som inte återanvänds avdunstar, fastnar på tågen eller renas i anläggningen innan det släpps ut i det kommunala ledningsnätet. Detta kommer att redovisas i kommande planhandlingar.*

Pumpstation

Länsstyrelsen anser att planerad pumpstation för spillvattennätet bör placeras minst 50m från närmast liggande bostad, för att undvika luktstörningar.

- *Placeringen av en eventuell pumpstation kommer att fastställas i samband med det fortsatta detaljplanarbetet. Om en pumpstation måste placeras nära en bostad är det möjligt att montera en sk "luktreduktion" som tar bort obehaglig lukt.*

Kraftledning

Länsstyrelsen konstaterar att en luftburen kraftledning korsar planområdet. Eventuella konsekvenser av denna för arbetsplatser bör redovisas.

E.ON Elnät AB påpekar att det sakrättsliga skyddet för 130 kV ledningen är säkrat med ledningsrätt. Enligt vår mening får inte markanvändningen under

ledningen förändras så att tillsyn och underhåll på ledningen försvåras och fördyras.

E.ON Elnät AB förutsätter att den som föranleder åtgärder på nätet står för samtliga kostnader i samband med att anläggningen byggs.

E.ON Elnät AB påpekar vikten av att undersöka om järnvägens jordningssystem kan påverka 130 kV ledningens jordningssystem negativt.

E.ON Elnät AB framför att enligt starkströmsföreskrifterna ska minsta höjd mellan korsande elledning och järnväg i varje enskilt fall bestämmas av Elsäkerhetsverket i samråd med järnvägens innehavare. I det här fallet menar vi att samråd beträffande minsta höjd även måste ske med oss med hänsyn till att det är järnvägsanläggningen som ska byggas. Elledningen finns redan på plats och den är säkrad med en ledningsrätt.

E.ON Elnät AB poängterar att arbetarskyddsstyrelsen har föreskrifter avseende arbete med så kallade skrymmande redskap under luftledningar. Dessa föreskrifter kommer att påverka arbetsmetoden när uppställningsspären anläggs under ledningen.

- *Lämpliga åtgärder kommer att utarbetas i samråd med ledningsägaren. Konsekvenserna för MJC som arbetsplats kommer att redovisas i planhandlingarna.*

Panncentral

Miljönämnden förespråkar att panncentralen eldas med biobränsle samt att ett lokalt fjärrvärmenät byggs upp i området.

- *Uppvärmningen av lokalerna kommer om möjligt att ske från fjärrvärmenätet. Är inte det möjligt byggs en lokal panncentral med ett lokalt fjärrvärmenät inom området.*

Gasledningar

E.ON Gas AB har studerat remisshandlingarna och noterat att de har flera distributionsledningar för natur- och biogas inom programområdet. Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN 01) och eventuellt måste ledningarna flyttas eller omges med skyddsåtgärder i samband med plangenomförandet. *E.ON Gas* förutsätter att exploatören svarar för de kostnader som uppkommer till följd av ovan nämnda åtgärder.

- *Eventuell flyttning av gasledningar eller andra åtgärder kommer att utredas i det fortsatta arbetet. Synpunkten kommer att införas i planhandlingarna.*

Avlopp

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, är oroliga för sitt privata avlopp som i slutändan rinner ut i Risebergabäcken. Det finns risker att det slår tillbaka om ett så stort område som det planerade läggs under betong.

- *Hänsyn kommer att tas till Risebergabäckens kapacitetsbegränsning. Det sker bl a genom att inom området fördröja dagvattnet i en eller flera dagvattendammar. En placering av en dagvattendamm finns redovisad i planprogrammet.*

DAGVATTEN

Förorening av dagvattnet

Länsstyrelsen anser att en beskrivning av dagvattensystemet och vilken typ av vatten detta får ta emot bör göras. Kommer det att finnas risk för att dagvattnet förorenas och behöver det i så fall tas om hand på något särskilt sätt?

Miljönämnden menar att med tanke på att dagvattnet kan behöva renas innan det leds till Risebergabäcken bör en oljeavskiljare för dagvatten alltid föregås av utjämningsmagasin. Det finns annars risk för att oljeavskiljaren inte har den effekt som eftersträvas genom att häftiga regn spolrar igenom skiljaren och föroreningar når recipienten.

- *Dagvattensystemet och vilken typ av vatten det får ta emot kommer att beskrivas i detaljplaneskedet.*
- *Oljeavskiljare planeras bli installerade mellan området utjämningsmagasin och Risebergabäcken. På så sätt säkerställs att eventuella oljor och liknande inte förorenar Risebergabäcken.*

Risebergas belastning

Miljönämnden påpekar att drygt 220 meter av Risebergabäcken kommer att kulverteras vilket utgör ca 1/3 av bäckens längd inom planområdet. I Malmö arbetas kontinuerligt med att öppna vattendrag som en gång kulverterats, för att minska övergödning och öka den biologiska mångfalden. I detta fall väljer man att arbeta åt motsatt håll. Åtgärden motverkar direkt det av riksdagen fastställda miljömålet om levande sjöar och vattendrag. Malmö har i Miljöprogram för Malmö Stad 2003-2008 fastslagit lokala miljömål inom detta delområde om att förutsättningarna för förekomst av öring och grönling i bland annat Risebergabäcken ska finnas samt att öppen avledning av ytvatten ska öka. Även dessa mål motverkas av den planerade kulverteringen. Miljöförvaltningen anser därför att andra, mindre drastiska lösningar måste arbetas fram. Det bör dessutom undersökas om den tänkta kulverteringen samt planerna på fördröjningsmagasin för dagvatten kräver vattendom.

Glostorps byalag oroar sig över den redan överbelastade Risebergabäcken.

Kummingårdens ridlekis framför att Risebergabäcken nätt och jämt klarar dagvattnet idag.

Käglinge Egnahemsförening menar att den skyddsvärda Risebergabäcken kan ta skada av ökat tillflöde av vatten och kulvertering.

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö vill påtala att det är viktigt att marknivåerna inom området inte höjs. Det finns stor risk för problem med avvattningen uppströms om nivåerna förändras eller flödena ökar.

J O Sofiedals Gård AB påpekar att grundvattennivån i Glostorp är hög och ligger idag på ca: 2m. Det är ett stort problem med avrinning ifrån fälten till Risebergabäcken, som ofta svämmar över.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, framför att Risebergabäcken idag inte klarar av dagvattnet i samband med större regnmängder, vilket vi sett upprepade gånger de senaste åren. Hur ska bäcken kunna ta emot dagvattnet, när ni ska hårdgöra stora arealer, som innebär att man femdubblar ytvattenmängden, som per omgående ska rinna ut i Risebergabäcken? Detta kommer att ske oavsett om man bygger utjämningsmagasin. Det kommer att bli stora översvämningar på Sofiedals GK, omkringliggande åkermarker och även längs Risebergabäcken inne i Malmö.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, undrar vad som händer med dagvattnet när så stora mängder matjord forslas bort, grundvattennivån sänks och hela området bebyggs och asfalteras? Redan nya väg 101 befaras att överstiga gränsvärdena för vad Risebergabäcken klarar av.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, oroar sig över den redan överbelastade Risebergabäcken.

- *Malmö kommun har inga dagvattenledningar inom området. Avvattningen av området sker idag via Risebergabäcken. Även i framtiden kommer Risebergabäcken att fungera som mottagare av områdets regnvatten. Eftersom Risebergabäckens mottagningskapacitet är begränsad kommer det att behövas utjämningsmagasin för regnvatten från tak och hårdgjorda ytor så att tillflödet till bäcken begränsas till 1,5 l/s och hektar. Det motsvarar nuvarande mottagningskapacitet. Fördröjningsmagasinens läge, storlek och utformning samordnas med utbyggnaden av väg 101. Behovet av gröna tak för att ytterligare fördröja vattnet kommer att studeras.*
- *Vid anläggningens samtliga utbyggnadssteg kommer infiltrationslösningar och fördröjning i dagvattendammar att ske. Marken inom området kommer till stora delar att förses med genomsläppligt material, t ex inom depåområdet.*
- *Det gröna stråk som i planprogrammet redovisas längs Risebergabäcken kan uppfattas som något missvisande. Kulvertering bedöms endast behöva ske där spår passerar över bäcken. Behöver bäcken korsas på andra ställen kan det ske med broar. Ytterligare studier kommer att göras för att minska behovet av kulvertering Om Risebergabäckens befintliga läge även framgent bedöms vara det lämpligaste bör det gröna stråket längs bäcken således kunna förlängas i*

det fortsatta detaljplanarbetet. Ungefär 100 meter av Risebergabäckens 650 meter inom området kvarstår då som kulverterad. Då inberäknas även den del som redan är kulverterad under Trelleborgsbanan.

- *Effekterna på beståndet av örting och grönling kommer att studeras i samband med det fortsatta detaljplanarbetet och i kommande MKB. Beståndet av örting och grönling är av intresse varför åtgärder för att främja ett fortsatt bestånd kommer att vidtas.*
- *Samråd kommer att ske med Länsstyrelsen som sedan avgör om det krävs vattendom för åtgärder inom området.*

GRUNDVATTEN

Länsstyrelsen saknar en redovisning av huruvida verksamheten kan komma att påverka grundvattnet genom t ex grundvattensänkningar eller föroreningsspridning. Kommande planhandlingar bör kompletteras med detta.

Kummingårdens ridlekis inhyser hästar som dricker gårdens eget vatten och undrar hur vattnet påverkas av grundvattensänkning och utsläpp.

J O Sofiedals Gård AB har vattendoromar till sina borrar. För att kunna driva en grönsaksodling på friland måste man ha möjlighet till konstbevattning. Idag har vi en hög grundvattennivå på Sofiedals Gård och i Glostorp, där våra borrar och pumpar är belägna. Borrorna och pumparnas placering under marknivå är baserade på grundvattennivån efter utredningar av specialister. En förändring av grundvattennivån på grund av byggnationen av tågdepån skulle innebära stora kostnader eftersom vi då kan komma att behöva sänka och förnya våra underjordiska pumpar.

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51, bor i en av flera fastigheter i Krumby som är beroende av kvaliteten på och tillgången till grundvatten. Då vi ej har kommunalt VA oroas vi så klart av de planerade verkstädernas och järnvägsspårens påverkan på detta.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, ser att risken för översvämningar ökar drastiskt och att grundvattnet därmed förorenas. Vi har hästar som dricker gårdens eget vatten och betar gräset. Finns här hälsorisker?

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, har "eget vatten" och ser stora risker för framtiden när ni måste dränera för dessa enorma byggnader och spår.

Paul och Ann-Charlotte Åbom, Krombyvägen 69, bor på Sofiedals Gård och har egen brunn med eget dricksvatten av god kvalité och vi är oroliga för vilken påverkan ett järnvägstekniskt centrum skulle ha på dricksvattnet. Grundvattennivån är hög på Sofiedals Gård ca 2 meter.

- *Någon förändring av nuvarande grundvattennivåer har inte förutsatts. Anläggningen kommer i princip att läggas på nuvarande marknivå och byggnaderna kommer inte att förses med källare som kräver grundvattensänkningar. Översvämningensrisken kommer att beaktas och*

fördröjningsmagasin och andra åtgärder kommer att utredas i detalj i kommande planeringskedan.

TRAFIK

Trafikalstring

Länsstyrelsen framför att planhandlingarna bör redogöra för förväntad andel tung trafik till och från centrat vid full utbyggnad, samt hur stor relativ trafikökning som detaljplanen bidrar med på väg 101. Om den relativa trafikökningen kan anses betydande, bör konsekvenserna av denna i form av buller- och säkerhetsaspekter för närboende redovisas i MKB:n.

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö menar att placeringen av en bangård i Glostorp kommer att innebära ett stort antal extra trafikrörelser vilket de anser vara en felaktig satsning både ur markanvändningssynpunkt, trafiksynpunkt och miljömässigt.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, framför att anläggningen ger en mycket kraftig ökning av såväl bil- som lastbilstransporter, vilket inte vägnätet kan hantera.

- *Trafiktillskottet p g a MJC beräknas endast marginellt påverka den totala trafikmängden på planerade väg 101. Trafiken till och från depån består i första hand av personbilstrafik alstrad av dem som arbetar vid anläggningen, samt enstaka servicefordon. Lastbilstrafiken är ringa och används för att transportera reservdelar och förbrukningsartiklar. Sammantaget innebär detta att konsekvenserna inte bedöms som betydande.*

Anslutningar till väg 101

Tekniska nämnden påpekar att placeringen av bilvägsanslutningarna till den planerade väg 101 behöver utredas vidare under arbetet med detaljplanen liksom i det pågående arbetet med arbetsplanen för vägen.

Vägverket framför att väg 101 planeras att enligt gällande plan byggas om till ett läge väster om anläggningen under 2010-2011. Hur och var en eventuell anläggning ska kopplas till den nya vägen måste närmre studeras.

- *Väganslutningarna till planerade väg 101 kommer att utredas vidare i detaljplanearbetet.*

Avstängning av plankorsningar med Trelleborgsbanan

Banverket säger sig sannolikt kräva att den befintliga plankorsningen i Krumby stängs av säkerhetsskäl. Trafiken till och från Krumby leds då om till den nya vägen söder om byn. Även plankorsningarna vid Sofiedals gård och Holma gård kommer med ökad tågtrafik av säkerhetsskäl sannolikt att stängas av Banverket för både fordon och gående. Banverket anser att det är viktigt att det redan i samrådsförslaget till detaljplanen har utretts ordentligt hur det kommer

att bli med de olika vägvästängningarna. För de närboende är detta oftast stora, viktiga frågor. Här kan naturligtvis Banverket medverka i erforderliga utredningar.

- *Plankorsningarna vid Holma gård, Sofiedals gård och i Krumby kommer inte att kunna vara kvar. Detta har redovisats i planprogrammet. Var och hur eventuella planskildheter kan komma till stånd kommer att redovisas i detaljplanen. Det är särskilt angeläget med en planskildhet vid Holma gård.*

Cykel och kollektivtrafik

Vägverket framför att det är viktigt att anläggningen förutom med bil även kan nås på ett tillfredsställande sätt med kollektivtrafik och med cykel.

- *Den nya väg 101 kommer att förse med en cykelbana längs vägens östra sida. Denna cykelbana kommer att kopplas till stadens övriga cykelnät.*
- *Planområdet är svårt att kollektivtrafikförsörja. Översiktsplanen för Oxie (oktober 2004) har därför pekat ut Glostorp industriområde för "ytkrävande verksamheter som inte kan placeras i tät bebyggelse och som har behov av goda järnvägs- eller vägtransporter". Verksamheter som kräver stora ytor och har få anställda är således förordade. Eventuellt kommer det att finnas underlag för viss anslutningstrafik under vissa delar av dygnet.*

SPÅRKAPACITET

Oxie stadsdelsfullmäktige menar att det inte med önskvärd tydlighet framgår i vilken grad den omfattande tomkörningstrafiken till Glostorp påverkar den övriga reella trafiken på kortare och längre sikt. Stadsdelsfullmäktige efterlyser därför en noggrann redovisning av tågkapaciteten vid lokalisering i Glostorp i förhållande till Containerterminalen/Norra Hamnen. Tomkörningarna med tåg till service och tvätt får inte skapa hinder för den reella tågtrafiken såsom Kontinentalbanependeln eller inskränka på möjligheten till stationsuppehåll. Kontinentalbanan måste också tillförsäkras en reservkapacitet att användas vid exempelvis trafik hinder i Citytunneln eller andra störningar.

- *Lokaliseringen ger en flexibilitet att möta flera olika trafikeringsupplägg och ligger utanför de mest belastade stråken. Efter Citytunnelns öppnande kommer Kontinentalbanan, Ystadbanan och Öresundsbanan mellan Hyllie station och Lockarp att vara de minst belastade i Malmö. Ur detta perspektiv är nu föreslagen lokalisering lämplig.*

UTDRAGSSPÅRET

Tekniska nämnden menar att den aktuella placeringen av "utdragsspåret mot söder" i en etapp två behöver utredas vidare med hänsyn till behovet av planskild passage mellan spår och lokalgata. Alternativ bör prövas med en eventuell spårutdragning intill nuvarande Trelleborgsbanan.

Malmö Kulturmiljö menar att stickspåret söderut tillsammans med stängningen av Krombyvägens järnvägsövergång gör att bebyggelsen ytterligare avskärmas från det omgivande landskapet.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, fruktar att stickspåret kräver att en del av deras tomt tas i anspråk, samt ett storskaligt tungt industriområde direkt ansluter till vår tomt, utan buffertzona hotar vår fysiska och psykiska hälsa

Stefan Pålsson, Krombyvägen 100, menar att stickspåret kommer att gå in på privat egendom och troligtvis förstöra för en av våra företagare, som också för ett antal år sen köpte den mark där detta spår kommer för att bygga ut sin verksamhet och ett ev bygge för ett eget boende.

- *I det fortsatta detaljplanearbetet kommer såväl behovet av utdragsspåret som dess placering att utredas ytterligare.*

BYGGNADER OCH FASTIGHETER

Miljönämnden instämmer i att stora takytor bör förses med gröna tak för att minska dagvattenavrinningen, öka grönytefaktorn och dessutom spara energi, eftersom gröna tak kyler byggnaderna på sommaren och fungerar som isolering på vintern. Förvaltningen anser därför att framtida detaljplaner bör föreskriva gröna tak på alla byggnader vars taklutning medger det.

Per Persson, Krombyvägen 77, menar att skälig hänsyn inte har tagits till befintlig bebyggelse - äganderätts - och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

- *Gröna tak kommer att studeras vidare i detaljplanearbetet.*
- *Anläggningens utformning kommer att studeras i efterföljande detaljplanearbete. Behov av eventuella intrång på fastigheter kommer då att tydliggöras.*

BESLUTSPROCESSEN

Information till stadsdelarna

Oxie stadsdelsfullmäktige är kritisk till hanteringen av den demokratiska beslutsprocessen i ärendet och anser att de berörda stadsdelarna borde ha involverats i ett betydligt tidigare skede av processen.

- *Den första lokaliseringsutredningen tillsändes kommunstyrelsen februari 2006. Stadsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden, Miljönämnden och Räddningstjänsten Syd tillsändes utredningen för yttrande. Kommunstyrelsen beslöt 17 maj 2006 att Glostorpsalternativet skulle förordas under förutsättning att inget framkommer i det vidare planarbetet som gör att marken inte bedöms vara lämplig för ändamålet. Planprogram 6017 utarbetades för att pröva områdets lämplighet. I vederbörlig ordning har planprogrammet därefter sänts på remiss (juni 2007) till bl a Oxie stadsdelsfullmäktige.*

Information till de boende

Krumby byalag menar att det undanhållits information om planerna på att exploatera Glostorpsområdet för de Krumbybor som byggde sina hus så sent som för 2,5 år sedan, när planerna redan var kända hos kommunen.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, menar att det undanhållits information om planerna på att exploatera Glostorpsområdet för de Krumbybor som byggde sina hus så sent som för 2,5 år sedan, när planerna redan var kända hos kommunen.

Eva Persson och Jan-Erik Lindén, Krombyvägen 109, har idag fått veta att sommaren - hösten 2003 låg Oxies nya planprogram ute på samråds- och remiss behandling. I det programmet omtalas Glostorp och Krumbys framtid, bl a gällande Glostorps industrimark. Vi undrar då om det inte är så att kommunen bör informera vid förfrågan? Om det finns tankar kring ändringar i bebyggelsen framför allt till gränsande markägare samt vid bygglovsansökan. Inger Blomqvist ingick i denna styrgrupp! Under hösten 2003 och våren 2004 uppvaktades även Inger Blomqvist och Emmanuel Morfidakis av min familj då gällande väg 101:ans nya dragning även i detta sammanhang fanns där inga planer på ändringar i området för Glostorp och Krumbys industrimark enligt er.

Paul och Ann-Charlotte Åbom, Krombyvägen 69, framför att det en månad efter det att de köpt Sofiedals Gård av kommunen gick det att läsa i tidningen om kommunens planer på en tågdepå. Vi känner oss lurade av kommunen som inte har talat om detta för oss ifrån början.

- *Första gången Jernhusen kontaktade stadsbyggnadskontoret med konkreta planer att bygga en verkstad med depå var sommaren 2005. Jernhusen önskade uppföra en mindre verkstad med depå på TGOJ-området i Kirseberg. Stadsbyggnadskontoret menade att ett beslut måste föregås av en lokaliseringsutredning. Denna inkom till kommunstyrelsen februari 2006. Stadsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden, Miljönämnden och Räddningstjänsten Syd tillsändes utredningen för yttrande. Kommunstyrelsen beslöt 17 maj 2006 att Glostorpsalternativet skulle förordas under förutsättning att inget framkommer i det vidare planarbetet som gör att marken inte bedöms vara lämplig för ändamålet.*

Planprogrammets samrådstitid

Krumby byalag menar att man försökt pressa fram snabba beslut i denna fråga; exempelvis genom att skicka ut planprogrammet Pp 6017 mitt i semestertider.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, är kritiska till att man försöker pressa fram snabba beslut i denna fråga; exempelvis genom att skicka ut planprogrammet Pp 6017 mitt i semestertider.

Inger i Oxie undrar varför samrådstitiden är så kort.

- *Planprogrammet var ute för samråd 27/6 – 27/8 2007, d v s två månader. Normal samrådstid är ca fyra veckor. Eftersom utskicket skedde under sommaren förlängdes den gängse samrådstiden till två månader. Plan- och bygglagen reglerar inte samrådstidens längd.*

Information till politikerna

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, ifrågasätter om detta ärende hanterats enligt det existerande regelverket. Enligt vår uppfattning presenterade stadsbyggnadskontoret ett helt annat planförslag för kommunens politiker. Den avsatta marken som det ursprungliga förslaget omfattande var beläget på ett område avsett för lätt industri. Det för politikerna visade förslaget omfattade enbart en tågdepå som kunde rymmas inom ursprungliga planerade området för lätt industri. Efteråt har stadsbyggnadskontoret i samarbete med kommande byggare (Jernhusen) utvidgat det förslag som politikerna tagit ställning till en mycket omfattande plan som definitivt måste betecknas som tung industri.

- *Den första lokaliseringsutredningen tillsändes kommunstyrelsen februari 2006 och rymde endast en verkstad med depå. Stadsbyggnadsnämnden, Tekniska nämnden, Miljönämnden och Räddningstjänsten Syd tillsändes utredningen för yttrande. Kommunstyrelsen beslöt 17 maj 2006 att Glostorpsalternativet skulle förordas under förutsättning att inget framkommer i det vidare planarbetet som gör att marken inte bedöms vara lämplig för ändamålet. Planprogram 6017 är ett led i att pröva områdets lämplighet. Planprogrammet behandlar ett fullskaligt MJC och syftet med den utökade anläggningen redovisas där. Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2007-06-14 att planprogrammet skulle remitteras.*

Fastighetsplan

Per Persson, Krombyvägen 77, framför att om kommunen går vidare med planeringen önskas att fastighetsplan skall antagas för det område av den kommande detaljplanen som ligger närmast hans fastigheter.

- *En detaljplan behöver upprättas innan en fastighetsplan kan tas fram. Frågan om att upprätta en fastighetsplan är därför för tidigt väckt. Kvarstår önskemålet finns det möjlighet att återkomma i detaljplaneskedet. Huruvida det finns behov av en fastighetsplan eller inte beslutas av stadsbyggnadsnämnden.*

MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Länsstyrelsen menar att samråd vid detaljpaneläggningen behöver ske med Vellinge kommun, då anläggningen ligger nära kommungränsen och kan komma att påverka allmänna intressen även i Vellinge kommun.

- *I det fortsatta detaljplanearbetet kommer samråd att ske med Vellinge kommun.*

EKONOMISK ERSÄTTNING OCH INLÖSEN

Krumby byalag framför att med ett MJC på planprogrammets föreslagna placering är Krumby en by i utdöende. Människor kommer att vilja lämna byn, vilket dock blir svårt då värdet på våra fastigheter kommer att sjunka, ingen nyinflyttning kommer att ske och utvecklingen avstannar. Om kommunen väljer att förlägga ett MJC i Krumby ser vi som det enda rimliga att fastigheterna inlöses till marknadsvärdet före ett MJC åt dem som önskar detta.

Kummingårdens ridlekis undrar om det finns rätt till någon ersättning när verksamhet tvingas lägga ner när kunderna inte längre kommer att komma för rekreation, familjemys, pick-nick i hästhagen och att njuta av fridfyllda promenader.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, framför att värdesänkning av fastigheten medför katastrofala ekonomiska konsekvenser.

Christine Arndorff, Lockarps bangårdsväg 8, framför att om hon skulle vilja sälja sitt hus så tror hon inte att det finns någon som vill köpa det. Löses gården in eller hamnar man i en ekonomisk katastrof?

Lina Hamre och Björn Flisbäck, Krombyvägen 99, framför att om det kommer en tågdepå kommer de aldrig att få tillbaka sina pengar, vilket innebär att de kommer att vara skuldsatta för resten av sina liv.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, anser att en mycket kraftig värdesänkning av deras fastighet blir ett faktum med ett MJC som granne. Om planerna trots allt fullföljs enligt Pp 6017 kräver vi att vår fastighet löses in till marknadsvärdet av kommunen.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, undrar vad som händer med vår lilla by och på värdet på sitt hus? Kommer vi någonsin att kunna sälja vårt hus om vi vill? För vem vill bo här sedan?

Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg 10, undrar om de bli utlösta om hon och hennes man skulle önska att sälja fastigheten och ingen är villiga att köpa den till ett fullt normalt fastighetspris enligt det normer som finns när detta är aktuellt?

Eva Persson och Jan-Erik Lindén, Krombyvägen 109, framför att de om denna tågdepå verkligen blir på inga premisser vill bo kvar här. Vi tycker att kommunen får ta sitt ansvar och lösa in vår fastighet till marknadsmässigt pris om tågdepån klubbas, så vi kan hitta ett nytt boende i en pålitligare kommun.

Roland Sjöberg, Krombyvägen 119, kräver ersättningsmark där nya växthus kan uppföras inom samma område +-5km och med samma areal och samma yta på växthusen. Önskar även anslutningar av naturgas, el, kommunalt v/a och dränering samt möjlighet att bygga ett hus i anslutning till växthusen.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, kommer att framställa ekonomiska ersättningskrav genom skadeståndsprocesser för uteblivna intäkter, värdeminskning på fastigheter m.m. gentemot Malmö Stad och Jernhusen.

- *Det järnvägstekniska centrumets utbredning avgörs först i detaljplaneskedet. Det återstår bl a att studera hur utdragsspåret ska hanteras. Planprogrammet visar en lösning och järnvägsintressenternas fördjupade lokaliseringsutredning redovisar en annan. Innan detta är färdigstuderat är det svårt att få en uppfattning om och i så fall hur påverkan blir på vissa enskilda fastigheter.*
- *Det går i detta skede inte att bedöma hur värdena på fastigheterna kommer att utvecklas efter det att ett MJC byggs. Det bör dock framhållas att nivån på en enskild fastighets värde är beroende av ett flertal faktorer där det ytterst är den generella ekonomiska utvecklingen som avgör värdet vid en viss given tidpunkt. Det kan nämnas att planområdet sedan länge varit utpekad för olika logistikverksamheter och att frågor om ekonomisk ersättning och liknande aktualiseras först i detaljplaneskedet.*

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN / SYNPUNKTER PÅ MKB

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att programmet medför en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning krävs. I 6 kap 12 § miljöbalken finns bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningars innehåll. Det är i det sammanhanget viktigt att kommunen tydligt redovisar vad man anser vara betydande miljöpåverkan. MKB:n ska beskriva de åtgärder som planeras för att skadliga verkningar ska undvikas, minskas eller avhjälpas. Vidare ska den innehålla alternativa platser för en lokalisering.

Länsstyrelsen framför att etableringen kan medföra en påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och att kommande planhandlingar och medföljande miljökonsekvensbeskrivning därför tydligt behöver redovisa konsekvenserna för bl.a. riksintresse för kulturmiljö och vilka konsekvenser alternativa lokaliseringar skulle innebära.

Länsstyrelsen vill lyfta fram några av de punkter som kommunen enligt planprogrammet avser att studera i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Dessa är påverkan på riksintresse för kulturmiljövården och landskapsbilden. Avståndet till närmaste bostadsfastigheter gör det angeläget att undersöka om de kan komma att utsättas för störningar i form av t ex buller och ljus. Särskild vikt bör läggas vid påverkan på Holma gård, där gällande bullerriktvärden kommer att överskridas enligt planprogrammet. Planhandlingarna måste ta ställning till om Holma gård behöver lösas in eller vilka bullerskyddsåtgärder som kan vidtas så att riktvärdena klaras även här. Även påverkan på rekreativvärdena i omgivningen bör studeras.

Länsstyrelsen rekommenderar att, även om området ska detaljplanläggas i etapper, de övergripande konsekvenserna av hela utbyggnaden beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, även om detaljerna i senare etapper kan vara svåra att ange i ett så tidigt skede

Länsstyrelsen delar inte uppfattningen att miljökonsekvensbeskrivningens nollalternativ ska vara den utbyggnad som kan ske enligt översiktsplanen då

Länsstyrelsen redan i samband med översiktsplanen för Oxie och vägutredning för väg 101 värnat om området vid Glostorp

Tekniska nämnden menar att fortsatt planarbete bör inkludera en väl genomarbetad miljökonsekvensbeskrivning.

Miljönämnden framför att den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att göras i samband med detaljplanerna bör ge en samlad bild av den påverkan som en full utbyggnad ger. MKB:n måste redovisa vilka skyddsåtgärder som kommer att bli nödvändiga, så att dessa kan ingå i framtida detaljplaner. Även påverkan i form av bland annat buller och barriäreffekt från det nya järnvägsspåret genom Krumby ska utredas. MKB:n måste också utreda och ta ställning till vilka eventuella skyddsavstånd till bostäder som är tillämpliga för järnvägsverkstäder alternativt till industriområden.

Per Persson, Krombyvägen 77 framför att en MKB saknas och att den måste innefatta samtliga etapper i ett sammanhang.

- *I planprogrammet görs bedömningen att kommande detaljplaners genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. Inkomna synpunkter bekräftar denna bedömning. I samband med det fortsatta detaljplanearbetet ska därför miljöbedömning göras, varav en miljökonsekvensbeskrivning är en del. Behovet av en miljökonsekvensbeskrivning motiveras med att anläggningen utan rätt åtgärder kan medföra betydande påverkan på kulturmiljö och landskapsbild. Vidare kommer buller- och ljuspåverkan på omgivningen att studeras. Här ingår även bullersituationen i Lockarp. Dessa aspekter redovisades i planprogrammet. Därutöver nämndes att även naturvärdena kunde få betydande påverkan. Sedan planprogrammet utarbetades har dock områdets naturvärden inventerats och bedömts. Naturvärdena befanns vara ringa. Inför det fortsatta detaljplanearbetet kommer ett nytt samråd om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsningar att ske med länsstyrelsen, särskilt med avseende på naturvärdena. I MKB:n kommer åtgärder som minskar de negativa konsekvenserna att föreslås.*
- *En fördjupad lokaliseringstudering har utarbetats av Jernbusen, Banverket och Skånetrafiken (2007-10-30). Den kommer att ligga till grund för bedömningen av alternativa lokaliseringar i kommande MKB.*
- *Vellinge kommun har inte inbjudits till tidigt samråd angående behovet av fortsatt miljöbedömning. Stadsbyggnadskontoret avser därför att bjuda in Vellinge kommun och Länsstyrelsen för ett nytt tidigt samråd om miljökonsekvenserna.*
- *Kommande MKB kommer att innehålla en bedömning av konsekvenserna för anläggningens samtliga etapper.*
- *Nödvändiga förändringar inom riksintresseområdet ska genomföras med stor varsamhet och respekt för såväl deras karaktär som miljön i sin helhet. Samtidigt ska Malmös översiktsplan utgöra en avvägning mellan flera olika intressen, av vilka flera är sådana som även Länsstyrelsen har att bevaka. De i översiktsplanen gjorda avvägningarna har bedömts som välgrundade. Den övergripande intentionen att bebygga Glostorps industriområde ligger således fast. Enligt Boverkets vägledning för miljöbedömningar (mars 2006) bör*

nollalternativet inte förväxlas med nuläget utan ska spegla en trolig utveckling. Med detta som grund kommer översiktsplanens markanvändning att utgöra nollalternativet vid upprättandet av en MKB.

Kerstin Åkerwall

Kenneth Frykländer