

Bilaga

Planprogram Pp 6017
Malmö – Järnvägstekniskt Centrum
Samrådsyttranden

Malmö stadsbyggnadskontor
Planavdelningen
December 2007

Innehåll

Länsstyrelsen i Skåne	4
Lantmäterimyndigheten Malmö stad	8
Fritidsnämnden	8
Malmö Kulturmiljö	9
Miljönämnden	10
Oxie stadsdelsfullmäktige	14
Räddningstjänsten Syd	17
Tekniska nämnden	18
Banverket	22
E.ON Elnät AB	22
E.ON Gas AB	23
E.ON Värme AB	24
Skånetrafiken	24
Swedegas AB	24
TeliaSonera AB	24
Vägverket	24
Glostorps byalag	25
Hyresgästföreningen Region södra Skåne	26
Krumby byalag	26
Kummingårdens ridlekis, Krombyvägen 75	31
Käglinge Egnahemsförening	32
Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö	36
Lockarps byalag	37
Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp	38
Oxie Härads Hembygdsförening	39
Sofiedals Golfklubb	41
J O Sofiedals Gård AB, Krombyvägen 69	41
Svenska kyrkan, Oxie församling	43
Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113	45
Christine Arndorff, Lockarps bangårdsväg 8	47
Sara Beckman och Johan Lindskog, Gustaf Pålssons Väg 23	47
Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51	47
Lina Hamre och Björn Flisbäck, Krombyvägen 99	49
Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100	49
Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111	50
Sten Irenberger, Krombyvägen 59	55
Marica Jarvén, Krombyvägen 105	56
Sara V Jensen, Krombyvägen 75	56
Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67	58
Jan-Olof Larsson, Krombyvägen 4	58
Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15	59

Anders Lindskog, Östra Stallmästaregatan 17.....	60
Elisabeth och Claes Lindskog, Anders Orkans väg 39.....	61
Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg 10.....	62
Anders och Kerstin Nyborg, Vångavägen 30.....	63
Anders Nyborg, Vångavägen 30.....	63
Anneli Olsson och Jerker Hansson, Krombyvägen 89.....	64
Carina Ottosson och Jörgen Hansson, Holma Gård i Lockarp,.....	65
Eva Persson och Jan-Erik Lindén, Krombyvägen 109.....	66
Per Persson, Krombyvägen 77.....	67
Stefan Pålsson, Krombyvägen 100.....	68
Roland Sjöberg, Krombyvägen 119,.....	70
John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp.....	70
Marie Valentin, Vångavägen 19.....	73
Kenneth Wårlind, Långhögsvägen 43.....	73
Paul och Ann-Charlotte Åbom, Krombyvägen 69.....	73
Inger i Oxie.....	74
Tre skrivelser med tillsammans 1305 namnunderskrifter.....	74
Två skrivelser med tillsammans 186 namnunderskrifter.....	74

Länsstyrelsen i Skåne har enligt yttrande 2007-08-30 framfört följande:

Programmet belyser på ett tydligt sätt platsens förutsättningar och vilka frågeställningar som kommunen avser att arbeta vidare med. Planprogrammet lyfter fram de intressekonflikter som finns mellan möjligheten att bygga ett järnvägstekniskt centrum och att bevara de värden som finns i det föreslagna landskapet.

Länsstyrelsen är positiv till etableringen av ett järnvägstekniskt centrum, för att möjliggöra kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Nu föreslagen lokalisering av det järnvägstekniska centrumet är dock inte utan konflikter med andra samhällsintressen som Länsstyrelsen har att bevaka. Dessa konflikter behöver vägas mot varandra i ett långsiktigt perspektiv och ställas mot andra möjliga och realistiska alternativ som finns och som kan ge motsvarande utveckling och effektivitet för verksamheten och kollektivtrafiken i Malmö och regionen. Länsstyrelsen vill därför lyfta en del frågeställningar som är särskilt viktiga att studera vidare.

Allmänt

Planprogrammet omfattar ett område i södra Malmö väster om Trelleborgsbanan och mellan Lockarp, Krumbly och Glostorp och syftar till att studera möjligheten att etablera ett järnvägstekniskt centrum i området. Översiktsplanen anger industri, natur- och rekreationsområde samt åkermark.

Länsstyrelsens synpunkter

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

Länsstyrelsen efterfrågar en strategisk diskussion kring hur Malmö stad avser hushålla med den kvarstående åkermark som finns utanför Yttre Ringen i Malmö. Ska staden tillåtas växa utanför denna ring och i så fall hur? En lokalisering av järnvägstekniskt centrum väcker många frågor kring hur Malmö stads stadsrand kommer att utformas och Länsstyrelsen finner det viktigt att kommunen tar ett visionärt grepp kring frågan, innan landskapet styckats upp med industrietableringar.

Miljöbedömning

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.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska redogöra för den betydande miljöpåverkan som planförslaget innebär. Det är viktigt att kommunen tydligt redovisas vad man anser vara betydande miljöpåverkan. Även icke betydande miljöpåverkan kan vara av intresse att beskriva, men det är viktigt att särskilja denna, eftersom det är den betydande miljöpåverkan som omfattas av särskilda

formkrav enligt lagstiftningen om miljöbedömningar. 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. En miljökonsekvensbeskrivning kan därigenom underlätta vid beslut om vilken lösning som långsiktigt är mest hållbara ur såväl miljömässig, socialt och ekonomisk synvinkel.

Avgränsning

Området ska detaljplaneläggas i etapper enligt planprogrammet. Länsstyrelsen rekommenderar att de övergripande konsekvenserna av hela utbyggnaden enligt planprogrammet beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, även om detaljerna i senare etapper kan vara svåra att ange i ett så tidigt skede. En sådan miljökonsekvensbeskrivning bidrar med en helhetsbild av planförslagen som kan underlätta ett strategiskt och långsiktigt beslut om huruvida exploatering av området bör ske eller ej. Vidare underlättar det för de efterkommande detaljplaner då de strategiska frågorna redan är utredda.

I planprogrammet redovisas ett antal frågor som kommunen avser studera i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang lyfta framförallt:

- Redovisning av påverkan på riksintresse för kulturmiljövården och landskapsbild.
- Avstånd till de närmaste bostadsfastigheterna samt redogöra för eventuella störningar dessa kan utsättas för 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.
- Påverkan på rekreativvärdena i omgivningen.

Alternativredovisning

En viktig del i miljökonsekvensbeskrivningen är redovisningen av nollalternativ och alternativa lokaliseringar. Kommunen är enligt miljöbalken skyldig att samråda med bl.a. med Länsstyrelsen om lämpliga alternativ att studera.

Alternativredovisningarna blir värdefulla då det ska göras en avvägning mellan vilket intresse som ska få väga tyngst, då ur Länsstyrelsens perspektiv särskilt intressekonflikten mellan värnandet av riksintresset för kulturmiljö eller samhällsintresset kollektivtrafikens behov av att exploateringen hamnat vid just Glostorp.

I planprogrammet anges ett lämpligt nollalternativ vara den utbyggnad som kan ske enligt översiktsplanen. Länsstyrelsen delar inte denna uppfattning, då Länsstyrelsen redan tidigare efterfrågat kommunens syn på hur riksintresse för kulturmiljö i området ska säkerställas och i samband med fördjupning av översiktsplanen för Oxie och vägutredning för väg 101 betonat vikten av att värna om området vid Glostorp. En utveckling med industriverksamhet i

enlighet med kommunens översiktsplan är därför inte en självklar framtidsbild enligt Länsstyrelsen.

Riksintressen

Planprogrammet innehåller en tydlig och väl genomarbetad redovisning av riksintresset Foteviken-Glostorp (M128) som kommer att beröras av anläggandet av ett järnvägstekniskt centrum. Påverkan på kulturmiljövården är av den omfattningen att det inte går att utesluta att etableringen kommer att innebära en påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen har bl.a. i samband med kommunens översiktsplan (granskningsyttrande år 2000) generellt framfört bristen på redovisning av hur kommunen avser säkerställa riksintresse för kulturmiljö. I samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för Oxie (år 2004) kommenterade Länsstyrelsen dessutom att det i den kommuntäckande översiktsplanen redovisade verksamhetsområdet mellan järnvägen och den nya sträckningen av väg 101 innebär ett intrång på kulturmiljövårdens riksintresse. Dessförinnan hade Länsstyrelsen år 2002, i samband med vägutredningen för väg 101, lyft behovet av att värna om området kring Glostorp. Länsstyrelsen har nyligen efterfrågat en utredning av hur kommunen ser på riksintresseområdets avgränsning. Denna utredning bör föregå eventuell fortsatt detaljplaneläggning inom planprogrammets område.

Mellankommunala frågor

Samråd vid detaljplaneläggningen behöver ske med Vellinge kommun, då anläggningen ligger nära kommungränsen och kan komma att påverka allmänna intressen även i Vellinge kommun.

Hälsa och säkerhet

Riskanalys

Det är viktigt att störningar och olycksrisker förebyggs och minimeras så långt som möjligt ur tekniskt, miljömässigt och ekonomiskt synvinkel. Detta arbete bör ske i takt med verksamhetens uppbyggnad och framtida utveckling. Frågor om hur risk- och säkerhetsaspekterna kan och ska hanteras behöver därför i det fortsatta arbetet ske i nära samarbete och samverkan inom kommunen och med Räddningstjänst Syd samt i dialog med verksamhetsansvarig och andra berörda parter. En plan för olycksförebyggande och säkerhetshöjande åtgärder bör upprättas i samråd med Räddningstjänsten.

Mängden kemikalier och brandfarliga gaser och vätskor som kommer att hanteras, transporteras och lagras inom området bör särskilt studeras i samverkan med räddningstjänsten.

Transporter och dess slag och omfattning till och från verksamhetsområdet på väg respektive järnväg bör beaktas beträffande fullt utbyggd anläggning.

Försörjningssäkerheten bör göras robust och reservkraft bör övervägas alternativt inkommande elförsörjning från två håll. Risken för sabotage mot verksamheten bör också beaktas vid fortsatt planläggning.

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

Länsstyrelsen har som planeringsunderlag och stöd tagit fram RIKTSAM2007, Riktlinjer för riskhänsyn intill väg och järnväg med transport av farligt gods samt Riskpolicy september 2006, Riskhantering i detaljplaneprocessen. Ytterligare planeringsunderlag finns i Boverkets och Räddningsverkets "Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner", vägledningsrapport 2006. Se även Öresundsstudien 2006, Banverket, Länsstyrelsen med flera angående kommunikationernas sårbarhet m.m.

Hälso- och trygghetsaspekter

Enligt planprogrammet kommer etableringen att orsaka tämligen små störningar vad det gäller buller etc. för närliggande bebyggelse. Kommande detaljplans planbestämmelse om industri bör därför 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.

Första etappen uppges omfatta anläggning för fekalietömning. Planhandlingarna bör beskriva hur denna verksamhet kommer att bedrivas. Vatten från tågtvätt ska 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.

En beskrivning av dagvattenssystemet 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?

Planerad pumpstation för spillvattennätet bör placeras på minst 50m från närmast liggande bostad, för att undvika luktstörningar.

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.

Vid en översiktlig granskning av Länsstyrelsens kartmaterial framgår att en luftburen kraftledning korsar planområdet. Eventuella konsekvenser av denna för arbetsplatser bör redovisas.

Övrigt

Kulturmiljö

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.

De planerade byggnaderna placeras i miljön på ett sätt som gör att de tar upp många av kulturlandskapets riktningar, i form av vägar, markgränser osv. Byggnadernas stora volymer innebär stora svårigheter med att passa in byggnaderna i kulturmiljön. Skalan avviker kraftigt från det agrara landskapet. Därför måste stor omsorg läggas ner på byggnadernas utformning. Antal ljusöppningar bör övervägas då byggnaderna kommer att ge ifrån sig ljus även nattetid, då det kommer att pågå aktiviteter på fastigheten dygnet runt.

Glostorps bys höga kulturhistoriska värden bör värnas så långt det är möjligt.

Planprogrammet nämner att det kan komma att bli aktuellt att sänka Sofiedalsvägen. Vilka konsekvenser detta skulle medföra på kulturlandskapet bör redovisas i kommande detaljplan.

Den arkeologiska problematiken är väl redovisad i planhandlingen. Etableringens konsekvenser för fornlämningarna behöver redovisas i kommande planhandlingar.

Planprogrammet belyser vattenfrågorna på ett bra sätt. Det saknas dock en redovisning av huruvida verksamheten kan komma att påverka grundvattnet genom tex. grundvattensänkningar eller föroreningspridning. Kommande planhandlingar bör kompletteras med detta. Risebergabäcken är en viktig öringlokal vilket nämns i planhandlingarna. Det finns även grönlina i Risebergabäcken. Öringen är havsvandrande och lek sker i strömsatta partier under perioden september-januari. Detta bör beaktas vid eventuella åtgärder i bäcken. Bäcken ska t.ex. delvis kulverteras. Detta kan komma att kräva kompensationsåtgärder.

Försvarsfrågor

Länsstyrelsen förutsätter att den planerade bebyggelsen inte avser bli högre än 20 meter. Annars bör samråd ske med Försvarsmakten.

Lantmäterimyndigheten Malmö stad har enligt yttrande 2007-07-13 framfört följande:

Lantmäterimyndigheten (KLM) noterar att området till allra största delen ägs av Malmö kommun. Sålunda bedöms att ett genomförande ur lantmäteriteknisk synpunkt är möjligt.

I ett senare skede av planprocessen, där en mer genomarbetad skiss till detaljplan har tagits fram, kan KLM studera genomförandenaspekterna mer konkret och då redovisas mer i detalj hur ett plangenomförande kan ske.

Fritidsnämnden framför i skrivelse 2007-08-02 följande:

Fritidsförvaltningen har tagit del av rubricerade planprogram. Förvaltningen har inga invändningar mot programmet men vill poängtera följande.

Det kan till en viss del vara missvisande att jämföra 1 hektar, 10 000 m² med ungefär en fotbollsplan. En matchplan i fotboll har måtten 111 x 71 m (plan-mått 105 x 65 m) vilket innebär 7 881 m². Därmed inte sagt att liknelsen är förbluffande, det är ett stort område som behandlas i planprogrammet (etapp 1 av industriområdet motsvarar 3 fotbollsplaner och fullt utbyggt motsvarar området 5 fotbollsplaner).

När det gäller Risebergastråket beklagar fritidsförvaltningen att det inte kan genomföras enligt intentionerna i Grönplanen. Förvaltningen ser positivt på det grönområden som föreslås i planprogrammet och ser det som mycket viktigt att den gångbro som föreslås vid Holma gård realiserar för att förbättra tillgängligheten för det rörliga friluftslivet i området.

Malmö Kulturmiljö framför i skrivelse 2007-08-23 följande:

Rubricerade program avser en planerad nyetablering av ett Järnvägstekniskt centrum i Glostorp i Malmö kommun. Planprogrammets syfte anges på s. 2 och är att "skapa ett underlag för den fortsatta planeringen och att utveckla ett koncept för etableringen av Malmö - Järnvägstekniskt Centrum". Stadsbyggnadsnämnden har gett Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta en detaljplan som grundas på planprogrammet.

Den planerade etableringen av ett Järnvägstekniskt centrum i Glostorp berör ett område med påtagliga kulturmiljövärden, bland annat riksintresse för kulturmiljövärden. Malmö Kulturmiljö har medverkat i framtagande av planprogrammet, vilket innebär att kulturmiljöaspekterna är ingående beskrivna under det avsnitt som behandlar förutsättningarna för etableringen. I avsnittet om konsekvenser berörs mera översiktligt konsekvenserna för kulturmiljön och planprogrammets strategi för hur området kan utformas i relation till befintliga historiska strukturer. Detta avsnitt utgör inte i formell mening en miljökonsekvensbeskrivning.

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. Mot den bakgrunden redovisas exempel på vad som kan göras för att anpassa förändringen och mildra effekterna.

Det berörda området och riksintresset har redan påverkats av flera genomgripande förändringar, vilket framgår av planprogrammet. Malmö Kulturmiljö (och tidigare Stadsantikvariska avdelningen) har i flera olika sammanhang framhållit de kulturhistoriska värdena i området och de negativa konsekvenser som genomförda och planerade förändringar medför, bland annat med anledning av ny dragning av väg 101 och det i översiktsplanen redovisade industriområdet. I yttrande över samrådsförslag till fördjupad översiktsplan för Oxie (ÖP 2026) framhöll Kulturförvaltningen Glostorps-

områdets kulturhistoriska värden i ett Malmöperspektiv samt behovet av att i den kommunala planeringen säkerställa riksintresset.

För en sammanvägning av olika värden och intressen är det en brist att samrådshandlingarna inför planprogrammet endast översiktligt behandlar alternativa lokaliseringsförslag. Den tidigare lokaliseringsutredning (24 februari 2006) som genomförts i samverkan mellan företrädare för järnvägssektorn och Malmö stad - dock ej Malmö Kulturmiljö - redovisar vidare endast summariska och delvis motsägelsefulla slutsatser angående konsekvenser för kulturmiljön.

Enligt Malmö Kulturmiljös uppfattning är kulturmiljövärdena av en sådan art och de negativa konsekvenserna så betydande, att den planerade järnvägsanläggningen inte bör placeras i Glostorp.

Om den planerade anläggningen trots de negativa konsekvenserna för kulturmiljön kommer till stånd, är det av största vikt att stor omsorg läggs vid gestaltningen och att den strategi som redovisas i planprogrammet fördjupas och konkretiseras. Detta är särskilt viktigt i relation till den angränsande bebyggelsen i Krumby. Här utgör exempelvis stickspåret söderut tillsammans med stängningen av Krombyvägens järnvägsövergång att bebyggelsen ytterligare avskämmas från det omgivande landskapet.

De aktuella planerna på ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp aktualiserar behovet av att Malmö stad arbetar fram en strategi för hur värdena inom kulturmiljövårdens riksintressen skall säkras. För Krumby gäller vidare att den kunskapsförddjupning som arbetet med planprogrammet inneburit, lett till ny kunskap om platsens historiska bakgrund och betydelse.

En inventering av landsbygdsbebyggelsen som för närvarande genomförs i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret och Malmö Kulturmiljö har gett ytterligare ny kunskap som inte kunnat arbetas in i planprogrammet. Historiskt förknippas Krumby med intensiv grönsaksodling och handelsträdgårdsverksamhet på den stadsnära landsbygden. Denna process är bristfälligt dokumenterad, men det finns ännu boende i Krumby som kan redogöra för den historiska utvecklingen under 1900-talet.

Miljönämnden framför i skrivelse 2007-08-27 följande:

Bakgrund

Miljönämnden fick i april 2006 "Lokaliseringsutredning - Nybyggnad av tågdepå och serviceverkstad i Malmö till Skånetrafiken" på remiss från kommunstyrelsen. Nämnden framförde då bland annat att inga av de då redovisade alternativen var acceptabla ur miljösynpunkt samt att ytterligare alternativ borde tas fram för lokaliseringen av en tågdepå. Kommunstyrelsen beslöt i maj 2006 att pröva en lokalisering av järnvägsanläggningen i Glostorp.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen vill framföra följande synpunkter som bör beaktas och arbetas in i kommande detaljplaner.

Miljönämnden uttryckte redan i yttrande över Översiktsplan för Malmö 2000, dialog-pm 2005:5-7 samt över Översiktsplan för Oxie tveksamhet till etablering av ett verksamhetsområde i Glostorp då området idag utgörs av förstklassig jordbruksmark med inslag av höga natur- och kulturvärden. Exploatering av denna typ av mark strider mot flera av de av riksdagen antagna miljömålen samt mot intentionerna i Miljöprogram för Malmö stad. Även i yttrandet över lokaliseringsutredningen motsatte sig Miljönämnden en etablering av en järnvägsanläggning i Glostorp. Miljöförvaltningen anser att förutsättningarna för den nu föreslagna exploateringen fortfarande är de samma och vidhåller att en etablering av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp är olämpligt 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.

Miljöförvaltningen vänder sig starkt mot att det naturområde som redovisas längs Risebergabäcken i Översiktsplan för Malmö 2005 helt tas bort. Enligt planprogrammet kommer även den befintliga mangelgraven 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. Den efterföljande texten beskriver inte heller tydligt förväntad påverkan. Miljöförvaltningen förutsätter därför att detta utreds i kommande detaljplanearbete. Utgångspunkten bör vara att undvika exploatering av de värdefulla områdena.

Miljöförvaltningen 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.

Planprogrammet anger att naturområdets yta ökas från 14 hektar till 22 hektar, dock 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. Miljöförvaltningen är ytterst tveksam inför planprogrammets påstående att ambitionen att dölja en storskalig verksamhet är miljövänligt.

I planprogrammet sägs att naturmarken kring Vångavägskullarna 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 Miljöförvaltningen invända. I Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008 anger mål M44 att den biologiska mångfalden i tätbebyggelsen ska bevaras och utvecklas samt att andelen mark på landsbygden som är tillgänglig för rekreation skall öka i enlighet med ÖP 2000 och Grönplan för Malmö (M41).

I Malmö kommun är tillgängligheten till natur- och rekreationsområden mycket begränsad. Käglinge rekreationsområde är ett populärt utflyktsmål och nyttjas i stor omfattning av boende från främst Oxie/Käglinge, men även från andra

delar av Malmö. Vidare nyttjas området även av skolor, förskolor, föreningar m m. Både Sofiedals golfbana och Käglinge rekreativområde har i kommunens Naturvårdsprogram angetts som områden med mycket höga naturvärden. Om den aktuella tågdepån och serviceverkstaden blir verklighet kommer detta att få en mycket negativ inverkan på natur- och friluftslivet.

Miljöförvaltningen vill dessutom peka på den utredning gällande ljudnivåer i olika rekreativområden i Malmö som Ingemansson akustik utförde sommaren 2005 på uppdrag av förvaltningen. Mätningarna som gjordes i Käglinge rekreativområde visade att de ekvivalenta ljudnivåerna var mycket låga (35 dB A). Studien visade även att man i området främst hör ljud från fåglar och människor som promenerar. Länsstyrelsen har i en rapport gällande bullerfria områden i Skåne uttalat att 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. Miljöförvaltningen menar att den planerade verksamheten kommer att orsaka att ljudkvaliteten i området försämras. Med tanke på att det i planprogrammet anges att målet är att inte enbart nöja sig med att klara riktvärden, utan att försöka hitta lösningar som minimerar påverkan från industriområdet så kan omfattande skyddsåtgärder krävas om planen genomförs.

I planprogrammet framgår 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.

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

Miljöförvaltningen 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.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som kommer att göras i samband med detaljplanerna bör ge en samlad bild av den påverkan som en full utbyggnad i enlighet med detaljplanerna kommer att medge. För att se de

samlade effekterna av en maximal utbyggnad på området och omgivningar bör det göras en gemensam MKB för hela programområdet.

Beteckningen J tillåter precis som planprogrammet anger all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Om detaljplanen endast förses med bestämmelsen J utan en precisering om järnvägstekniskt centrum så ska MKB:n också redogöra för påverkan från ett industriområde. Miljöförvaltningen anser att planbestämmelsen måste preciseras för att möjliggöra rimliga avväganden och skyddsåtgärder för området.

I planprogrammet anges att verksamhet kommer att pågå dygnet runt. Det kan med anledning av detta bli svårt att klara riktvärdena för externt industribuller nattetid i rekreationsområdena. 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 Krumbys ska utredas. MKB:n måste också utreda och ta ställning till vilka eventuella skyddsavstånd till bostäder som är tillämpliga för järnvägsverkstäder alternativt till industriområden. I Boverkets allmänna råd "Bättre plats för arbete" är skyddsavståndet 200 meter till en busstation med permanent uppställning alternativt ett större garage, vilket en tågdepå skulle kunna liknas vid.

Det är olyckligt att hela industriområdet förskjutits längre söderut och närmare bebyggelsen i Krumbys, 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.

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

Avsnittet "Hälsa och säkerhet" är missvisande med tanke på att texten endast behandlar riskhänsyn och brandvatten. Miljöförvaltningen förutsätter att hälsoaspekter, som till exempel påverkan från buller, ljus och vibrationer, kommer att utredas i MKB:n.

Enligt Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008 så ska energianvändningen i Malmö vara lägre år 2010 än år 2000 och även minska med minst 10 % per capita under denna period. Den andel av energianvändningen i Malmö som har sitt ursprung i förnybara resurser skall vara större år 2010 än år 2000. Med tanke på detta förespråkar Miljöförvaltningen att panncentralen eldas med biobränsle samt att ett lokalt fjärrvärmenät byggs upp i området.

En förändring av Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, vilken huvudsakligen reglerar vilken typ av verksamheter som är tillståndspliktiga respektive anmälningspliktiga, utfärdades den 5 juli 2007 och träder i kraft den 1 januari 2008.

Oxie stadsdelsfullmäktige framför i skrivelse 2007-08-29 följande:

Sammanfattning

Efter en snabbt genomförd lokaliseringsutredning över tänkbara placeringar av ett Järnvägstekniskt centrum i Malmö har Stadsbyggnadsnämnden arbetat fram ett förslag till planprogram för en placering i och omkring Glostorps verksamhetsområde i Oxie stadsdel.

Oxie stadsdelsfullmäktige har att avväga såväl allmänna som lokala intressen. I det övergripande perspektivet är det en förutsättning för en positiv utveckling av regionen såväl som för Malmö stad att de bästa förutsättningar ges för den spårbundna trafiken. Detta såväl ur ett ekologiskt som ur ett näringslivsmässigt perspektiv. Stadsdelsfullmäktige är därför samstämmigt positiv till att ett Järnvägstekniskt centrum utvecklas liksom att en lokalisering sker inom Malmö stad.

Valet av Glostorp anser däremot stadsdelsfullmäktige har skett utan att de rimliga alternativen har givits möjlighet att utredas på ett sådant förutsättningslöst och noggrant sätt som krävs för att kunna presentera ett väl underbyggt beslutsunderlag. Stadsdelsfullmäktige menar att man måste kräva ett sådant underlag inför för ett politiskt beslut i denna typ av frågeställning. Framförallt anser stadsdelsfullmäktige att det rimligaste lokaliseringsalternativet, Containerterminalen/Norra hamnen, måste utredas betydligt grundligare i förhållande till förslaget i det aktuella planprogrammet.

Man bör på grund av tidspressen i samband med detta beakta risken för bakslag i Glostorp till följd av riksintressena kring Glostorps by, prövningen jämte Miljöbalken samt dom efter en överklagandeprocess.

Oxie Stadsdelsfullmäktige avslår enhälligt Planprogrammet till dess vi övertygats av nya fakta med bäring på valet av lokalisering. Först i den mån detta sker avser vi att närmare kommentera utformningen av området i samband med en detaljplaneremiss.

Val av lokalisering

Stadsdelsfullmäktige kan i efterhand konstatera att arbete med att finna en lämplig lokalisering av ett Järnvägstekniskt centrum har pågått under en längre tid utan att berörda lokala politiska nämnder har informerats eller givits möjlighet att yttra sig över förslagen. Stadsdelsfullmäktige är därför 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.

Utifrån de underlag som ingår i den aktuella remissen samt den lokaliseringsutredning som stadsdelsfullmäktige själva initierat att få del av, framgår att de föreslagna lokaliseringsalternativen beskrivits utan tillräckligt djup och noggrannhet för att utgöra ett fullvärdigt beslutsunderlag inför valet av anläggningens placering.

Bland annat med hänvisning till nedanstående synpunkter anser stadsdelsfullmäktige att 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.

Störningar

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. Underlaget i remissen liknar verksamheten med "tyst industri" men fastslås samtidigt att buller- och ljuspåverkan bör studeras eftersom de sammantagna effekterna kan vara svåra att överblicka.

Vi har via olika kontakter förvissat 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. De som har valt att bosätta sig i närheten har ofta sett den relativa tystnaden som ett av de stora värdena och därför valt bort bosättning i staden. Detta ska ses som ett ytterligare irritationsmoment utöver det buller som kommer att alstras av den nya väg 101 och en ökande tågtrafik på Kontinentalbanan.

De presenterade underlagen har en tendens att presentera delar utan att presentera en helhet. Ett modernt synsätt ser helheten som större än summan av delarna. Man brukar se exemplet att en kyrka är mer än antalet tegelstenar och några ton cement etc. I det aktuella fallet beskrivs exempelvis slätt- och backlandskap var för sig. Det påpekas också att de båda landskapstyperna möts här. Dock framhålls inte det värde som Länsstyrelsen tillmäter bevarandet av själva skarvens synlighet.

Översiktsplanen konstaterar att: "jordbrukslandskapet är flackt och öppet och därför känsligt för främmande inslag i form av industribebyggelse. Närheten till Glostorp, Malmös bäst bevarade kyrkbymiljö med karaktärsskapande vägar och pilevallar i omgivningarna, gör att särskilda hänsyn måste tas i samband med uppförande av ny bebyggelse..." 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 verksamhet 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 tågset.

Det aktuella planområdet i Glostorp utgör 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.

Spårkapacitet

Det framgår inte med önskvärd tydlighet 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.

Det är av största vikt att grundligt analysera vilket alternativ som ger störst utrymme för den faktiska trafiken, inte minst på den sträcka som är föreslagen för Kontinentalpendeln. Tomkörningarna med tåg till service och tvätt får inte skapa hinder för den reella tågtrafiken såsom Kontinentalpendeln eller inskränka på möjligheten till stationsuppehåll. Det bör observeras att Persborgs station har det näst största trafikunderlaget i Skåne efter Triangeln. Kontinentalbanan måste också tillförsäkras en reservkapacitet att användas vid exempelvis trafik hinder i Citytunneln eller andra störningar.

Behov av utrymme

Behovet av utrymme 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.

Finansiering

Lokaliseringsalternativet Containerterminalen/Norra hamnen avfärdas efter en snabb uppskattning av kostnaderna för en nödvändig planskild korsning utan att denna sätts i relation till kostnader för extra tågsätt, tidigareläggning av dubbelspår, ökad tomkörning med mera i alternativet Glostorp. Stadsdelsfullmäktige menar att de totala kostnaderna för alternativen måste jämföras och då även med hänsyn till skador och störningar som orsakas i omgivningen. En finansiell kalkyl kan inte bara ta hänsyn till kostnaderna vid ett begränsat investeringstillfälle utan även under ett längre tidsperspektiv.

Även en bedömning av möjligheten att genomföra järnvägscentrat inom önskad tidsram bör beaktas. Lokaliseringsutredningen för fram risken för överklagan som ett skäl emot en lokalisering i något fall men detta bör enligt stadsdelsfullmäktige övervägas på liknande sätt för övriga alternativ med omgivande bebyggelse och/eller stora naturvärden.

Slutsats

Oxie Stadsdelsfullmäktige uttalar sig enhälligt mot en lokalisering i Glostorp. Denna uppfattning står vi fast vid till dess vi av presenterade nya fakta blivit övertygade om att lokaliseringen till skillnad mot nu vilar på tillräckligt sakliga grunder och att utformningen av centrat kan anses acceptabel.

Räddningstjänsten Syd framför i skrivelse 2007-07-26 följande:

Räddningstjänsten Syd har tagit del av samrådshandlingarna och har följande att erinra:

Riskhänsyn

Aktuellt planområde är beläget mellan Trelleborgsbanan och "nya" väg 101 där transporter av farligt gods kommer att ske regelbundet. Risker avseende transporter av farligt gods skall beaktas i den vidare planeringen av området.

Det bör tydligt framgå i planprogrammet ifall godståg, och framför allt om vagnar med farligt gods, kan komma att ställas upp, repareras eller servas inom området. Huruvida anläggningen på grund av dess hantering av brandfarlig vara eller farligt gods kan medföra risker för sin omgivning skall utredas vidare samt redovisas under kapitlet konsekvenser. Skall användningsbestämmelsen K (KONTOR) användas skall det i planbestämmelserna framgå att hotell inte innefattas såvida inte riskanalysen visat att acceptabla risknivåer erhålls även för denna typ av verksamhet.

Länsstyrelsen i Skåne län har nyligen tagit fram riktlinjer för bebyggelse intill transportleder för farligt gods, Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods. I riktlinjerna anges skyddsavstånd till olika typer av verksamheter. Kommer skyddsavstånden att understigas skall en riskanalys tas fram i enlighet med riktlinjen och riskreducerande åtgärder vidtas. 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.

Har stadsbyggnadskontoret önskemål om att anpassa Länsstyrelsens riktlinje efter kommunens specifika riskbild skall detta göras med utgångspunkt i den metodik som använts i framtagandet av Länsstyrelsens riktlinje. Ett sådant arbete pågår för närvarande i Lunds kommun för kommunens olika transportleder för farligt gods. Räddningstjänsten Syd ser positivt på att initiativ tas till ett sådant arbete även i Malmö.

Brandvattenförsörjning

Inget att erinra.

Åtkomlighet för brandfordon

Tillgänglighet för räddningstjänstens fordon skall anordnas inom området. På grund av planområdets storlek och komplexitet bör samråd ske med räddningstjänsten inför den fortsatta planeringen avseende tillgänglighet till olika delar av området.

Insatstid

Inget att erinra.

Tekniska nämnden framför i skrivelse 2007-09-26 följande:

Motiv för anläggningen

Järnvägstrafiken i Skåne-regionen har ökat kraftigt och kommer att fortsätta att öka väsentligt. Öppnandet av Citytunneln kommer att ge utökad trafik och om tio år kan man räkna med att cirka dubbelt så många tåg som idag behöver service och underhåll för att en pålitlig tågtrafik ska kunna erbjudas resenärerna.

Malmö är navet i trafiken både för Pågatågen inom Skåne och för Öresunds-tågen i den större regionen. Det betyder att Malmö är den strategiskt viktiga punkten för att sätta tåg i trafik och ta dem ur trafik för uppställning och service.

Inom Malmö är det stationerna Malmö C och Hyllie som f.n. är aktuella för att ta tågen i respektive ur trafik men även station Svågertorp kan komplettera och på sikt kanske ersätta Hyllie station för dessa funktioner. En uppställnings- och serviceanläggning bör läggas med kort tomkörning för tåg som ej går i trafik. Viss tåguppställning kommer även i fortsättning att kunna ske vid Malmö C men ett huvudläge för en anläggning i södra Malmö är gynnsamt ur järnvägs-synvinkel.

Det är också viktigt att en sådan anläggning kan nås från alla viktiga banor och en placering i Glostorp skapar direkta kontakter med dels Öresundsbanan (till/från stationerna Hyllie och Svågertorp) och dels Kontinentalbanan (till/från Malmö C och stationer längs Kontinentalbanan). Önskvärt är också att anläggningen har två in/utgångsspår så att inte tåg kan bli "inlåsta" om något oförutsett händer på ett spår.

Alternativa lokaliseringar

Under utredningsarbetet har flera andra lokaliseringalternativ diskuterats mellan de tre intressenterna och Glostorp har utfallit som enda realistiska alternativ med hänsyn till ytstorlek, placering vid spårsystemet och bedömda kostnader för anläggning och drift.

Tekniska nämnden har följt utredningsarbetet och har full förståelse för slutsatsen om en Glostorp-placering. En mer fördjupad bearbetning och presentation av de förkastade alternativens för- och nackdelar bör emellertid tas fram till stadsbyggnadsnämndens beslut om fortsatt detaljplanearbete. Inte minst skulle en belysning av hur bangårdsområdet vid Malmö C kan användas med hänsyn till godsbangård, kombiterminal och de fyra trafikspåren mellan citytunneln och Södra stambanan vara värdefull.

Miljöpåverkan

Föreslagen anläggning påverkar på ett påtagligt sätt landskapsbilden genom bl.a. de långsträckta byggnaderna. Vidare görs avsteg från ÖP Malmö 2005 då andelen industrimark har ökat på bekostnad av åkermark. Området ligger också delvis inom riksintresse för kulturmiljö. En kärnfrågan är om detta ska

utvecklas till ett industrilandskap eller om det i görligaste mån ska fortsätta likna ett naturligt slätt- och backlandskap. Det enda i dagens landskap som har den storlek som de föreslagna hallarna har är kullarna. Därför förordas en genomgripande gestaltning av föreslagna hallar med välvda gröna tak och gräsklädda sidovallar som gör att de smälter in i landskapet.

Grönplanen visar tydligt behovet av gröna förbindelser i området. Att skapa ett grönt stråk som förbinder Glostorpsområdet med Käglingeområdet är mycket viktigt. Tekniska nämnden vidhåller att en bred grön passage anordnas enligt Grönplanen - i anslutning till stora dammen intill golfbanan.

Det är inte självklart att redovisad dagvattenhantering med bl.a. våtmarker ska ligga på allmän platsmark utan det får belysas i det kommande detaljplanearbetet. Vidare får det fortsatta planarbetet klargöra huruvida de redovisade trädridaerna ska ligga på allmän platsmark eller utgöra kvartemark.

Vid ett vidare utredningsarbete om föreslagen exploatering krävs en genomarbetad buller- och ljusanlys samt en konsekvensutredning.

Kompensationsåtgärder - naturmark

Programmet visar på förslag till nya gröna områden och trädrader vilket är mycket positivt, speciellt det stora naturområdet kring Vångavägs kullarna. Ny större våtmark är också positivt.

Natur som anläggs eller sparas som smala remsor i ett industriområde är ofta starkt påverkade av störningar och tenderar att skräpas ner och försvinna. I detta planförslag är det inte lämpligt att se det som någon kompensationsåtgärd utan som ett trevligt grönt avbrott i ett annars industridominerat område. Ej heller kan gröna ytor som ligger nära (ca 50m) vägar och järnvägar med intensiv trafik räknas in i ett kompensationsstänkande, då dessa har sämre naturkvaliteter och inte kan räknas som rekreationsyta.

Ytterligare utredning angående kompensationsåtgärder måste göras. Det kan vara värt att pröva en omläggning av Risebergabäcken norrut väster om Kontinentalbanan. Bäckens är idag här utformad som ett dike och kan eventuellt ges en mer attraktiv utformning i närheten av grönyrtorna kring Vångavångskullarna. Samtidigt kan en sådan bäckflyttning ge andra möjligheter till disponering av järnvägsanläggningens inre.

Infrastruktur

Utöver byggnadernas inverkan i landskapet innebär den aktuella placeringen av "utdragsspåret mot söder" i en etapp två att Krumbys infrastruktur behöver utredas vidare med hänsyn till behovet av planskild passage mellan spår och lokalgata. Alternativ bör prövas med en eventuell spårutdragning intill nuvarande Trelleborgsbanan.

Placeringen av bilvägsanslutningarna till den planerade väg 101 behöver utredas vidare under arbetet med detaljplanen liksom i det pågående arbetsplanearbetet. Sofiedalsvägens höjdprofil väster om Trelleborgsbanan behöver sänkas något med hänsyn till erforderliga spårbroar.

Sammanfattning

Det är lämpligt att fortsätta detaljplanearbetet med Glostorp som lokaliseringsplats för järnvägstekniskt centrum och argumenten för valet behöver förtydligas. Arbetet bör ske skyndsamt på grund av anläggningens vitala betydelse för järnvägstrafikens framtida utveckling.

Som stadsbyggnadskontoret också föreslår bör fortsatt planarbete inkludera en väl genomarbetad miljökonsekvensbeskrivning enligt kommentarerna ovan.

Reservation har inlämnats av Rune Andersson (fp) i anslutning till tekniska nämndens yttrande.

Stadsbyggnadsnämnden har remitterat Planprogrammet 6017 för yttrande av Tekniska Nämnden. Planprogrammet beskriver en ev. framtida lokalisering av ett Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp.

En sådan lokalisering kommer få en omfattande negativ inverkan på miljön och fritidsverksamheten i området. Samt kommer inte endast påverka medborgarna i Glostorp / Krumbby, utan även befolkningen i Käglinge, Oxie och hela Malmö.

I denna reservation listar vi inte alla de negativa faktorer som vi anser uppkomma, då dessa är väldigt väl beskrivna i olika dokument från såväl boenden i Glostorp/Krumbby som i yttranden från t ex Oxie stadsdelsnämnd.

Folkpartiet Liberalerna anser efter att ha gjort en samlad bedömning, av för- och nackdelar, att området vid Glostorp inte är lämpligt för en framtida lokalisering av ett Järnvägstekniskt Centrum.

Vi yrkar därför att den tjänsteskrivelse som vi idag skall besluta kring, skall ändras till att föreslå Stadsbyggnadsnämnden, att avstå från att fortsätta med ett detaljplanearbete med det översända planprogrammet som grund. Vidare anser vi att Jernhusen och övriga intressenter skall fortsätta diskussionerna med såväl Malmö som andra kringliggande kommuner om ett lämpligare område.

Reservation

Då vårt yrkande inte fått majoritetens bifall får vi härmed reservera oss till förmån för eget yrkande.

Särskilt yttrande har avgivits av Mikael Andersson (v) i anslutning till tekniska nämndens yttrande.

Vänsterpartiet är mycket positivt inställd till en utbyggnad av spårbunden trafik. Därför har vi drivit frågor om ett yttre järnvägsspår längs yttre ringvägen och "light-railspår" för att minska bilpendlingen till och från Malmö.

I detta ärende förordar Tekniska nämnden en lokalisering till Glostorp, vilken jag är mycket tveksam till. Förslaget att skapa ett

sammanhållet JVC utesluter alternativa förslag som ur miljösynpunkt är mycket lämpligare.

Förslag om en sammanhållen alternativt delad lokalisering vid Malmö C bangårdsområde, Norra hamnen eller i närliggande kommuner, exempelvis vid sockerbruket i Burlöv måste utredas seriöst. Fördelen med dessa alternativ är stora då gammal "industrimark" skulle användas istället för att ligga i träda.

En exploatering av jordbruksmarken söder om Yttre Ringvägen måste prövas mycket noggrant och kan inte som i detta fall hastas fram "då inga andra realistiska förslag finns". Järnvägsspår är inte något man flyttar efter 10-20 år för man fått andra tankar. Betänk att Södra stambanan, som byggdes på 1850-60-talen fortfarande ligger där den en gång lades ut.

Särskilt yttrande har avgivits av Håkan Fäldt (m), Richard Thörn (m) och Peter Arvebro (m) med instämmande av Anette Bohm (m) och Susanne Jönsson (m) i anslutning till tekniska nämndens yttrande.

Från moderat sida vill vi understryka att dagens beslut endast avser ett fortsatt detaljplanearbete med Glostorp som lokaliseringsplats för järnvägstekniskt centrum.

Vi förutsätter emellertid att Stadsbyggnadsnämnden, innan sitt beslut om fortsatt detaljplanearbete, tar fram en mer fördjupad bearbetning och presentation av de hittills förkastade förslagen för att utröna om det trots allt finns något realistiskt alternativ till placering.

Vidare förutsätter vi att den miljöpåverkan som en placering innebär, oaktat var den blir, också studeras noggrant. Vi noterar att stadsbyggnadskontoret föreslår en väl genomarbetad miljökonsekvensbeskrivning och förutsätter att denna tar all hänsyn både till gällande grönplan och till andra relevanta styrdokument.

Under remissförfarandet har flera synpunkter inkommit från närboende och andra direkt berörda. På grund av planens känsliga art menar vi att det är extra viktigt att dessa synpunkter noga beaktas i det fortsatta planprogrammet. En av dessa frågor, som också Tekniska nämnden påpekar, är till exempel "spårutdragningen" där vi förutsätter att alternativa placeringar prövas.

Till skillnad från (fp) anser vi inte att det i dag finns tillräckliga skäl för att avbryta planprocessen utan vi vill, genom fortsatta utredningar, få fram bättre underlag innan vi tar slutgiltig ställning till en etablering i nu aktuellt område.

Den moderata gruppen i Tekniska nämnden vill med detta särskilda yttrande således understryka att dagens bifall till ett fortsatt planarbete inte med automatik innebär att vi kommer att säga ja till

en kommande detaljplan. Vi kommer att förutsättningslöst granska kommande underlag och först därefter fatta beslut.

Banverket framför i skrivelse 2007-09-10 följande:

Banverket har varit representerat i den arbetsgrupp, som tagit fram programförslaget, och ser mycket positivt på planerna att utveckla ett Järnvägstekniskt centrum i Glostorp i Södra Malmö. Med den kraftiga utveckling av tågtrafiken i Skåne, som vi upplever nu, så är det mycket angeläget att depåfrågan får en bra och snar lösning.

Banverket ställer sig positivt till förslaget men vill ta upp några oklarheter.

På sidan 36 står ”Den nya väg 101 kommer att passera under Trelleborgsbanan söder om Krumbly. Banverket kommer därmed sannolikt att kräva att den befintliga plankorsningen i Krumbly stängs av säkerhetsskäl. Trafiken till och från Krumbly leds då om till den nya vägen Även plankorsningarna vid Sofiedals gård och Holma gård kommer med ökad tågtrafik av säkerhetsskäl sannolikt att stängas av Banverket för både fordon och gående o s v”. 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.

Angående Riksintressen: För att undvika eventuella missförstånd så ska under Riksintressen tas upp att Trelleborgsbanan är av riksintresse för järnvägen.

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

E.ON Elnät AB framför i skrivelse 2007-07-19 följande:

Vi har inom planområdet befintliga elanläggningar såsom nätstationer, kablar i marken och luftledning. På bifogad karta framgår våra anläggningars placering. Under förutsättning att överenskommelse träffas för de åtgärder som eventuellt behöver vidtas på våra befintliga anläggningar och att den part som föranleder åtgärderna står för samtliga kostnader i samband med detta, har vi ingen erinran mot förslaget i denna del.

En av de berörda elledningarna är en 130 kV luftledning. För ledningen gäller en så kallad nätkoncession för linje. Nätkoncession för linje avser ett tillstånd för en ledning med i huvudsak bestämd sträckning. Om ledningen ska ersättas med en kabel på ett cirka 1,5 km långt avsnitt, enligt underhandskontakter med Malmö Fastighetskontor, måste vi ansöka om en ny koncession för den nya sträckningen och ansöka om tillstånd för att få ta ledningen ur bruk i den gamla sträckningen. Innan en koncessionsansökan kan lämnas in måste ett tidigt samråd ske. Det tidiga samrådet innebär att länsstyrelsen och enskild som särskilt berörs informeras om ledningens planerade lokalisering och utformning samt dess förutsedda miljöpåverkan. Informationen bör lämnas i god tid och i

behövlig omfattning, enligt vår mening så fort som möjligt, nu under plan-samrådet. Det är även en fördel om länsstyrelsens och enskildas synpunkter vägs in på ett tidigt stadium eftersom handläggningen av koncessionsärendet då blir mindre komplicerad.

För tillfället tar det över ett år att få en koncessionsansökan behandlad. Till tiden för behandling av en koncessionsansökan ska även läggas tid för tidigt samråd och upphandling av entreprenadarbeten. Vi bedömer att det kommer ta över två år från det vi fått en beställning på en eventuell åtgärd på ledningen till dess den befintliga ledningen är ersatt med en ny ledning.

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.

Jernhusen har frågat oss om vi accepterar att ca 20 st uppställningsspår anläggs under ledningen. Vi har svarat Jernhusen att vi inte ser några principiella hinder mot Jernhusens förslag men att vi först vill se en ritning som redovisar förslaget innan vi uttalar oss i sak. Jernhusen har ännu inte presenterat någon ritning för oss.

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. En annan viktig fråga att undersöka är om järnvägens jordningssystem kan påverka 130 kV ledningens jordningssystem negativt.

Arbetskyddsstyrelsen har föreskrifter avseende arbete med så kallade skrymmande redskap under luftledningar. Dessa föreskrifter kommer att påverka arbetsmetoden när uppställningsspåren anläggs under ledningen. Eventuellt måste ledningen göras spänningslös under byggtiden. Ledningen är en viktig ledning och ingår i det övergripande nät som försörjer Malmö med el. Det är därmed inte möjligt att ta ledningen ur drift några längre perioder. Vidare kommer den energi som produceras vid Lillgrunds vindkraftpark till en del att transporteras i ledningen. Ägaren till vindkraftparken kommer troligen inte att acceptera att ledningen är ur drift några längre perioder.

Arbetskyddsstyrelsens föreskrifter kan även påverka verksamheten under ledningen efter det uppställningsspåren är på plats.

Följande bilaga har bifogats och finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret:

”Ledningskarta för 130kV-ledningen genom området”

E.ON Gas AB framför i skrivelse 2007-07-13 följande:

E.ON Gas Sverige AB har studerat remisshandlingarna varvid noterats att vi har flera distributionsledningar för natur- och biogas inom programområdet.

Distributionsledningar enligt ovan är underkastade Energigasnormens regler (EGN 01) och eventuellt måste ledningarna flyttas eller omges med skyddsåtgärder i samband med plangenomförandet. E.ON Gas förutsätter att exploitören svarar för de kostnader som uppkommer till följd av ovan nämnda åtgärder.

Det är viktigt att ett detaljerat samråd med vår områdeshandläggare Anders Friis (0705-478074) äger rum redan i tidigt projekteringskede.

E.ON Värme AB framför i skrivelse 2007-08-28 följande:

Vi har inget att erinra.

Skånetrafiken framför i skrivelse 2007-08-21 följande:

Vi är mycket positiva till föreslaget planprogram. Etableringen av det Järnvägstekniska Centrumet utgör en viktig del för utvecklingen av kollektivtrafiken i Malmö och i regionen. Kollektivtrafiken behandlas på ett bra sätt och vi ställer oss mycket positiva till att kollektivtrafikförsörja området (förutsatt att underlag finns).

Swedegas AB framför i skrivelse 2007-08-31 följande:

Swedegas AB (f:d Nova Naturgas AB) har inget att erinra mot förslaget.

TeliaSonera AB framför i skrivelse 2007-07-04 följande:

TeliaSonera AB har inget att erinra mot förslaget.

Vägverket framför i skrivelse 2007-08-21 följande:

Vi ser positivt på tillkomsten av ett järnvägstekniskt centrum. Det är dock viktigt att en sådan dominerande anläggning placeras och utformas så att dess omgivningspåverkan i möjligaste mån minimeras.

En placering i Glostorp kommer att påtagligt påverka landskapsbilden, intressen för rekreation och boende i omgivningen. Dessa negativa effekter måste noga vägas mot de fördelar som en placering i närheten av tunga regionala tågtrafiksstråk och med god knytning till såväl Hyllie station som till Centralstationen innebär.

Vi 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.

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.

Det är viktigt att anläggningen förutom med bil kan nås på ett tillfredsställande sätt med kollektivtrafik och med cykel.

Glostorps byalag framför i odaterad skrivelse inkommen 2007-08-27 följande:

Byn Glostorp är kraftigt emot etablering av denna byggnation/järnvägstekniskt centrum, då den kommer att förstöra den fridfulla tysta och lugna miljö som vi dagligen omges av. Många av oss boende i området har flyttat ut hit för att just ha en distans till störande verksamheter, ljus och ljudfenomen. Många av oss är dessutom företagare som under den yrkesverksamma tiden på dygnet vistas i ett hetsigt och stressat tempo i bl.a. Malmö/Köpenhamn och då njuter av det lugn och mörker som Glostorp och dess omgivning bjuder på när man är på hemmaplan.

Att förstöra ett kulturellt och miljömässigt väl bevarat landskap med stora och områdesförstörande, förfulande byggnader med tillhörande rangerbangård, verkstad m.m. och 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. Området är ej dolt av vare sig växlighet såväl som 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 spårrområde, såvida man inte gräver ner dem underjord. 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. Vi ser risker med de stora samlade högvoltsledningarna och dess magnetfält, som kan påverka växt och djurfauna samt i högsta grad människor negativt. Detta är ej berört i utredningen. Ljuset från strålkastare kommer att lysa upp området och ej längre ge mörker på natten. 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. Den fauna av allt från groddjur till fålhare och rådjur kommer att mista sin naturliga vistelseyta. Påverkan på den redan överbelastade Risebergabäcken oroar oss.

De flesta hushåll i byn är dessutom ryttare och vi har enkom i bykärnan ca 25-30 hästar för fritids- och träningsyfte. Vi nyttjar dagligen Käglinge rekreationsområde 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. De stora tågseten, bullret från området samt utformningen av området, skrämmar dessutom lätt en häst och medför då en stor risk för skador på både häst och ryttare.

Att idag rida på ängar/fälten i området är en frihet som vårt boende ger. Vi är inte intresserade att rida i en rangerbangård med tung industri runt knuten.

Vi vill att denna verksamhet skall etableras på ett för ändamålet bättre anpassat område, i anslutning till t.ex. norra hamnen i Malmö, där området redan är bullerskadat, där möjligheterna till samordning med andra redan etablerade verksamheter finns och där ingen bostadsbebyggelse ligger i omedelbar närhet till området m.m.

I de dokument som redan framkommit, har inga alternativ egentligen behandlats utan beslutet har i princip redan fattats av Jernhusen och på hög politisk nivå inom Malmö Stad.

En etablering i Glostorp kommer medföra dryga merkostnader, inom bl.a. VA, ombyggnader av broar i Lockarp, Krumby, arkeologiska undersökningar, mm samt de dryga kostnader som en lång utdragen process med överklagande upp till högsta instans kommer att medföra.

Om en etablering kommer ske trots överklagande till högsta instans, kommer vi att driva både gemensamma och individuella skadeståndsanspråk gentemot Malmö Stad och Jernhusen.

Hyresgästföreningen Region södra Skåne meddelar i skivelse 2007-08-16 följande:

Hyresgästföreningen Region södra Skåne som beretts tillfälle att yttra sig i rubricerat ärende får härmed meddela att vi anser att vi inte har några invändningar i ärendet.

Krumby byalag framför i skrivelse 2007-09-05 följande:

Nej till Malmö Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp

Som boende i Krumby, genom Krumby Byalag, godtar vi under inga omständigheter de planer kring Malmö Järnvägstekniskt Centrum (MJC), inklusive tågdepå och verkstad, etapp 1 och 2, som redovisas i Planprogram Pp 6017 för området Glostorp.

Ett eventuellt Järnvägstekniskt centrum kommer kraftigt att reducera vår livskvalitet, försämra våra levnadsvillkor och på sikt hota vår hälsa då det genererar buller, ljus, och en rad andra olägenheter som vi redogör för nedan.

Med en nydragning av väg 101, som vi Krumbybor tvingats acceptera, och ytterligare en infrastrukturbyggnad i sikte, eventuell utvidgning av kontinentalbanan, är gränsen redan för länge sedan passerad för vad vi som boende kan acceptera av försämringar och störningar i vår boendemiljö.

Krumby 2007

Krumby består idag av 27 hushåll, vilka inkluderar 71 personer. Av dessa är 24 barn, huvudsakligen i förskoleåldern. Under senare år har byn genomgått ett generationsskifte. Många nyinflyttade är familjer med små barn.

Krumby erbjuder en lugn, trygg, och säker boendemiljö för vuxna och barn. Närheten och tillgängligheten till rekreation, fritids- och friluftsmöjligheter i Käglinge naturområde, odlings- och kulturlandskapet samt kommunal service i Oxie gör området unikt i Malmö Kommun. I Krumby bor man för att uppleva närheten till växter och djur, följa åkerfältens skiftningar i takt med årstidens svängningar, njuta av landskapets vyer, springa, gå, rida eller cykla en tur i det tysta, fridfulla området för att stressa av efter arbetsdagens slut - inte för att bo granne med en tung industri.

I byn finns företagen Sofiedals Gård (grönsaksodling), Oxie Möbелverkstad, Kummingårdens Catering, Kummingårdens Ridlekis, SBF Fastighetservice, Glastech (bilreparationsservice), Jan-Erik Liden (byggentreprenör), Bofab (entreprenör - fönster), Roland Sjöberg (tomatodling), Sjöbergs Handels-trädgård, Kromby Frukt & Bär (trädgårdsanläggning & grönsaksodling), J-O Larsson (lantbruk).

Störningar från ett Järnvägstekniskt Centrum

Med ett MJC i vår absoluta närhet ser vi hur följande faktorer reducerar vår livskvalitet och försämrar våra levnadsvillkor:

Buller

Verkstäder, fordon, maskiner, klimatanläggningar (både på fordon och i verkstäder) i en tung industri av den kaliber som ett Järnvägstekniskt centrum är genererar buller av stora format. 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 förstärkas då det "studsar tillbaka" och inte längre kan spridas åt både öst och väst. Ett Järnvägstekniskt centrum är inte att betrakta som en tyst industri, vilket nämns i planprogrammet, enligt den expertis inom bullerområdet som vi har nära tillgång till! (Thorsson, 2007)

Forskning visar tydligt att bullerexponering under både kort och lång tid och även på låga frekvenser kan leda till hälsoproblem som sträcker sig från stressreaktioner och sömnproblem till ökad risk att drabbas av allvarliga hjärt- och kärlsjukdomar. Pågående forskning har även visat att hälsa och välbefinnande inte bara påverkas av buller i bostaden. De är även kopplade till bullernivåerna i den närmaste omgivningen av bostaden, t ex på uteplatsen eller i det närmaste parkområdet. (Babisch, 2007)

Att reducera buller med skärmar, vegetation, fasadisolering, fönsterbyte och dyligt 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. Den enda hållbara lösningen på ett bullerproblem är att dämpa bullret vid källan. (Thorsson, 2007)

Ljus

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 störthet, irritation och stress. Som boende på landet ser man mörkret som något positivt; något avstressande, ett sätt att ”logga av”.

Säkerhet och risker

Andra källor till oro kring en eventuell etablering av ett MJC i vårt område är att våra barn får en ”spännande” och farlig miljö i sin direkta närhet, trafiken i området ökar, vibrationer, elektriska och magnetiska fält skapas i spårområdet, brand- och explosionsrisk uppstår samt utsläpp sker i luft och riskerar att ske i vatten och mark. Ny forskning (Sydsvenskan, 2006-12-29) visar också att tågtrafik alstrar 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. Forskare ser ett klart samband mellan dessa partiklar och hjärt- och kärlsjukdomar samt astma, vilket naturligtvis väcker oro hos oss.

Natur-, kulturmiljön och landskapsbildens förstörelse

Stora delar av Glostorpområdets värde för oss boende ligger, som redan nämnts, i naturens och kulturlandskapets karaktär; djur- och växtliv, öppna vyer, slättbygden som möter backlandskapet, den högklassiga odlingsmarken, den gamla bymiljöns bevarade charm etc. Så sent som för 2,5 år sedan har stadsbyggnadskontoret i Malmö gett bygglov med strikta riktlinjer för husens utformning med tanke på anpassning till den gamla bymiljön. 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 landskapsbilden och kulturmiljön samt hota växt och djurliv.

Värdesänkning på våra fastigheter

Om vi tvingas flytta från våra hus på grund av den olägenhet som ett MJC medför kommer vi att lida ekonomisk förlust med anledning av att ovanstående faktorer kraftigt sänker värdet på våra hus. 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.

Kritik mot planering och utredning

Vi ställer oss mycket oförstående till hur planerna på ett MJC i vårt område har utvecklats och är starkt kritiska till kommunens utredningsförfarande i planläggningen. Vi ifrågasätter att kommunen:

- med stöd i en gammal översiktsplan från 60-talet, då Oxie var en egen kommun, där en liten del av Glostorpområdet avsatts till lätt industri (Kaj Pålsson, augusti 2007) inom ”den gröna sektorn”, tex växthus, handelsträdgård, idag rullar ut planer på en storskalig tung industri som täcker ett område på 450 000 kvadratmeter.

- överskrider översiktsplanen för vårt område så kraftigt och inkräktar på natur- kultur- och boendemiljö samt privat mark.
- förvandlar 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, utan att det finns en enda offentlig handling eller underlag som stödjer detta!!
- kommer fram till att Glostorp är det bästa alternativet för en tågdepå med verkstad utifrån den lokaliseringsutredning som gjorts och att ingen lokaliseringsutredning gjorts överhuvudtaget på ett järnvägstekniskt centrum!
- ställer samma personer till förfogande i en ny lokaliseringsutredning, (enligt samrådsmöte 22 augusti och möte med Kenneth Fryklander 24 augusti), tillsammans med samma personer från Jernhusen, Skånetrafiken och konsultbolag. Hur förutsättningslös och objektiv kan en ny utredning då bli?
- 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. På samrådsmötet den 22 augusti bedyrar kommunen att riktvärden för blå buller kommer att hållas men påpekar vid annat tillfälle under mötet att man ännu inte vet vilka verksamheter som kommer att finnas inom området, förutom Jernhusen! Hur är det möjligt att lova något utan att känna till förutsättningarna?
- undanhållit information om planerna på att exploatera Glostorpsområdet för de Krombybor som byggde sina hus så sent som för 2,5 år sedan, när planerna redan var kända hos kommunen.
- försöker pressa fram snabba beslut i denna fråga; exempelvis genom att skicka ut planprogrammet Pp 6017 mitt i semestertider.
- inte värnar om den lilla ”tysta, gröna” del som finns kvar inom kommungränserna för alla Malmöbors skull.
- i vackra ord poängterar vikten av bevarandet och utvecklingen av natur- och kulturmiljön, öppna vyer och utblickar i området i nya översiktsplaner, från kommunen och Oxie stadsdel, strategiplaner, Grön Plan m fl och lämnar det just vid detta - vackra ord (se nedan).

I Översiktsplan för Oxie, Öp 2026, s. 9 Mål och sammanfattning, framgår att:

"Förändringar och utbyggnader i Oxies byar ska ske varsamt så att:

- *Karaktärsdragen vidmakthålls.*
- *De kulturbistoriska värdena tillvaratas.*
- *Sambandet mellan bebyggelse och landskap bibehålls.*

- *Helheten bevaras och samhällets tyngdpunkt förstärks."*

vidare s. 26

"Bebyggelsen i Krumbys bykärna har historiskt värde; den är viktig för byns karaktär och bör behandlas med stor varsamhet.

Det öppna landskapet bör bevaras så att sambandet bykärnan och omgivningen bibehålls. Den visuella kontakten med landskapet är viktig i kommande planering."

Medveten om att översiktsplaner inte är juridiskt bindande känner man sig ändå lurad som kommuninvånare.

- efter att ha anlagt, utvecklat och satsat resurser på Käglinge 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.

Ur ekonomisk synvinkel ställer sig Krumbys byalag också frågande till om en eventuell etablering i Glostorp är kostnadseffektiv, (relaterat till tidigare alternativ, Container-terminalen, i lokaliseringsutredningen), med tanke på vad som krävs i form av ombyggnad av Sofiedalsvägen (öppnad 2006), "utstickaren" i Krumbys med en brokonstruktion, bro eller tunnel vid Holma Gård, VA-anläggning (se remissvar från Tekniska nämnden på översiktsplan för Oxie på Öp 2026, se nedan), arkeologiska utgrävningar, MKB, belysning av området (finns redan i hamnen), ökat slitage på tågset då dessa körs tur och retur till en vändzon för service samt förmodligen ett behov av en utökad vagnspark.

Ur samrådsredogörelsen tillhörande Öp 2026, Oxie:

"Det finns emellertid områden föreslagna för byggnation som inte är lämpliga att bebygga ur va-synpunkt. Detta gäller framför allt det föreslagna verksamhetsområdet i Glostorp där det saknas va-system i närheten av området. För att utöka va-verkets verksamhetsområde för vatten och spillvatten krävs dyra och omfattande va-utbyggnader. I planen står att dagvattenflödet till den redan hårt belastade Risebergabäcken kommer att öka, som en följd av exploateringen. En flödesökning till Risebergabäcken kan inte accepteras, varför en fördröjning av dagvattnet måste ske. I det sammanhanget får flödet inte överstiga det naturliga från obebyggd mark.

Sammanfattning - en by som dör

Med ett MJC på planprogrammets föreslagna placering är Krumbys 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.

Vi vill fortsätta leva det rika liv vi lever i Krumbys med omgivning idag och delar mer än gärna med oss av natur och kultur till övriga Malmöbor som uppskattar ett område som vårt. Vi vill att byn ska leva och utvecklas även i framtiden med nya generationer som flyttar in. Vi är övertygade om att en stad som Malmö måste bevara och utveckla de gröna andningshål som finns för att blomma i framtiden.

Vi emotser att kommunen utreder lämpligare alternativ för denna typ av verksamhet, inom eller utanför Malmö Stad.

Följande bilagor har bifogats och finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret:

”Metall från tågen kan orsaka hjärtsjukdomar” av Eskil Fagerström

”Små, små partiklar tar sig ut i blodet” av Eskil Fagerström

”Lacken var som sandpapper” av Eskil Fagerström

Kummingårdens ridlekis, Krombyvägen 75, framför i skrivelse 2007-08-19 följande:

Nej till tågdepå/tågtekniskt center vid Käglinge Naturområde.

Verksamheten som berörs

Kummingårdens Ridlekis erbjuder lekfull ridundervisning för barn i förskoleåldern, på ridbana samt i Käglinge Naturområde. Verksamheten som ligger i Krumby, pågår utomhus året runt och besöks i högsäsong av ca 100 ridande barn per vecka plus deras föräldrar. Folk kommer hit från hela Malmöområdet och njuter av den härliga lantliga idyllen och en trevlig promenad i skön miljö. Här bjuds man på stillhet och avkoppling, samtidigt som barnen får rida. Så nära stan men ändå rena rama landet. En tillgång för ALLA citybor. Som företagare i Krumby och med Käglinge Naturområde som arbetsplats är jag mycket oroad över planerna på att eventuellt förlägga en tågdepå eller tågtekniskt centrum strax intill.

Problemen att driva verksamheten vidare/värdeminskningarna

Ridbanan 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.

Naturområdet bjuder på en mängd olika stigar i skog och över ängar och även om området inte är så stort i sig, får man ändå den känslan på grund av de öppna landskap som gränsar till naturområdet som ger härliga, lantliga vyer över fälten mot Glostorp. Att förlägga en tågdepå/tågtekniskt center här, påverkar inte bara stillheten i Käglinge Naturområde, men avskärmar också området från resten av landskapet och blir som en störande barriär, en vägg, vilket gör att naturområdet kommer att kännas mindre och naturupplevelsen förstörs.

Hästhållningen

För hästhållningens del är jag mycket oroad över hur vattnet kommer att påverkas eftersom hästarna dricker gårdens eget vatten. Hur påverkas det av grundvattensänkning och utsläpp? När matjorden forslas bort och området

bebyggs och asfalterat föreligger också stora risker för översvämningar. Risebergabäcken klarar nätt och jämt dagvattnet idag.

Vidare betar hästarna gräs. Inbromsande tåg och rengörning kommer att sprida föroreningar i luften som hamnar här. Hur hälsosamt är det?

Framtiden

Vi flyttade till Krumby för 8 år sedan med avsikt att starta denna verksamhet då platsen yppar sig perfekt för ändamålet. Närheten till staden och till naturen på en och samma gång. Vi har alltid vetat att området var markerat som lätt industrimark men inte i vår vildaste fantasi kunde vi tänka oss denna ödesdigra utveckling. För bara 3 år sedan fick jag inte ens bygglov till ridhus för att det skulle påverka miljön för mycket!?

Nu ändras plötsligt förutsättningarna drastiskt till att bo granne med ett gigantiskt område med tung industri. Utan skyddsbarriärer. Jag kan inte längre erbjuda mina kunder en seriös undervisningsverksamhet när jag inte kan överrösta bullret. Kunderna kommer inte att komma hit för rekreation, familjemys, pick-nick i hästhagen och att njuta av fridfyllda promenader. Det är en stor del av min affärsidé och mitt företags framtid, som på detta vis ödeläggs. Kommer jag att få rätt till någon ersättning när jag tvingas lägga ner min verksamhet?

Kanske skapar detta tågtekniska center nya arbetstillfällen i Malmö, men raserar fullkomligt min existens här samtidigt som det förstör för 100-tals barn som nu och under kommande år skulle ha kommit hit för att rida.

Snälla stoppa detta vansinnesprojekt! Låt Malmö behålla lite landsbygd.

Käglinge Egnahemsförening, framför i skrivelse 2007-09-03 följande:

"Landet mellan Malmö och Trälleborg var det härligaste i världen ... och liknade merendels Flandern" (Carl von Linné)

Text från broschyren Käglinge naturområde - En grön oas i Malmö, från Malmö Stad

Sammanfattning

Käglinge Egnahemsförening har under hela planprocessen varit mycket kritiska till kommunens planer på ett industriområde i Glostorp. Vi motsätter oss därför en fortsättning till nästa steg i planprocessen d.v.s. att ta fram detaljplan för etapp 1 gällande MJC i Glostorp. Tillsammans med övriga berörda byalag har vi bildat ett nätverk som gemensamt arbetar för att med demokratiska medel stoppa detta starkt kritiserade projekt. Under processen har representanter för Käglinge Egnahemsförening medverkat i framtagande av informationsfolderar, genomfört presentationer för allmänheten i Oxie samt träffat ett stort antal tjänstemän och politiker. Det finns en mycket stark opinion i stadsdelen mot projektet. Många oxiebor har också skrivit personliga insändare till tidningar som t.ex. Sydsvenskan för att lyfta fram fakta och argument mot ett MJC i Glostorp. Invånarna i Käglinge by har ett stort

engagemang för miljön i närheten av vår by. Många har flyttat till Oxie stadsdel för de rika gröna kvalitéer som finns i trakten.

Käglinge Egnahemsförening har identifierat stora brister i kommunens "interna" lokaliseringsutredning som ligger till grund för beslut om planprogrammet i Glostorp. Samtliga alternativ inom regionen har inte blivit noggrant granskade och belysta utifrån aspekter som t.ex. ekonomi, miljö och logistik innan planprogrammet för Glostorp påbörjades. Dessutom handlade tidigare lokaliseringsutredningar om en etablering av tågdepå/verkstäder. Planprogrammet har ett betydligt större omfång, nämligen en etablering av ett "Järnvägstekniskt centrum". 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 styrts valen av lokaliseringsalternativ utifrån deras intressen. Kommunen har varit passiv i denna analys!

Käglinge Egnahemsförening anser inte att ett Järnvägstekniskt centrum är beroende av området specifikt runt Glostorp. Det finns andra mer lämpade platser inom Malmö kommun och/eller angränsade kommuner t.ex. Norra Hamnen. Det finns troligtvis också flera olika lösningar för hur en verksamhet som MJC kan fördelas mellan olika geografiska platser för att skona skyddsvärda miljöer i Glostorp med omnejd. Planprogrammet är ett marknadsföringsmaterial för ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp. Vems intressen är det kommunen egentligen företräder - näringslivets eller kommunens invånare?

Käglinge Egnahemsförening ifrågasätter starkt att miljöaspekter och kulturhistoria inte har diskuterats djupare redan i planprogrammet. Syftet med ett planprogram måste väl vara att diskutera ett områdes lämplighet för ändamålet. Vi vill gärna lyfta fram alternativa satsningar t.ex. Oxie Ekopark. I översiktsplanen är området 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.

Allmänna synpunkter

De argument som Käglinge Egnahemsförening främst vill lyfta fram för att avslå en vidareutveckling av MJC i Glostorp är följande:

- Kulturhistoriskt skyddsvärde - området är ett gammalt böljande odlingslandskap som sammanbinder och lyfter fram de fyra byarna Käglinge, Krumby, Glostorp och Lockarp. Landskapet och dess öppna vyer ger karaktär och identitet för boende och besökare. I plan- och bygglagen står följande: "Det grundläggande för planering enligt plan- och bygglagens (PBL) andra kapitel är att mark- och vattenområden ska användas till det eller de ändamål som de är mest lämpade för, med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Användning som medför en god hushållning ska ges företräde." Vi anser att en placering av ett MJC i Glostorp går emot ovan nämnda lag. Ett industriområde förvaltar och utvecklar inte befintliga värden samt bidrar inte till ett ekologiskt

markutnyttjande. Delar av området ligger dessutom inom ett riksintresse för kulturmiljövården som innefattar den kulturhistorisk 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. Med tanke på att slätten här möter backlandskapet på ett mycket tydligt sätt tycker vi att man kan hävda att gränsen borde följa terrängens naturliga former och därmed ligga i linje med backarna i Käglinge naturområde. Med detta perspektiv ligger hela planområdet inom "riksintresset"! Vi anser att områdets kulturhistoriska värde beskrivits utförligt i planprogrammet. Det framhålls där att en etablering av MJC skulle innebära en påtaglig skada på kulturmiljövårdens riksintresse. Vi förvånas över att programmet utan fördjupad diskussion ändå kommer fram till att föreslå att detaljplan ska utarbetas.

- Miljöskydd - området är mycket viktigt för rekreation och upplevelser åt boende i närområdet och för besökare från primärt Malmö stad. Planområdet gränsar till både Sofiedals golfbana, Käglinge naturområde och vackra cykelvägar. Malmö kommun har brist på bullerfria grönytor för rekreation. Ett industriområde skulle väsentligt förstöra de höga rekreativa värden som finns i Glostorp/Käglinge med omnejd och skapa förhöjda bullervärden. Dessutom skulle planområdet förstöra värdefull odlingsmark, plana ut naturliga sänkor, våtmarker och kullar samt skada den skyddsvärda Risebergabäcken (genom kulvertering och ökat tillflöde av vatten). Delar av planområdet och dess grannområden omnämns både i Malmös naturvårdsprogram och i Grönplan 2003 som mycket skyddsvärda. Vi är mycket kritiska till att miljöaspekter knappt diskuteras i planprogrammet. 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. Vidare står i planprogrammet: "De sammantagna effekterna kan vara svåra att överblicka gällande påverkan på kulturmiljö, landskapsbild och naturvärden." Detta är alarmerande och förstärker vår uppfattning att denna typ av verksamhet inte ska förläggas till Glostorp.
- Skydd av åkermark - inom EU är man på väg att ta fram direktiv för att undvika att värdefull odlingsmark exploateras och bebyggs. Enligt en rapport från länsstyrelsen i Skåne har mycket åkermark i södra Sverige tagits i anspråk för bebyggelse och infrastruktur under de senaste 30 åren. EUs markstrategi har skickats ut på remiss från Miljö- och samhällsdepartementet och kommer senare att behandlas i EU-parlamentet. Mera information finns på EUs hemsida:

<http://ec.europa.eu/environment/soil/index.htm>

En exploatering av Glostorps bördiga odlingsmark kommer att gå emot de nya riktlinjerna. Varför ser inte Malmö kommun värdet av denna åkermark och behovet av att utveckla närproducerad mat och turism?

I Oxies översiktsplan är delar av området inom planprogrammet för MJC markerat som ett eventuellt framtida industriområde. Ursprungstanken

var dock "lättare industri" med koppling till den gröna sektorn. En volymkrävande instängslad bangård med mycket höga verkstäder som nyttjas dygnet runt 365 dagar om året är inte en "lättare industri" eller en "tyst industri" (enligt planprogrammet). Dessutom efterlevs inte följande mål i översiktsplanen. "Oxie stadsdel ska präglas av ett naturnära samhälle, ett samhälle där historiska identiteter lyfts fram. Ett "ekologiskt hållbart" markutnyttjande ska främjas och satsningar ska ske inom den s.k. gröna sektorn. Förändringar och utbyggnader i Qxies byar ska ske varsamt så att karaktärsdragen vidmakthålls och de kulturhistoriska värdena tillvaratas. Sambandet mellan bebyggelse och landskap ska behållas. Skapa och behåll utblickar i landskapet."

- Befintliga styrdokument inom miljö - det finns 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. En grön policy är beslutad med definierade generella mål, rekreativa mål och biologiska mål. Exempel på mål är t.ex. att öka arealen grön mark, säkerställa värdefull grön mark så den skyddas från exploatering. På flera ställen i dessa styrdokument står att Malmö kommun ska bevara det öppna odlingslandskapet, behålla och utöka antalet grönområden, eftersträva ekologiskt närodlat produkter o.s.v. Glostorp och Käglinge naturområde är områden som har befintliga gröna kvalitéer och som kan vidareutvecklas ytterligare för att förstärka Malmös gröna profil. Enligt Grönplan 2003 ska "policys, mål och strategi inarbetas i kommunens verksamhet och utgöra en grund för allt arbete med det gröna i kommunen". Vi ser ingen diskussion gällande dessa beslutade direktiv och dess konsekvenser för planprogrammet för MJC i Glostorp. Att dessutom påbörja ett planprogram för MJC i Glostorp visar på att det faktiska miljöskyddet är svagt i Malmö kommun! Speciellt då kommunstyrelsen valt att köra över Miljönämnden som reserverade sig mot att gå vidare med Glostorp baserat på framtagna lokaliseringsutredning.
- Folkhälsa. Svenska folket rekommenderas att använda minst en halvtimme varje dag till fysisk aktivitet. Det är idag många som använder Käglinge naturområde till detta, med och utan hund. 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. Man går inte ut och promenerar för att ha utsikt över en rangerbangård med verkstadsbyggnader. Mindre besöksfrekvens i området leder till minskad trygghet.

Vi uttalar oss därför i detta samråd mot att MJC förläggs mellan Käglinge naturområde och Glostorp. Nätverket mot ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp (med representanter från Käglinge Egnahemsförening) kommer också att lämna in ett samrådssvar i denna fråga.

Följande bilaga har bifogats och finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret:

”Sammanställning av frågor till samrådsmötet. De flesta av dem hann inte mötet behandla”

Lantbrukarnas Riksförbund Kommungruppen i Malmö, framför i skrivelse 2007-08-22 följande:

Inledningsvis vill vi framhålla att vi anser att det föreslagna området i Glostorp är olämpligt för ett järnvägstekniskt centrum.

Planprogrammet för järnvägstekniskt centrum omfattar ett ca 30 ha stort område vilket utgörs av kommunens och landets allra bästa åkermark (10+ jord). Detta är högvärdig åkermark som 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. Vi vill framhålla att det är angeläget med en stor restriktivitet i byggandet på åkermark. Denna typ av verksamhet måste kunna placeras i en annan del av Skåne där marken har sämre produktionsförmåga.

Vi vill ifrågasätta såväl behovet som placeringen av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp. SJ som är tänkt användare av området har nyligen förlorat upphandlingen av Öresundstrafiken vilket borde innebära att behovet av anläggningen minskar drastiskt. Placeringen av en bangård i Glostorp kommer att innebära ett stort antal extra trafikrörelser vilket vi anser vara en felaktig satsning både ur markanvändningssynpunkt, trafiksynpunkt och miljömässigt.

I direkt anslutning till planområdet finns Käglinge rekreationsområde. Detta är ett välbesökt naturområde som kommer att kraftigt störas om ett järnvägstekniskt centrum anläggs intill området.

Vi anser i övrigt att det är oerhört angeläget att Malmö stad prioriterar utbyggnad i utfyllnadsområden, förtätning av områden och utnyttjar marken effektivare, det finns t ex möjlighet med parkering på tak eller underjord även inom verksamhets- och handelsområden. Det är också nödvändigt att höja markpriserna för att tvinga fram en utveckling med en mera hållbar markanvändning.

Vi vill också 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. Vid all utbyggnad förutsätts infiltrationslösningar och att fördröjning sker samt att denna dimensioneras så att befintliga dräneringsledningar inte påverkas av större vattenflöden än vad områdena avger idag.

Lockarps byalag framför i skrivelse 2007-09-04 följande:

Invånarna i Lockarp har med bestörtning tagit del av planerna på ett järnvägs-tekniskt centrum i Glostorp.

Lockarp har redan idag ett för buller utsatt 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.

Lockarps närhet till Käglinge Naturområde utnyttjas flitigt av de boende för rekreation och naturupplevelse i området. Daglig hundrastning, cykling, promenader och ridning på de många stigarna. Fiske och grillning vid Vångavägsdammen är också ett populärt nöje. Vi och alla andra, inte minst stadsbor från centrala Malmö, besöker naturområdet för att lugnet som råder där kan få oss att stressa av efter en arbetsam dag i staden. Många ägnar också några timmar åt en golfrunda på den anslutande golfbanan. Alla njuter av att vara på landet - tystnaden, de vidsträckta vyerna, den omslutande grönskan och stjärnljusa kvällar i ett oupplyst område.

Byggt som en kil in i idyllen spolierar ett järnvägstekniskt centrum, med dominerande verkstadsfasader och rasslande tågverksamheter, detta natur- och kulturlandskap.

Enligt Översiktsplanen Öp 2026 har planområdet sådana restriktioner att en verksamhet av nämnd dignitet omöjligen kan tillåtas.

Lockarps Byalag yrkar härmed enligt ovanstående att Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp enligt Planprogrammet Pp 6017 ej måtte komma till stånd.

Nätverket mot Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp, framför i skrivelse 2007-09-05 följande:

Nätverkets ståndpunkt - sammanfattning

Nätverket mot Järnvägstekniskt centrum i Glostorp bildades i maj 2007 av de fyra byalagen i Käglinge, Krumbly, Lockarp och Glostorp som en reaktion på Malmö Stads och Jernhusens planer på att etablera en tågdepå/verkstad mellan byarna. Sedermera har planerna lett till ett Järnvägstekniskt centrum. Nätverket är inte motståndare till tågtrafik eller skötsel av denna som sådan men tar mycket kraftigt avstånd till en lokalisering av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp enligt planprogram Pp 6017.

Under sommaren har Nätverket fått mycket starkt stöd från bosatta i byarna, övriga Oxiebor samt utomstående vilket bland annat manifesteras i de protest-listor med namnunderskrifter som lämnats till direkt till Stadsbyggnadskontoret och Oxie stadsdelsfullmäktige och bifogats stadsdelens remissyttrande till Pp 6017. I Oxie stadsdelsfullmäktiges yttrande blev det ett enhälligt nej till ett Järnvägstekniskt centrum i Glostorp.

Lokalisering i Glostorp - inget alternativ

En lokalisering av ett Järnvägstekniskt centrum i Glostorp kommer att för all framtid förstöra ett av Malmö Stads värdefulla områden med avseende på kultur och natur. Vidare kommer det att kraftigt reducera de närboendes livskvalitet samt utgöra ett hot för deras hälsa då verksamheten genererar bland annat buller, starkt ljus, utsläpp och en rad andra olägenheter (se bilagor samt respektive byalags samrådssvar).

I diverse styr- och måldokument, planer, policies och miljöredovisningar från Malmö Stad diskuteras och beskrivs kommunens ambitiösa miljöarbete 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 odlings-landskap 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 Glostorpområdet karakteriserar borde en lokalisering av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp vara uteslutet. Att Malmö Stads ledande politiker trots allt kommit fram till att Glostorp är det enda alternativet för denna typ av verksamhet tyder antingen på okunskap eller att miljöpolitik endast drivs teoretiskt på papper och att politikerna därmed inte tar sitt politiska uppdrag på allvar.

Också utifrån Malmö Stads dokument och planer kring kulturmiljöarbete och kulturmål borde en placering av ett järnvägstekniskt centrum i Glostorp vara omöjlig. Kommunen diskuterar bland annat "särskilda hänsyn till karaktärs-skapande omgivningar", "skydd mot förfylning av landskapet" och "bevarande av kulturarv", men önskar ändå placera gigantiska industribyggnader, tåg, elkablar, etc. i ett område som till och med är av riksintresse för kulturmiljö!

Att kommunen slutligen väljer att kraftigt utöka planområdet i förhållande till översiktsplanen, med följderna att även privata markägare tvingas avstå mark och att en tung industri hamnar alltför nära befintlig bostadsbebyggelse, är stadsplanering utan någon som helst hänsyn tagen till kommunens medborgare, som man som politiker har fått sitt mandat från.

Kritik mot underlag och beslut

Nätverket 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. Nätverket är också kritiskt till att samma personer som medverkat i lokaliseringsutredningen även kommer att ansvara för den "nya" lokaliseringsutredningen som redan beräknas vara färdig i början av oktober 2007.

Vidare hänvisar Nätverket till bifogade bilagor, respektive byalags samrådssvar samt remissyttrande från Oxie stadsdelsfullmäktige.

Följande bilagor har bifogats och finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret:

Broschyr: "Argument mot en planerad tågdepå/verkstad mellan Glostorp, Lockarp, Käglinge och Krumbly i Malmö stad", utgiven av Nätverket juni 2007.

Nätverkets presentation från informationsmöte om MJC, Oxie 2007-06-27.

Artikel författad av Nätverket i "Oxie Aktuellt", utges i september 2007.

Vision - Ekopark, "Den gröna stadsdelen", Nätverket.

Oxie Härads Hembygdsförening, framför i skrivelse 2007-08-17 följande:

Oxie Härads Hembygdsförening har med oro tagit del av planerna på en rangerbangård, kallad järnvägsdepå, med verkstäder på ett 450 000 kvadratmeter stort område vid Glostorps kyrkby och de närliggande byarna Krumbly, Käglinge och Lockarp så som de presenterats av ansvariga politiker vid ett informationsmöte, som på samverkande byalags initiativ hölls i Oxie den 27 juni. Den 20 mars kunde vi också ta del av en redogörelse från Banverket och Jernhusen AB beträffande deras förslag till lokalisering och utformning av rangerbangården. Vi har även tagit del av plandokumentet "Malmö Järnvägstekniskt Centrum" (Pp 6017) och kommer att bevaka ärendets vidare gång.

Vi erinrar om att Glostorp är en av ett fåtal oskiftade byar, tillika en kyrkby, på sydvästskaånsk kulturmark. Idag är detta den enda slättbyn som visar upp en

någorlunda intakt miljö från det gamla bondesamhället. Övriga av Malmö Kommun inkorporerade byar är idag trängda av en hård exploatering.

Glostorp som föremål för kulturminnesvård kan rimligen inte definieras som gårdarna och bostadshusen närmast 1100-talskyrkan. Odlingslandskapet var byns förutsättning och livsvillkor. Glostorp är dessutom en del av ett kustnära område av riksintresse, som sträcker sig ner över strandängarna norr om Skanör. Detta har i nutid beaktats i plandokument som upprättats sedan Malmö inkorporerade området 1967. Att så skett är en följd av att medvetandet om den natur- och kulturhistoriska miljöns betydelse för kulturarvet har ökat under påverkan från forskning, samhällsplanering och miljövård samt inte minst genom Riksantikvarieämbetets bevakning. Stor vikt har sedan 1974 års kulturpolitiska beslut lagts vid relationerna människa/landskap, d.v.s. värden som ger livskvalitet.

Av riksintresse anses allmänt också vara miljöer som av respektive kommuner tas upp i deras kulturvårdsprogram. Särskilda hänsynsregler finns också för jordbruksmark. Länsstyrelsen utövar tillsyn över kulturmiljövården och värnandet av det levande kulturlandskapet.

Med förvåning noterade vi vid ovannämnda informationsmöte 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 Oxie-byarna traditionella verksamheter som trädgårdsodlingar samt takter av grus och lera för byggnadsindustrin. Diskussionerna då handlade inte om verksamheter som av säkerhetsskäl måste vara helt inhägnade med tillträdesförbud för obehöriga. Något formellt beslut angående "industriområde" tycks aldrig ha fattats och stadfästs och ordet används enbart av Malmö Kommun, det har aldrig blivit vedertaget i de byar som idag utgör stadsdelen Oxie.

Den stora verkstadsbyggnaden skulle med sin höjd bli så dominant att den kommer att störa utsikten över de tusenåriga jordbruksvidderna. Vi protesterar därför mot denna exploatering av för 40-50 år sedan vaga planer, tillkomna i en liten kommun och i en tid då storskalighet inte var ett gångbart begrepp. Att nu åberopa dessa planer är sålunda helt irrelevant. Det nu aktualiserade järnvägsprojektet gäller en miljöstörande dygnetruntverksamhet med en huvudbyggnad, vars mått angavs till 100(*b*)x200(*l*)x12 (*b*) meter. Vi är alltså helt övertygade om att intressenterna i bangårdsprojektet inte har prövat alternativ som kunde vara så framsynta att de står sig i en nära framtid, då bron mellan Danmark och Tyskland ytterligare stärkt Helsingborg-regionens intresse för en tågtunnel under Öresund, vilket skulle betyda järnväg runt sundet och flera tänkbara lokaliseringalternativ, som vart och ett naturligtvis måste prövas lika noga som det nu föreslagna.

Oxie Härads Hembygdsförening hemställer att Malmö Kommun och Länsstyrelsen noga följer beredningen inom olika instanser och verkar för en

bred demokratisk prövning, inte minst av det skälet att en fortsatt satsning på att flytta trafik från väg till järnväg är en av våra viktigaste samhällsfrågor flera mandatperioder framåt. Hittills har vi bara stärkts i vår uppfattning att snävare kommunintressen tillåts styra projektet.

I beredningen av denna skrivelse har hembygdsföreningens styrelse deltagit och fattat ett enhälligt beslut.

Sofiedals Golfklubb framför i skrivelse 2007-08-20 följande:

Sofiedals Golfklubb bedriver sedan 1991/92 verksamhet i omedelbar närhet av det område som omfattas av planprogrammet. Klubben är, jämte Holma Gård och Sofiedals Gård, närmaste granne till den tänkta depån.

Golfbanans spelhåll 2, 3 och 4 löper utmed den tänkta tågdepån. Vi förutsätter visserligen, att alla lagenliga miljö- och bullerhänsyn iakttas och efterlevs vid eventuell byggnation av Järnvägstekniskt Centrum, men hyser ändå stor oro för att spelet på angivna golfhåll kommer att drabbas av allvarliga störningar och tom leda till att verksamheten inom detta område måste läggas ner och/eller flyttas. Med stora ekonomiska konsekvenser som följd. En tågdepå i planerad omfattning blir tveklöst en av regionens tyngsta industrier. Tidigare planläggning angav området som möjlig plats för "lätt industri".

Klubben hyser sålunda allvarliga och välgrundade betänkligheter gentemot uppförandet av en tågdepå i angivet område.

Sofiedals GK är en av Svenska Golf förbundet miljödiplomerad klubb med 1 300 medlemmar, varav 250 juniorer och knattar. Banan frekventeras årligen av omkring 75 000 spelare. Av dessa är cirka 10 000-12 000 gäster från olika delar av Sverige och -företrädesvis- Danmark och övriga nordiska länder. Klubben och banan kan sålunda anses utgöra ett betydande inslag i regionens turism.

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.

Sofiedals Golfklubb instämmer i övrigt i de synpunkter avseende miljö-påverkan etc., som med stor och samlad kraft tidigare framförts av byalag, boende och andra av vakthållningen kring det känsliga området intresserade.

J O Sofiedals Gård AB, Krombyvägen 69, framför i två skilda skrivelser 2007-08-14 och 2007-09-04 följande:

Skrivelse 1

Sofiedals Gård AB är ett familjeföretag som idag drivs av tredje generationen. Företaget hade år 2005 en omsättning på ca: 23 miljoner.

När vi som sakägare fick planprogrammet skickat till oss blev vi mycket förvånade över att ni inte har skrivit att det bedrivs någon verksamhet på Sofiedals Gård. På sidan 26 i planprogrammet står det

"I Krumby finns hästdagis, cateringfirma och andra mindre verksamheter...."

Anser kommunen att ett företag i denna storleksklass med denna omsättning inte bör tas hänsyn till i planprogrammet? Det anser vi!

Vi kräver att det går ut en rättelse till samtliga som har fått planprogrammet, eftersom detta är en mycket viktig punkt att ta hänsyn till.

Skrivelse 2

Som företagare i Krumby motsätter vi oss de planer på ett järnvägstekniskt centrum, inklusive tågdepå och verkstad, som redovisats i Planprogram Pp 6017.

Företagsinformation

J.O. Sofiedals Gård AB driver en större grönsaks och spannmålsodling på friland som idag uppgår till ca: 220ha.

Företaget gjorde 2006 ett generationsskifte och idag drivs företaget av tredje generationen. Företaget har en omsättning på ca: 23 miljoner kronor.

Produkterna som vi odlar är Isbergssallat, Romansallat, Blomkål, Broccoli, Vitkål, Purjolök, Dill & Persilja samt spannmål. Produkterna som vi odlar är kvalitetssäkrade genom Svenska IP-systemet.

Företaget planerar att göra stora investeringar de närmaste åren för att kunna expandera och bli mer kostnadseffektiva.

Företaget ser det som ett stort ekonomiskt bortfall när ni planerar att ta en större del av vår odlingsmark till järnvägstekniskt centrum.

Åkerjord är åkerjord och när man väl har byggt på åkerjord kan den aldrig bli åkerjord igen.

Odlingssynpunkter

Vid odling av grönsaker krävs det att man odlar på åkerjord av klass 10. I området söder om befintlig dragning av väg 101 ligger ett flertal stora grönsaksodlare. Åkerjorden i området är unik för grönsaksodling och odling av andra köksväxter.

Sofiedals Gård AB har vattendorar till våra 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. Denna kostnad är vi inte villiga att betala.

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. Risebergabäcken har en svacka ungefär mitt på fältet mellan Krombyvägen och Vångavägen, där fältet delas av Malmö Kommuns ägor och mark tillhörande Bengt Persson. Vattnet kan inte rinna uppför utan måste pumpas över denna svacka. Bäckan är en känslig punkt för dräneringsvattnet från åkrarna.

Naturvärde

Närområdet till den eventuella tågdepån är ett av Malmös tysta område avsett för vila och rekreation med möjlighet till naturupplevelser i form av bl.a. att se olika unika groddarter och vilda orkidéer, lugna tysta promenader samt motion i form av golfspel på Sofiedals Golfbana.

Statistik

(denna information är hämtad ifrån Jordbruksverkets hemsida)

- från år 2006 - 2007 minskade åkermarken i Sverige med 12 400 ha
- antalet trädgårdsföretag med frilandsodling minskade från år 2002 till 2005 med 9 %.

Detta är skrämmande siffror med tanke på att konsumtionen av köksväxter hela tiden ökar.

- från år 2000 till 2005 har konsumtionen ökat med 7%
- från år 1980 till 2005 har konsumtionen ökat med 74%.

År 1981 fanns det i Sverige 2022 företag som odlade köksväxter, år 2005 fanns det 987 företag.

Globala växthuseffekten

Att åka tåg är bra för naturen att äta grönsaker är bra för människan.

När kommunen nu vill bygga ett Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp pratas det med fina ord om hur miljövänligt det är att åka tåg. Men marken används idag för något som är bra för människan.

Men i nästa mening måste vi då ställa frågan hur miljövänligt det är när vi inte har möjlighet till att producera vår mat i närområdet. Sverige blir tvungen att importera grönsaker ifrån Spanien, Holland eller Tyskland med lastbil. Vid import blir ledtiden längre och då kan vi inte äta lika färska och nyttiga grönsaker som när vi kan närproducera.

Svenska kyrkan, Oxie församling, framför i skrivelse 2007-09-04 följande:

Vi bejaktar att tågtrafiken i vår region byggs ut, vilket är bra för vår miljö. Det ger möjligheter för människor att kombinera boende och arbete på ett säkert och miljövänligt sätt. En etablering av ett Järnvägstekniskt centrum någonstans i Malmö tillför även arbetstillfällen för invånarna i Malmö kommun. Men det

kan heller inte uteslutas att arbetstillfällena till följd av den tänkta etableringen kommer att försvinna inom lantbruket och bland grönsaksodlingarna.

När det gäller den föreslagna etableringen av ett Järnvägstekniskt centrum till Glostorp vill vi framföra följande synpunkter.

Det är, som det sägs i samrådsmaterialet, så att det inte går att undvika störningar av olika slag för natur, miljö, djurliv, människor och landskap. I Översiktsplanen (Öp 2026) lyfts särskilt värnandet av ett gammalt kulturlandskap fram där de fria siktlinjerna från och mellan byarna, är av ett särskilt värde som man vill skydda. Samrådsmaterialets förslag går även utanför den ursprungliga skissen till ett industriområde på platsen. De reaktioner som kommer från allmänheten med anledning av detta berättar för oss om djupt liggande mänskliga behov som det inte går att bortse från.

Våra synpunkter grundar sig i kyrkans syn på vår jord och natur som en gemensam resurs att leva i, med och av, att bruka, men inte förbruka (skapelseansvaret). Vår jord är därför både vårt livsrum och det vi lever av; den ger oss utkomst och mat. Men den representerar också värden som är djupt mänskliga och som hör samman med ett gott liv.

Dessa behov handlar om vikten av att "ha historien med sig in i nutiden" (t ex Glostorps oskiftade by), om att värna flora och fauna (t ex Käglinge rekreationsområde), att värna viktiga rekreations- och "återhämningsområden" för människor (t ex Käglinge rekreationsområde och det vackra naturrum som slätten mellan Lockarp och Glostorp är). Livsmiljön i vår bygd är viktig och något Oxie församling vill slå vakt om. Den består av såväl materiella som immateriella värden och har både kulturella och miljömässiga aspekter. Den är viktig för hälsa och välbefinnande.

Jordbruksmiljön i området ger kontakt med den historia vi alla delar och är av stor betydelse. Naturupplevelsen i området och dess närhet är av mycket stor betydelse för både bofasta och besökare och kan inte lätt finnas på andra håll i Malmö närområde. Förekomsten av buller, belysning och aktiviteter dygnet runt påverkar och förändrar dessa områden och berövar Malmö ett stycke natur som ligger nära, och som det är möjligt för många att nå med Skåne-trafiken.

Frågan är framför allt en viktig demokratifråga. Det finns en stor opinion som är starkt emot den föreslagna lokaliseringen och som önskar en förnyad prövning av alternativa möjliga placeringar av anläggningen.

Skulle det bli så att ett järnvägstekniskt centrum lokaliseras till Glostorp är det vår mening att åtgärder för att förhindra dessa negativa effekter måste ha prioritet och uppfinningsrikedom, eftersom det även handlar om människans behov av rekreation, återhämtning, avskildhet och lugn. Dessa områden krymper i vår tid.

Leif och Barbro Andersson, Krombyvägen 113, framför i skrivelse 2007-08-27 följande:

Ett kraftigt och bestämt NEJ till det planerade Järnvägstekniskt Centrum

Mot bakgrund av att vi äger och bor i fastigheten Käglinge 5:31 som berörs direkt av den planerade anläggningen genom att ett dubbelspår planeras byggas intill/ev, på delar av vår trädgård utan möjlighet att avskärma tomten från dessa spår.

Värdesänkning av fastigheten med katastrofala ekonomiska konsekvenser

Detta kommer att påverka vår fastighet ytterligt kraftigt och medföra ett mycket stort obehag som medför att vi ifrågasätter om vi överhuvudtaget kan bo kvar. Med denna planering som stadsbyggnadskontoret avser genomföra kommer fastigheten vara helt omöjlig att i framtiden sälja, varför vi kommer att ställa krav på ekonomisk ersättning från Malmö stad om inte planerna ändras. Bakgrunden till detta finns i följande beskrivning av konsekvenserna för oss. Detta återkommer vi till genom kontaktad advokat.

Störningar från ett Järnvägstekniskt Centrum som särskilt påverkar vårt boende

Buller

Hela den planerade anläggningen kommer att förorsaka kraftiga bullerstörningar dygnet runt, vilket kommer att medföra stora obehag och med framtida hälsoproblem som följd. Expertis på bullerstörningar under såväl kort som lång tid har visat att exponering för buller (även lågfrekvent) medför stressreaktioner, sömnproblem, allvarliga hjärt-kärlsjukdomar mm. Denna störning kommer att vara speciellt kraftig för vår fastighet direkt gränsande intill spår som trafikeras dygnet runt. Med de ytterligt små avstånden till vårt boendemiljö ser vi inga möjligheter att undgå eller reducera denna störning. Anläggningen kommer också att medföra att all utevistelse i trädgården och utnyttjande av befintlig poolanläggning bli omöjlig intill en kontinuerligt trafikerad järnvägsanläggning.

Ljus

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 resulterade i farliga hälsoeffekter som till exempel sömnsvårigheter, irritation, 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.

Säkerhet och Risker

Ett Järnvägstekniskt Center med den storlek och verksamhet som planerats medför mycket stora risker för omgivande miljö och borde aldrig planeras i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. Dessa risker omfattar explosionsrisk, brandrisk, kraftigt ökade vibrationer med risk för befintliga hus och andra anläggningar på redan bebyggda tomter. Därtill, kommer en kontinuerlig

exposition för damm från järnväg och tåg för boende i omgivningarna (hela Krumby) samt en kontinuerlig exposition för farliga kemikalier använda vid rengöring av tåg. Detta medför oacceptabla risker för grundvatten och luft i direkt anslutning till en etablerad boendemiljö. Dessutom kommer miljön att belastas negativt av en mycket kraftig ökning av såväl bil- som lastbils-transporter, vilket inte vägnätet kan hantera och med hälsorisker för boende i närheten. Ytterligare kommer boende att utsättas för mycket kraftiga magnet och elektriska fält, som man definitivt avråder för i en boendemiljö. Allt detta tillsammans talar sitt tydliga språk för en lokalisering av ett dylikt centrum med ett mycket längre säkerhetsavstånd till befintlig bebyggelse.

Planeringen hittills ett hån mot normal demokratisk hantering av ett dylikt ärende

Vi ifrågasätter mycket om detta ärende hanterats enligt det existerande regelverket. Enligt vår uppfattning presenterade stadsbyggnadskontoret ett helt annat planförslag för kommunens politiker. Den avsatta marken som i 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 (Jernkontoret) utvidgat det förslag som politikerna tagit ställning till en mycket omfattande plan som definitivt måste betecknas som tung industri. För denna utvidgning utökades planerat område till 450 000 m², vilket medförde att planerat område nu omfattar även icke planerad industrimark i direkt anslutning till och på befintlig och bebyggd tomtmark. Detta anser vi direkt utgör ett övergrepp mot privata personer som drabbas utan att politikerna informerats om planernas förändring och konsekvenserna för oss privata personer. Enligt vår uppfattning har stadsbyggnadskontoret handlat i strid med gällande regler och fört oss och politikerna bakom ljuset med oerhörda konsekvenser för oss som drabbas. Detta måste komma fram i framtida miljö- och konsekvensutredning. I nuvarande läge med tidspress etc. får politikerna mycket svårt att stoppa vidare hantering av kostnads- och tidsaspekter. Ett ytterligt tydligt exempel på hur man kan missbruka en process som av lagstiftaren avsågs vara demokratisk men i praktiken av stadsbyggnadskontoret hanterats så att effekterna blivit helt annorlunda!!

Planering i direkt motsatts till Oxie stadsdels planering av området

Med avseende på att planeringen strider mot Oxie översiktsplan Öp2026, sid. 9 & sid. 26 vill vi hänvisa till yttrande av Krumby byalag's yttrande som klart visar att den planerade anläggningen helt går emot detta politiska dokument.

Odeläggande för Natur- & Kulturmiljön och Landskapsbild

Det är för oss boende i området kring Krumby/Glostorp ofattbart att man kan planera ett stort område omfattande 450 000 m² i en miljö som entydigt betecknats som känslig och unik. Att planera en tung industrianläggning i detta område kommer att medföra ett total odeläggande av detta område med oersättliga konsekvenser för framtida bruk av området och nuvarande

bebyggelse. Det är också som nämnts på samrådsmötet i Oxie ofattbart att samma stadsbyggnadskontor som för två år sedan gett bygglov med mycket strikta restriktioner till två nya fastigheter i Krumbly med tomtmark som direkt kommer att förstöras av anläggningen. Var finns planeringen och hur arrogant kan man få hantera privata personer ??? Det måste väl finnas gränser för hur ett kommunalt organ hanterar boende inom Malmö kommun.

I övrigt hänvisar vi till samrådssvar från Krumbly Byalag där vi är medlemmar.

Vi vill emellertid upprepa att vi anser planen oacceptabel och att vi återkommer efter sedvanligt överklagande med skadeståndkrav.

Christine Arndorff, Lockarps bangårdsväg 8, framför i skivelse 2007-07-15 följande:

Förutom att jag håller med byalagens argument mot en tågdepå vid Glostorp så har jag en privat farhåga som oroar mig mycket.

Jag bor på Lockarps bangårdsväg 8, vilket är mycket nära järnvägen. Jag köpte mitt hus förra sommaren och trivs väldigt bra men det är en stor skillnad med den tågtrafik som är nu och den som blir med en tågdepå.

Blir en bangård i Glostorp kommer jag att ha väldigt många tåg som går utanför mig, var fjärde minut? Om jag skulle vilja sälja mitt hus så tror jag inte att det finns någon som vill köpa det. Min fråga är: löser ni ut mig eller har jag hamnat i en ekonomisk katastrof?

Sara Beckman och Johan Lindskog, Gustaf Pålssons Väg 23, framför i skrivelse 2007-08-26 följande:

Min sambo Sara Beckman och jag, Johan Lindskog har precis flyttat till "gröna Käglinge" i JM:s nybyggda område i Käglinge och är väldigt oroliga för en eventuell tågdepå i Glostorp. Vi önskar självklart att detta inte byggs eftersom främsta anledningen till att vi valde Käglinge är lugnet men ändå närheten till stan. För oss är det ofattbart att man ens funderar på att smälla upp en så enorm area av arbetsplats mitt i Malmös absoluta guldklimpar med växt och djurliv. Under de senaste åren diskuteras det världen över om hur viktigt det är med djur och natur så därför känns detta väldigt märkligt. Vi hoppas att Ni politiker tar Ert förnuft till fånga och väljer en annan plats för detta bygge.

Christa och Otto Hamre, Krombyvägen 51, framför i skrivelse 2007-08-26 följande:

Vi bor i en av flera fastigheter i Krumbly som är beroende av kvaliteten på och tillgången till grundvatten av den goda kvaliteten vi har idag. Då vi ej har kommunalt VA oroas vi så klart av de planerade verkstädernas och järnvägsspårens påverkan på detta.

Under samrådsmötet noterade vi också några av de av Mikael Wallberg nämnda "negativa konsekvenser", dvs. som vi tolkar det: värden som går förlorade eller åtminstone beskärs kraftigt ifall JVC genomförs enligt de skissade planerna:

- Kultur/miljö - av riksintresse i/nära Glostorp
- Stjärnskiftet - slätten som möter backlandskapet just i detta skifte
- Rekreativt område - golfen och rekreationsområdet
- Påverkan på boende i närheten - ljud och ljus

Saknar här erkännandet att "Glostorpsområdet" redan från början är för litet för det planerade JVC, eftersom man ansett det nödvändigt att lägga stickspår utanför själva industriområdet och sanslöst nära nybyggda villor och växthus - och man tvingas gräva sig under Krumbyvägen, höja denna, stryka förbi befintlig gammal bebyggelse och till råga på eländet inhägnat detta stickspår och hela området (omvänt uttryckt: det öppna landskapet ersätts av stängsel, en skog av elstolpar och annat skrämmande malplacerat) - vilket vi värjer oss mot.

Sanitär olägenhet för boende: ljud och ljus av alla slag - 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. etc., listan kan göras lång. Vi som bor här har valt området för att leva just på detta sätt - utan gatubelysning eller asfalterade stråk mellan husen, men med möjlighet att återhämta oss efter arbete i stressig stadsmiljö; vi tar gärna snöskyffeln och skottar oss fram till "stora vägen" de gånger detta behövs; vi använder ficklampor och reflexer när det är mörkt; det är sådana människor vi är, vi som valt att bosätta oss här!

Om ansvariga känner att man vill ha ett JVC inom Malmös gränser går ju detta att lösa utan våldtäkt på miljön mellan våra byar;

Vem och vad säger att JVC måste vara ett sammanhållet kluster? En utportionering av de olika funktionerna skulle troligen ge ett billigare och mindre mark- och penningförstörande alternativ. Så skulle exempelvis tågengörning/nya spår heller 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. I övrigt kan säkert redan befintlig miljö användas och anpassas om bara viljan finns. Många förslag har kommit upp under diskussionerna mellan ansvariga och byalagsrepresentanter.

I 1960-talets översiktsplan var marken intill Glostorp och fram till järnvägen markerad som småindustriområde (jo, så var det när vi 1976 köpte "Käglinge Folkets hus" i det icke stadsplanerade Krumby och kollade underlagen för att i görligaste mån undgå framtida, obehagliga överraskningar).

En modernisering av Malmös översiktsplan borde kunna beakta den moderna synen på och erkännandet av människans behov av en naturlig och avstressande miljö (liksom man gjort på andra orter i Sverige enl. ett TV2-inslag i

våras). Istället för att förändra från "småindustri" till "tung industri" kan området reserveras för framtida behov av naturliga, fantasieggande, opretentiösa, miljöer för hela familjen.....

En minskning av det sammanhållna grönområdet mellan byarna gör Käglinge rekreationsområde 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.

I övrigt har byalagen redan överlämnat broschyren "Argument mot en planerad tågdepå/ verkstad mellan Glostorp, Lockarp, Käglinge och Krumby i Malmö stad" som vi som bor här stöder till fullo. Vi ser fram emot ett nytt förslag till tågdepå eller JVC på lämpligare plats.

Lina Hamre och Björn Flisbäck, Kormbyvägen 99, framför i skrivelse 2007-08-26 följande:

Vi är två 24 åringar som för något år sedan köpte hus i Krumby som vi håller på att renovera, vilket inte är speciellt billigt. Om det kommer en tågdepå kommer vi aldrig att få tillbaka våra pengar, vilket innebär att vi kommer att vara skuldsatta för resten av våra liv!

Ett Järnvägstekniskt centrum kommer att förstöra hela charmen med att bo på "landet". Vi köpte huset för att komma ifrån stans buller men ändå ha nära in till Malmö.

Vi är båda två uppväxta i Oxie vilket gör att vi utnyttjat grönområdet sedan vi var små, både med dagis och på fritiden, även idag är det många förskolor som utnyttjar miljön vilket är viktigt för många. Som det är idag har vi hund vilket gör att vi går många långa promenader, och njuter av tystnad och de stora grönområdet. Allt detta kommer att bli förstört om ert förslag går igenom, så vi skulle vilja be er att tänka om och hitta ett annat läge för er järnvägsdepå.

Anders Hansson och Gunilla Hansson, Lockarps Kyrkoväg 100, framför i skrivelse 2007-08-22 följande:

Vi arrenderar mark runt Holma gård. Odlingarna består först och främst av grönsaker, eftersom jordmånen är lämplig för detta. Vi levererar nyskördade grönsaker direkt till Malmös butiker genom vårt grossistföretag, vilket uppskattas av kunderna. Vi har planterat energiskog för att rådjur, harar, fasaner och andra djur ska kunna ta skydd mot väder och vind. Runt Holma gård är det också ett mycket rikt djurliv.

Blir det ett Järnvägstekniskt centrum kommer närproduktionen av grönsaker att försvinna. Vi måste värna om åkermarken både nu och i framtiden. Djurlivet runt Holma gård med omnejd kommer också att försvinna eftersom tågverksamheten kommer att bli mycket störande. Malmö behöver ett antal andningshål och ett av dessa är här ute i Käglinge naturområde-Lockarp-Glostorp-Krumby.

Som medlemmar i Sofiedals GK anser vi att ett Järnvägstekniskt centrum kommer att störa tystnaden och fördärva den vackra landskapsbilden som finns idag. Man bör betänka att på Sofiedals GK finns 1300 medlemmar och totalt per år spelar medlemmar, greenfeegäster och sponsorer c:a 35 000 golffronder. Om ett Järnvägstekniskt centrum byggs kommer det att medföra stora konsekvenser för Sofiedals GK i form av tappade medlemmar, greenfeegäster och sponsorer som inte kommer att vara intresserade av att spela golf under sådana störande förhållanden. När vi står på 2:ans tee, som ligger vid järnvägsövergången vid Holma gård, är det en idyll att titta västerut dels på gården och dels på Vångavägskullarna som sträcker sig ner till järnvägen. Enlig planen ska detta ersättas med en 14 m hög industribyggnad som är tänkt som tvätthall. VILKEN VY!!!!!!!!!!!!

Idag klarar inte Risebergabäcken 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.

Förslaget till Glostorps industriområde kom för över 30 år sedan. Då fanns inte Käglinge naturområde och Sofiedals GK. Idag ser det helt annorlunda ut här. Folk rör sig hela dagarna i området dels på golfbanan och dels på rid- cykel och gångstråket som går från Käglinge naturområde via golfbanan, västerut på Vångavägen förbi Holma gård och runt byarna Lockarp-Glostorp-Krumby. Det är en idyll att vistas i detta område. Tystnaden, naturen, djurlivet, grönsaksodlingarna och åkermarken med sina böljande fält. Bättre landskapsbild kan man inte få.

Går planförslaget igenom med ett järnvägstekniskt centrum kommer landskapsbilden, naturvärdena och kulturmiljön att påverkas. Buller och ljus kommer också att vara störande. Man ska ha i åtanke att hela området kommer att fördärvas för all framtid och kan inte återställas igen.

Hur kan politiker föreslå att man lägger Malmös tyngsta industri, som även har miljöfarlig verksamhet intill naturområde, golfbana och Risebergabäcken?

Vi tycker det järnvägstekniska centrumet är ett förhastat planförslag. Låt området förbli åkermark och naturområde som det är idag och inte industriområde som medför miljöförstöring m.m.

Karin och Lars Hartmann, Krombyvägen 111, framför i skrivelse 2007-08-26 följande:

Som boende i Krumby, Malmö, Käglinge 11:34, Krombyvägen 111, godtar vi under inga omständigheter de planer som redovisas i Planprogram Pp 6017 för området Glostorp.

Ett eventuellt uppförande av Malmö Järnvägstekniskt centrum, MJC, i enlighet med Pp 6017, där ett järnvägsspår, det sk stickspåret, samt ett storskaligt tungt industriområde direkt ansluter till vår tomt, utan buffertzona, kommer att reducera vår livskvalitet till en oacceptabel låg nivå, hota vår fysiska och psykiska hälsa samt ge oss ekonomisk förlust vid en eventuell försäljning av vår fastighet.

Utöver ovanstående påverkan fruktar vi även att ett stickspår kräver att en del av vår tomt tas i besittning då vi med kännedom om det markutrymme som existerar har svårt att se hur ett spår skulle kunna få plats mellan vår tomt och det växthus som står på angränsande tomt.

För övrigt måste vår boendesituation ses i ljuset av att vi redan har försämringar och störningar i vår boendemiljö att vänta; en nydragning av väg 101 och en eventuell utvidgning av kontinentalbanan. Gränsen är redan, innan ett eventuellt uppförande av ett MJC, nådd för vad vi kan acceptera av störningar i vår boendemiljö.

Den negativa påverkan ett MJC får för oss baseras framför allt på följande faktorer (ej listade i rangordning):

- buller
- ljus
- landskapets/naturmiljöns förstörelse
- säkerhet
- avgaser, utsläpp och övriga risker
- värdesänkning av våra fastigheter

Buller

Ett Järnvägstekniskt centrum är inte att betrakta som en tyst industri, vilket nämns i planprogrammet, enligt den expertis inom bullerområdet som vi personligen har nära tillgång till (Thorsson, 2007)! Ett järnvägsspår med direkt angränsning till vår trädgård eller till och med i vår trädgård(!), verkstäder, fordon, maskiner, klimatanläggningar (både i fordon och verkstäder) i en tung industri av den kaliber som ett Järnvägstekniskt centrum är genererar buller av stora format. Verksamheten är dessutom aktiv dygnet runt. 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. Vi kommer medvetet och omedvetet att påverkas av detta buller, dag som natt och oroar oss naturligtvis för att detta leder till sömnsvärigheter, koncentrationssvärigheter och andra stressreaktioner. För att undvika negativa bullereffekter behöver man en lugn boendemiljö. Blir man utsatt för buller även där får detta ofrånkomligen konsekvenser, t ex i form av ökad stress eller sänkt allmänt välbefinnande, enligt forskning. (Thorsson, 2007)

Forskning visar också tydligt att bullerexponering under både kort och lång tid och även av lågfrekvent buller kan leda till hälsoproblem som sträcker sig från stressreaktioner och sömnproblem till ökad risk att drabbas av allvarliga hjärt-

och kärleksjukdomar. Pågående forskning har även visat att hälsa och välbefinnande inte bara påverkas av buller i bostaden. De är även kopplade till bullernivåerna i den närmaste omgivningen av bostaden, t ex på uteplatsen, i trädgården, eller i det närmaste parkområdet (Babisch, 2007). Med ett MJC kommer vi att störas av buller i bostaden, utanför bostaden i vår trädgård, och i vår omgivning, t ex Käglinge naturområde, där vi vistas mycket med våra barn, cyklar, springer eller bara går en avkopplande promenad efter jobbet.

En förvännande omständighet är också att vi troligtvis kommer att bli utsatta för vibrationer från verksamheten, och särskilt från det närliggande stickspåret. Forskning har tydligt visat att negativa bullereffekter förvärras av samtidiga vibrationer.

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. Fasadisolering, fönsterbyte och dyligt är inget vi kommer att acceptera som en lösning vid en eventuell etablering av ett MJC, därför att dessa endast ger effekt inne i bostaden medan bullernivån utomhus förblir odämpad. Förutom allmänt sänkt livskvalitet gör en hög bullernivå i trädgården att vi inte kan sova med öppet fönster. Vi skulle bli instängda i vår bostad, vilket är fullständigt oacceptabelt. Den enda hållbara lösningen på detta bullerproblem är att dämpa bullret vid källan, och ett fullt utbyggt MJC innehåller så många och så kraftiga bullerkällor att vi inte ser hur detta kan bli praktiskt och ekonomiskt möjligt (Thorsson, 2007).

Vi vill uppmärksamma kommunen på att gällande riktvärden för industribuller (SNV 1978:5) inte enbart innefattar bullernivåer utomhus vid bostäder utan riktvärdena är dessutom ytterligare skärpta i planlagda rekreationsområden. Dessutom skall trafik och transporter inne på industriområdet innehållas i bullernivåerna. Den verksamhet som planeras förekomma inne på industriområdet är helt enkelt inte förenlig med de riktvärden för industribuller som finns.

Tysta områden, dvs 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 sparat område är oansvarigt.

Ljus

Vi befarar att de ljuskällor som krävs i en tung industri på en yta av 450 000 kvadratmeter, ett MJC, i och omkring industribyggnader och det ljus som alstras av fordonstrafik kommer att störa, irritera och stressa oss under dygnets mörka timmar. En av många fördelar med ett boende i lantlig miljö är att kunna uppleva mörker om natten. Det är positivt och avstressande. För exempelvis vindkraftverk finns praxis för hur många timmar om året man anses kunna acceptera skuggor och reflexer. En liknande praxis bör gälla även för övriga industriella verksamheter.

Landskapets/naturmiljöns förstörelse

Stora delar av värdet i vårt 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. Det kommer att kännas psykiskt påfrestande att se sin miljö förstöras och behöva leva med en industriell miljö.

Säkerhet

Med ett järnvägstekniskt centrum i direkt anslutning till vår trädgård, kommer våra barn, idag fyra och ett år gamla, dagligen att vistas i en "spännande" och farlig miljö. Som förälder är det ett skräckscenario att ens barn praktiskt taget ska behöva växa upp mitt i en tung industri. Vi kan inte förstå hur någon, varken på politisk eller tjänstemannanivå inom Malmö Stad, eller beslutsfattare och planerare på Jernhusen m fl. 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. För oss är detta fullständig hänsynslös stadsplanering och något som hör hemma i en tid som passerat.

Avgaser, utsläpp och övriga risker

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.

Vi ser också risker i vibrationer från tåg samt i de elektriska och magnetiska fält som skapas kring ett stort spårområde med el. Vem vet hur detta kan komma att påverka vår hälsa? Forskning inom detta område är ju tyvärr ganska begränsad. Vi kan inte tänka oss att ta denna risk. Ytterligare en källa till oro är den brand och explosionsrisk som finns i ett industriområde.

Värdesänkning av våra fastigheter

Slutligen är naturligtvis en mycket kraftig värdesänkning av vår fastighet ett faktum med ett MJC som granne vilket är förödande då vi inte kan tänka oss att bo och leva under dessa förutsättningar. Vem kan det? Men hur ska vi då kunna sälja vårt hus? Om planerna trots allt fullföljs enligt Pp 6017 kräver vi att vår fastighet löses in till marknadsvärdet (beräknat utan ett MJC) av kommunen.

Tomtköp och husbygge i lantlig miljö - 2004/2005

Då Malmö, Käglinge 11:34 2004 stod till försäljning blev vi mycket intresserade av att skapa ett boende i den vackra, lantliga miljön med ett intilliggande naturområde av ett slag som är svårt att finna i Malmö med omnejd.

När det stod klart för oss att tomten direkt angränsade till Malmö kommuns mark ville vi ta reda på om det fanns några framtida planer för marken från kommunens sida som på något sätt kunde minska tomtens attraktivitet. Frågan ställdes till flera personer på kommunen (stadsbyggnads- och gatukontor). Svaret var att så inte var fallet. Inga planer fanns från kommunens sida på området. Istället framlades hur värdefullt området Krumby/Glostorp/Käglinge var ur både miljö- och kulturperspektiv och att kommunen bl a använt resurser på att utöka Käglinge naturområde.

Det var mycket viktigt enligt kommunen att vi vid ett eventuellt husbygge följde vissa riktlinjer för husets design som gjorde att det passade in i den "kulturella, lantliga miljön", något som vi såg som en självklarhet. Kommunens representanter informerade om väg 101:s nydragning och eventuell utvidgning av Käglinge bostadsområde på andra sidan Krombyvägen. Vi var nöjda med denna information och kommunens inställning som verkade vara att värna om miljö och kultur i detta område. Vi styrktes också av översiktsplanen för Oxie från 2005 som utpekar Krumby som ett extra värdefullt område vad gäller att bevara landskapet och en öppen vy.

Med dessa förutsättningar tyckte vi att Malmö, Käglinge 11:34 var rätt för oss. Vi köpte tomten och byggde under 2005 vårt hus.

2007 - granne med ett järnvägstekniskt centrum

Vi har nu bott två år i vårt hus i Krumby och njuter av det. Inte i vår vildaste fantasi kunde vi nog föreställa oss att kommunen här skulle kunna tänka sig att placera något för den lantliga boendemiljön samt natur- och kulturmiljön så oattraktivt, störande och farligt som ett järnvägstekniskt centrum. Denna typ av verksamhet måste rimligtvis höra hemma i ett område där inte boende, natur- och kulturvärden är centrala, ett redan existerande industriområde eller område i samband med större vägar.

Vi är bestörta och chockade över hur kommunen agerat;

- överskrider översiktsplanen för vårt område så kraftigt.
- undanhållit oss information om planerna på att exploatera Glostorsområdet trots upprepade förfrågningar när vi köpte och byggde vårt hus så sent som för 2,5 år sedan, när planerna redan var kända hos kommunen.
- hur planerna för området sedan 10 mars 2007, när kommunen och Jernhusens representanter höll informationsmöte i Grodans Hus, Käglinge, förvandlas från en tågdepå med verkstad (i stort sett inom översiktsplanen) till ett järnvägstekniskt centrum på en yta av 450 000 kvadratmeter i juni 2007, där absolut ingen hänsyn tas till boende, natur och kulturmiljön, utan att det finns en enda offentlig handling kring detta!!!
- kommer fram till att Glostorp är det bästa alternativet för en tågdepå med verkstad utifrån den lokaliseringstudie som gjorts och att man inte

gjort en lokaliseringsutredning överhuvudtaget på ett järnvägstekniskt centrum!

- att man försöker pressa fram snabba beslut i denna fråga; exempelvis genom att skicka ut planprogrammet Pp 6017 mitt i semestertider.
- att man inte värnar om den lilla "tysta, gröna" del som finns kvar inom kommungränserna för alla Malmöbors skull.

Vi kan under inga omständigheter tänka oss att bli granne med Malmö Järnvägstekniskt Centrum och kommer att överklaga i varje instans. Dessutom kommer vi att ställa ett skadeståndskrav till kommunen för undanhållande av information vid tomtköp.

Emotser en ny plan från kommunens sida på lämpligare placering av denna verksamhet.

Sten Irenberger, Krombyvägen 59, framför i skrivelse 2007-08-23 följande:

Vi på Krombyvägen 59, Annika och Sten Irenberger samt barnen Alexandra och Madeleine, 8 respektive 3 år, är djupt oroade över den tänkta utbyggnaden av tågdepå, rangerbangård och sk kluster invid Krumby. Krumby är fullt av barnfamiljer och fler är på väg. Vi har flyttat hit för att bo nära naturen. Vi är oroade över buller, ljuseffekter och elektromagnetisk strålning från den tänkta utbyggnaden. Vissa barnfamiljer bor helt nära det tänkta området och kommer kanske att bli tvungna att flytta. Än värre blir saken av att samma familjer är näringsidkare som drabbas extra hårt eftersom deras verksamhet är knuten till området.

Vår omnejd är 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. En utbyggnad skulle innebära utbredda transportförbindelser mellan våra byar med medföljande buller- och luftföroreningar. Därutöver ska nämnas risken för att våra barn blir påkörda av lastbilar m m.

Vi hävdar att denna bygd är ett europeiskt arv som måste bevaras för framtiden. Våra barn har rätt att växa upp i en trygg miljö, kunna sova på natten utan att bli väckta av bullrande och gnisslande tåghjul och vinkelslipar. De ska inte behöva dra täcket över sig för att inte bli störda av den upplysta arbetsplatsen.

Att förlägga detta byggnadsprojekt invid Krumby vore ett stort misstag inte bara för de boende utan för hela staden. Barn från Malmö söker sig hit med sina skolklasser och tittar på grodor, gör exkursioner i dammarna m m. Dagis går ofta ut i området. Vad finns kvar av detta om tågdepån och andra planerade verksamheter blir verklighet?

Mot bakgrund av detta avråder vi bestämt från vidare planering av detta byggnadsprojekt invid vår härliga by. Det är vår förhoppning att beslutande

instanser tar hänsyn till våra synpunkter och beaktar värdet av den fina bygd vi lever i.

Marica Jarvén, Krombyvägen 105, framför i skrivelse 2007-08-27 följande:

När jag flyttade till Krumby för 21 år sedan var det inte ett eventuellt järnvägs tekniskt centrum som lockade. Nej det var lugnet, det levande och omväxlande jordbrukbruket, det öppna landskapet med gårdar och kyrkor, som legat där i generationer. Förmånen att få höra och se fåglar - ja till och med ugglor, grodor, igelkottar, fladdermöss, rådjur och räv och ändå, så nära staden. Vilken tur jag hade då, som fick förmånen att hitta mitt "Änglagård". När vi nu också har kunskapen om naturens läkande kraft på stressade medmänniskor och inom sjukvården ser dennas betydelse vid rehabilitering av olika sjukdomstillstånd, hoppas jag att naturintressena prioriteras!

Låt oss ha lärt en läxa av rivnings- och nybyggnadshysterin på 50-och 60 talet, som många i dag förfasar sig över. Varför gjorde ingen något? Hur kunde ni? Ja säg det, själv var jag bara barn då. Men snälla upprepa inte samma misstag igen, det går inte att återställa. Även om vi skulle få någon 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, vidare höras, samt passar inte alls in i denna miljö. 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 hån, 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. I sammanfattningen: Förstudie för väg 101 vid Käglinge i Malmö Stad objekt 0936 December 1999 står det att läsa följande: En ny förbifart och tvärförbindelse kommer att ta högklassig jordbruksmark i anspråk och innebär intrång i ett kulturhistoriskt intressant och som riksintresse klassat område. Stor hänsyn måste tas till landskapets struktur vad det gäller vägar, pilevallar och bybildningar. Landskapet är också rikt på fornlämningar. Ett större område kring Oxie-Lockarp-Glostorp är upptaget i kommunala naturvårdsprogrammet som ekologiskt särskilt känsligt. Spontant är en eventuell placering av ett järnvägstekniskt centrum här lika orimligt, som om Sahara och Antarktis skulle kunna gränsa mot varandra. Om Malmö kommun inte har lämplig mark för ett järnvägs tekniskt centrum torde frågan vara av regional karaktär.

Sara V Jensen, Krombyvägen 75, framför i skrivelse 2007-08-19 följande:

Nej till Tågdepå/Tågtekniskt center vid Glostorp.

För snart 9 år sedan köpte vi vårt hus i Krumby. Det var den lantliga miljön, stillheten och naturen som lockade. Vi har alltid vetat att området på andra sidan järnvägen var markerat som lätt industrimark men inte i vår vildaste fantasi kunde vi tänka oss denna ödesdigra utveckling.

Vi har ju känt till de restriktioner på bygglov som finns här för att inte påverka miljön med för höga hus samt läst de välarbetade planer Malmö tagit fram för områdets utveckling och vikten av att bevara bymiljön. Öppna landskap och så vidare.

Nu ändras plötsligt förutsättningarna drastiskt till att bo granne med ett gigantiskt område med riktigt tung industri. På 100 meters avstånd. Utan skyddsbarriärer. Det känns fruktansvärt. Buller dygnet runt och ständigt sus från klimatanläggningar. Belyst nattetid och kraftigt ökad tåg- och biltrafik till och från området.

Bort försvann idyllen. Bort försvann utsikten och landskapet. Bort försvann ljuvligt stilla, svarta, stjärnklara nätter. Bort försvann den rena luften och vattnet. Bort försvann allt det vi en gång flyttade till och ville att våra barn skulle växa upp i.

För vad 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. Risker för översvämningar ökar drastiskt och grundvattnet förorenas. Vi har hästar som dricker gårdens eget vatten och betar gräset. Finns här hälsorisker?

Luften förorenas av inbromsande tåg och övrig industriverksamhet. Det landar i hästgarnarna och i vårt trädgårdsland. Kan vi äta våra jordgubbar?

De höga byggnaderna på andra sidan järnvägen kommer att fungera som en omvänd ljudvall för oss. Bullret från varje passerande tåg kommer att studsa mot industribyggnaderna och dåna ut över oss, istället som för idag spridas över det öppna landskapet. Vi kommer även att störas av det ständigt sus och brummande från alla klimatanläggningar.

Vad händer med vår lilla by och på värdet på vårt hus? Kommer vi någonsin att kunna sälja vårt hus om vi vill? För vem vill bo här sedan? Malmö har lanserat Käglinge som det gröna och en plats att trivas. Området är ännu attraktivt men hur länge?

Det här är ett stort svek mot oss boende. Nya väg 101 tvingades vi att acceptera trots att det skär rakt igenom natursköna riksintressen men detta vansinnesprojekt, ALDRIG!!!

Om det nu inte får bara 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. Lägg en pågatågstation vid Holma gård och vips har man ett stort och omväxlande grönområde bara 10 minuter med tåg från Malmö city.

Golfbanan, rekreationsområdets skog och trevliga lättpromenerade gångvägar på landet. En plats att göra utflykter till för barnfamiljer, gamla, motionärer, skolklasser, handikappade och hundägare. Lätt tillgängligt och enkelt. Kan inte det vara en idé att bygga på istället för att för all framtid förstöra denna plats.

Något som en stor del av Malmös befolkning kan ha glädje av och hela Sverige, eftersom området är av riksintresse.

Jeanette och Anders Karlsson, Krombyvägen 67, framför i skrivelse 2007-08-26 följande:

Vi undrar varför ni tvunget ska lägga ett stort JVC i ett naturskönt område när det finns andra platser som redan är industriområden, typ längs Västkustvägen och norra hamnen. Här i Krumby finns redan näringsidkare som passar in i miljön; varför vill ni då lyfta bort dem för att ersätta med tung industri och göra det sämre för både miljö och människor?

F.ö. är vi oroliga för vårt privata avlopp som i slutändan rinner ut i Riseberga-bäcken - vi ser risken att det slår tillbaka om ett så stort område som det planerade läggs under betong. Vi har också "eget vatten" och ser stora risker för framtiden när ni måste dränera för dessa enorma byggnader och spår.

Risken är att ni fördärvar "den sista biten skånskt landskap" nära stan som alla kan nå på enkelt sätt.

Vi protesterar på det kraftigaste mot att ni tänker disponera om det "öppna landskapet" till betongkolosser, en skog av elstolpar; ljus nattetid där det bör vara naturligt mörkt, ljud och trafik dygnet runt av både bilar, fläktar och rängering av tåg samt avgaser från biltrafiken dag som natt till området.

Slutligen bifogar vi broschyren "Argument mot en planerad tågdepå/ verkstad mellan Glostorp, Lockarp, Käglinge och Krumby i Malmö stad" och hoppas att ni vill ta till er våra samlade argument innan det är för sent och naturen blivit förstörd.

Följande bilaga har bifogats och finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret:

"Argument mot en planerad tågdepå/verkstad mellan Glostorp, Lockarp, Käglinge och Krumby i Malmö stad"

Jan-Olof Larsson, Krombyvägen 4, framför i skrivelse 2007-09-04 följande:

När jag fick planprogrammet 20070628 ringde jag Mikael Wallberg och undrade över spåret på min mark, den s.k. tarmen, Käglinge 5:213.

Fick då besked på att detta är inget som kommer att märkas, då det kommer att ligga 6 meter ned. Jag äger och brukar marken, vore konstigt om jag inte skulle märka av detta!

Fick höra att planeringen är på lång sikt, visar det sig då inte att området från början redan är för litet? Man tänker gå in på privat mark!!

Lars-Erik Larsson, Vångavägen 15, framför i åtta skilda skrivelse som samtliga är daterade 2007-09-05, följande:

Skivelse 1

Det talas i tidigare detaljplaner om vikten av förbindelsen mellan Oxie och havet över Vångavägen? Då det inte står något om hur man tänkt klara denna förbindelse kräver jag att planprogrammet Pp 6017 skrinläggs.

Skivelse 2

I tidigare översiktsplaner står det att verksamheter som etablerar sig i äldre jordbruksfastigheter lämpligen skall flyttas till bättre lämpade "industri-områden". Hur kan man då överhuvudtaget fundera på ett sådant jätteprojekt som det tågtekniska centrumet skulle innebära.

Jag yrkar på att Planprogrammet Pp 6017 skrinläggs.

Skrivelse 3

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. Malmö Kommun hade ju inga problem med att ändra sin högt flygande planer om stor bilindustri i västra hamnen. Redan 20 år senare var planerna helt annorlunda och det byggdes bostäder på det område man tidigare sålt till SAAB för 1 krona.

Det är bra karlar som kan ändra sig.

Jag kräver med ovanstående som stöd att planprogrammet Pp6017 skrinläggs.

Skrivelse 4

Finns det några ekonomiska utredningar som talar för Glostorp kontra t.ex Norra hamnen när det gäller etablering av tågtekniskt centrum: Kan man i så fall få ta del av dessa utredningar? 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, begär jag att planerna enligt planprogrammet Pp 6017 skrinläggs.

Skrivelse 5

Det talas i tidigare planprogram om en på båda sidor om Vångavägen 50 meter fredad zon. Då det inte någonstans i Planprogrammet Pp 6017 förklaras hur man tänkt att lösa det, anser jag att planerna på det tågtekniska centrumet i Glostorp skall skrinläggas.

Skrivelse 6

Vi samrådsmöte den 22/8 2007 sa Jernhusens representant att belysningen på det järnvägstekniska centrumet skulle vara riktad neråt? Han sa också att ljuset nattetid inte skulle vara mer störande än KF:s storlager i Bro. Det låter ju tillfredställande eftersom Bro ligger 650 km norrut och knappast inverkar störande på de riksangelägna natur- och kulturområdena kring Glostorp. Emellertid menade han nog tyvärr inte så utan att strålkastarna skulle som i Bro stå på hela natten och lysa upp vår mörka närmiljö. Detta är skäl nog för mig att yrka på att Planprogrammet Pp 6017 skrinläggs.

Skrivelse 7

Då banverket redan nu har problem att komma ner till de maximalt tillåtna bullervärdena tror jag inte att man kommer att klara det med en 4 gånger så tät trafik. Därför yrkar jag att Planprogrammet Pp 6017 skrinläggs.

Skrivelse 8

Jag yrkar på att planerna på industriell verksamhet i den "ointressanta kilen" mellan Glostorps kulturhistoriska miljö, Käglinge rekreativområde, Sofiedals Golfbana och Lockarps och Krombys bysamhällen omvärderas. 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 Lindskog, Östra Stallmästaregatan 17, framför i skrivelse 2007-08-28 följande:

Vill inleda med att påpeka hur oerhört sorgligt jag tycker det är att se hur framskriden hela planen tycks vara hos politiker och intressenter som talar för "järnvägstekniskt centrum"; alla argument mot anläggningen, eller förslag på alternativa lösningar, tycks bemötas med nonchalans och/eller diverse bortförklaringar. Således får man uppfattningen att mötena med allmänheten är "formalia" vars resultat inte inverkar på några beslut överhuvudtaget. Antydning om en väldig tidspress, tillsammans med det tydliga ställningstagandet hos politiker, förstärker också mina misstankar.

Jag har många, många invändningar mot att anlägga ett "järnvägstekniskt centrum" i Glostorp. Främst kretsar mitt motstånd kring mina egna känslor för området ifråga. Jag kan för allt i världen inte förstå hur man ens kan komma på tanken att anlägga en så pass stor industriplan i ett så naturskönt område. Tanken är helt enkelt alldeles främmande för mig. En mer naturlig plan vore att anlägga "tågdepån" i ett mer traditionellt industriområde (och den återkommande punkten att Glostorpsområdet har varit markerat som industriområde sedan 1960-talet är absurd - det var andra tider då). Käglinge med omnejd är inte känt för sin tunga industri - det är känt för sin fina miljö och sin artrika natur. Jag har förhoppningar om att det förblir så.

Vidare är jag, som många boende i området, rädd för att anläggningen kommer att medföra mycket stora ljusföroreningar.

Det har framkommit att miljöförvaltningen motsätter sig planerna på en anläggning i Glostorp. Det förvånar mig att miljöförvaltningens ord inte väger tyngre rent formellt - och än mer med tanke på den trend som är på uppgång just nu (miljömedvetenhet och värnande om naturen). Planerna på ett "järnvägstekniskt centrum" borde automatiskt ha stoppats där; om miljöförvaltningen säger nej, så är det skäl nog att inte gå vidare i planeringen.

Som framgår av tiden för sändandet av det här brevet, så är jag sent ute. Jag har, som jag nämnde tidigare, många, många invändningar mot planerna på ett "järnvägstekniskt centrum" i Glostorp, men ovan angivna anledningar får räcka för den här gången. Förmodligen inkommer det här brevet den 28:e, rent tekniskt, men jag utgår från att mitt svar tas med ändå (det gavs inte mycket tid att formulera sitt samrådssvar).

Om det ges tid och utrymme till vidare invändningar och synpunkter, så bidrar jag gärna.

Elisabeth och Claes Lindskog, Anders Orkans väg 39, framför i skrivelse 2007-08-27 följande:

Eftersom det är ett av de få "Sista tysta och mörka området" i Malmö så tycker vi att det är förkastligt. Helhetsbilden känns helt fel att lägga ett tungt industriområde där. Detta förstör ju hela naturen här. Det måste finnas ett bättre alternativ där det redan är byggt exploaterat? Samtidigt har Miljöförvaltningen yttrat sig i frågan. Vad har dom för funktion då detta inte respekterats? Vi som flyttat ut hit "på landet" har ju faktiskt valt detta på grund av det vackra landskapet och närheten till naturen! Att vakna till fågelsång, grodor mm är ju en upplevelse som alla borde få ! Vi har tom barn som valt att flytta tillbaka hit till "Gröna Käglinge" med anledning av detta! Ingenting av detta "Centrum" blev dom upplysta om när dom flyttade hit! Detta kom av någon anledning väldigt plötsligt!? Man blir samtidigt väldigt bestört när man får höra om boende som får avslag ang att bygga t ex en dörr och får avslag från byggnadsnämnden då det inte stämmer in i miljön! Konstigt? Men kommunen får tydligen bygglov för mer drastiska byggen? Eller.....? Är detta redan bestämt med anledning av arrende mm? Vi mötte på det första mötet politiker som uppträdde väldigt arrogant (Rubin och Morfidakis)! Är det representativ politik? Stadsdelnämnden då? Gör dom som "Storebror" säger? Dom har ju inte gjort något större oväsen av sig! Eller är man rädd om sitt sas? Det är i vårt tycke bara "Intressenterna" som för sin talan verkar det som....eller? Plötsligt blev det mycket, mycket större än som var sagt från början och mycket bråttom samt tidspressat! Hur kan man förresten beställa tåg när man inte vet var dom ska underhållas? Eller har någon viss politiker bokat platsen och sagt att det fixar sig? Varför? Hur kan det bli så? Plan "B" finns den? Tydligen inte? Detta har vi inte hört någonting om! Det gör oss mycket besvikna – vi känner oss "överkörda"! Än en gång - vi har sökt oss hit pga av tystnad, lugn och ro i

en underbar natur. Då vi även är astronomiskt intresserade så är detta en katastrof pga det uteblivna mörkret! Än en gång så måste Miljöförvaltningens ord väga väldigt tungt - vad har vi annars den till? Vi som ska ha "Ett Grönt Malmö"....eller? Kanske lite till eftertanke? Förstör inte helhetsbilden för oss boende, djur och växter samt alla andra naturintresserade i det "Det sista tysta och mörka naturområdet".

Ellen Myhre-Larsson, Lockarps Bangårdsväg 10, framför i skrivelse 2007-08-26 följande:

Jag är fastighetsägare av Lockarps Bangårdsväg 10, 238 41 Oxie. Har följande invändningar mot planerat Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp:

- tidigare dokumentation över vad man ska ta hänsyn till för området – försiktig exploatering, hänsyn ska ta till miljön, djurliv, växter och övergång mellan slätten och mer kuperad terräng.
- tidigare dokumentation som talar om ett industri område i Glostorp, men lätt industri, detta som planeras är tung industri.
- storleken på det planerade järnvägscentrumet går långt utanför det området som tidigare är avsatt till industri.

Människor gör ett val när de flyttar utanför staden eller tät bebyggda områden. Han/hon söker sig till stillhet, närhet till naturen och ljus och mörker, önskemål om att barn kan få växa upp nära naturen m.m. Samtidig som man väljer bort ev. stads förbindelse med kollektiv trafik, närhet till alla stadens erbjudanden, körning av barn till fritidsaktiviteter, bli insnöad på vintern; ja listan kan göras lång.

Att det är behov av ett Järnvägstekniskt Centrum har jag stor förståelse för, men en anläggning av denna storlek; tung industri; som medför mycket ljud, ljus och föroreningar dygnet runt kommer att kväva de små mycket gamla byarna som ligger i närmiljön. Den planerade storleken gör att det inte kommer att smälta naturligt in i miljön och kommer att påverka den befintliga jordbruksnäringen, ridskolor, husdjursbeståndet, djur, vattendrag och växtliv. Käglinge rekreativområde kommer inte att klara en acceptabel bullernivå. Ett ev. centrum kommer att medföra ekonomisk katastrof för de människor som bor i de närmaste byarna. Huspriserna kommer att sjunka drastisk och de som lever av olik sysselsättning i närmiljön får fördärvat denna möjlighet. Orsaken till att människorna valde att bo just i dessa områden blir taget ifrån dom. Många har även tagit stora lån för att skaffa sig sin bostad eller komma i gång med sin näring. Vem garanterar att dessa människor inte bli ruinerade? Personlig är min man och jag mest bekymrat över hur den ökade trafiken på järnvägen kommer att påverka fastighetspriserna på Lockarps bangårdsväg. Vi har de senaste 10 åren fått Yttre Ringvägen, "Nya väg 101" och nu är man på god väg med byggnation för kommande järnvägstrasé från Öresundsbron mot Trelleborg och Ystad. Även utan ert planerade Järnvägs Centrum i Glostorp, som medför en enorm ökning i antal tog 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.

Löser ni ut mig som fastighetsägare, om min man och jag 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? Orsak: buller från ett enormt antal tog som passerar i dygnet och från Järnvägscentrumet i tillägg till nya 101:an och Yttre Ringvägen.

Anders och Kerstin Nyborg, Vångavägen 30, framför i skrivelse 2007-08-27 följande:

Anmärkning mot planprogram till Järnvägstekniskt Centrum i Glostorp.

Grunder:

Vi anser icke att planprogrammet tillbörligen beaktar vårt enskilda intresse. Planområdet är beläget längs kontinentaljärnvägen 200 meter framför vår fastighet. I dag är ljudnivån vid passerande godståg så hög att samtal utomhus på fastigheten icke är möjlig. Med ytterligare ökad tågtrafik och industri-verksamhet 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.

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

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.

Yrkande:

1. Bullervall längs järnvägens östra sida.
2. Vägövergång vid Holma gård för gående, cyklar och hästar.
3. Säkra golfspelet längs järnvägen vid tågpassage.

För övrigt ifrågasätter vi 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 i skrivelse 2007-08-27 följande:

Förslag till alternativ lokalisering av järnvägstekniskt centrum. Planerna på placeringen av järnvägstekniskt centrum i Glostorp förkastas av de boende i Oxie.

En alternativ lokalisering som inte verkar ha diskuterats sedan Nils Yngvesson nämnde området våren 1977 är området strax söder om Fosie industriområde.

Området som i norr gränsar till Yttre Ringvägen och Fosie Industriområde, i öster till Käglingevägen, i söder till Ystadsjärnvägen och i öster till gocartbanan, har en yta på cirka 450 000 kvadratmeter.

Området är en naturlig fortsättning på Fosie industriområde och en tågdepå här skulle orsaka ringa störningar och konflikter med omgivningarna.

Tågtrafiken till området belastar ej Trelleborgsbanan och störningarna för Lockarp blir mindre då trafiken går på den nedsänkta Ystadsbanan.

Området är planerat som grönområde med golfbana i öster.

Bättre vore att förlägga grönområdet i Glostorp och även flytta golfbanan dit.



Anneli Olsson och Jerker Hansson, Krombyvägen 89, framför i skrivelse 2007-09-05 följande:

Vi flyttade från S promenaden i Malmö 1998 till Krumby och bildade familj. Här hoppades vi finna det lugna friska lantlivet, precis som många andra i det här generationsskiftet.

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 järnvägs-tekniskt centrum med allt vad det medför. Vi bor ända upp till järnvägsspåret och är alltså i stort behov av fungerande bullerskydd redan nu.

Förutom det skadliga bullret skulle bygget av JVC medföra enorma ljus-föroreningar.

Vi är även mycket oroad för vår och våra barns hälsa med anledning av de många skadliga föroreningar som vi 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.

Vi är chockade över att man bara kan fundera på att lägga en så stor industri i en bygd full av människor. En industri i denna omfattning ska naturligtvis 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.

Var rädd om den lilla natur som finns kvar i Malmö tänk "eko-nomiskt" på lång sikt.

Carina Ottosson och Jörgen Hansson, Holma Gård i Lockarp, framför i skrivelse 2007-09-04 följande:

Mitt namn är Carina Ottosson och för drygt 1 ½ år sedan kom jag för första gången till Holma gård. Här har jag varit kvar sedan dess. Jag bor här med min sambo Jörgen Hansson, två stora tjejer 10 och 13 år gamla, tre hundar, en katt och några höns och en tupp. Vi har också en ny liten bebis som snart är två månader gammal. Som aktiva friluftsmänniskor njuter vi av närheten till såväl Käglinge rekreationsområde som golfbanan. Inför framtiden har vi bland annat pratat om att skaffa häst, ivrigt påhejade av döttrarna.

När jag kom hit hade min sambo bott här sedan 1998. Huset, med anor från 1800-talet, var då i stort behov av renovering vilket Jörgen utfört med omtanke och noggrannhet under årens lopp. De senaste investeringarna har bl.a. innefattat två nya badrum och varsitt eget rum till tjejerna. Allt detta arbete har resulterat i ett hus med atmosfär vars inbjudande miljö redan gjort det till den naturliga mötesplatsen för båda våra familjer. Vi firar jul, födelsedagar och andra familjehögtider här. Detta är inte bara vårt hem, gården är en älskad familjemedlem.

Om planerna för tågdepån fortsätter enligt förslaget kommer det att ha en mycket negativ inverkan på vår hemmiljö då vi kommer att få intensiv tågtrafik precis invid knuten. Detta vore för oss högst olämpligt, inte minst med tanke på vår lille son som inom kort kommer att röra sig runt i omgivningarna. Dessutom skulle rälsens belägenhet effektivt skära av oss från både rekreationsområdet och golfbanan. Mycket av husets charm ligger också i dess öppna placering på landsbygden, även detta skulle fördärvas av de föreliggande planerna. Det ökade buller tågdepån skulle medföra är givetvis ytterligare en kraftigt negativ faktor, särskilt för barnens hälsa och välbefinnande. Vi förstår dessutom att detta bygge bara är det första av många förändringar om förslaget går igenom, och ser med förskräckelse fram emot vad dessa skulle kunna medföra. Är detta bara toppen på isberget?

Å min och min familjs vägnar vill jag be er att ta detta i beaktande och tänka om vad gäller planerna för placeringen av tågdepån.

Eva Persson och Jan-Erik Lindén, Krombyvägen 109, framför i skrivelse 2007-09-05 följande:

Vi vill på det bestämdaste visa vår motvilja av detta projekt. Förutom alla sakliga själ som vi skrivit under genom vårt byalag i Krumbys vill vi påtala följande:

År 2004 kontaktade vi er bygglovsavdelning och trafikavdelning. Vi kom i kontakt med er trafikplanerare Inger Blomqvist och hade då en dialog med henne gällande 101:ans nya dragning, efter många samtal med Inger Blomqvist om vägen beslutade vi att den nya dragningen inte är lycklig för oss men vi kunde acceptera beslutet.

Vidare frågade vi om området nedanför oss (där idag den tänkta tågdepån planeras) svaret vi fick var att enligt planen skulle det vara lätt industri, men det finns inga planer på att bygga innan väg 101 är färdig (enl. vägverket 2014).

Vi nöjde oss med dessa svar och började planera för ett husbygge. Det visade sig inte vara lätt, taklutning, utseende, färgval mm. allt för att bevara bykänslan!

Hur det var så fick vi bygglov 2004 och påbörjade bygget sep-okt med färdigställt hus påsken 2005. Vi känner oss grundlurade av vår nya kommun och besvikna. Vi har satt allt på ett kort med vårt nya boende, både vad gäller pengar, skäl, idéer mm.

Vi 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.

Käglinge 11:33 har ägts av vår familj i många år och under mitten av åttiotalet gjordes det en förfrågan till kommunen om det var möjligt avstycka tomten till flera bostäder, ni svarade då med ett nej. Landskapsbilden var viktigt att bibehålla var ert svar! En bostad per markbit godtas.

Om denna tågdepå verkligen blir av vill vi på inga premisser bo kvar här. Vi tycker att kommunen får ta sitt ansvar och lösa in vår fastighet till marknads-mässigt pris om tågdepån klubbas, så vi kan hitta ett nytt boende i en pålitligare kommun.

Per Persson, Krombyvägen 77, framför genom Advokatfirman Tuveson AB i skrivelse 2007-08-23 följande:

Ang. Planprogram för järnvägstekniskt centrum i Glostorp i Malmö

Jag är ombud för Per Persson, Krombyvägen 77, 238 41 Oxie, ägare till fastigheten Käglinge 11:11 och 11:12. Bestyrkt fullmaktskopia bifogas.

Per Persson motsätter sig ett genomförande av det planerade järnvägstekniska centrat vid Krumbys/Glostorp. Som skäl för detta hänvisas i första hand till Krumbys, Lockarps och Glostorp byalags samt Käglinge Egnahemsförenings framtagna argument mot planerad tågdepå. Jag får vidare framföra följande:

MKB för den planerade tågdepån saknas. Nu aktuell fastighet ligger närmast det område som innefattas av etapp 2. MKB för samtliga etapper måste utföras i ett sammanhang. Jag vill peka på följande omständigheter som är av särskild betydelse i sammanhanget. Om planen genomförs så blir det en totalt förändrad landskapsbild. Ett av Sveriges vackraste och mest produktiva jordbruksområden kommer att förändras till ett industriområde. Ett vidsträckt område invid Per Perssons fastigheter kommer att belysas av strålkastare nattetid. Det kan förväntas avsevärda bullerstörningar mot Perssons fastighet.

Per Persson äger även mark väster om järnvägsspåren. Man planerar nu att dels taga bort övergångsstället och dels taga i anspråk en del av fastigheterna genom inlösen för att genomföra den planerade tågdepån. På kartan markerat område går in över Perssons fastighetsgränser. Om planen genomförs och övergångsstället drages in kommer Persson inte att kunna utnyttja de fastighetsdelar som ligger väster om järnvägen. Persson är i behov av dessa fastighetsdelar för sin verksamhet.

Beträffande bullerstörningarna kan tilläggas, att verksamhet på tågdepåområdet kommer att ske även nattetid om planen genomförs. Stora byggnader kommer att uppföras. Norra hamnen bör utredas vidare som ett alternativ till detta projekt.

Ett genomförande av den planerade tågdepån kommer att medföra betydande miljöpåverkan.

Planprogrammet är i nuvarande utformning inte utformat så att de fördelar som kan vinnas med det inte överväger de olägenheter som planen orsakar Per Persson. Per Persson motsätter sig planeringen i dess helhet. Om det slutliga beslutet ändå blir att en tågdepå skall tillskapas på platsen så kan det inte anses vara tillräckligt motiverat att lösa in en del av Perssons mark, ej heller att taga bort övergångsstället.

Skälig hänsyn har inte tagits till befintlig bebyggelse - äganderätts - och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

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 från 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.

För det fallet att kommunen går vidare med planeringen begär Per Persson att fastighetsplan skall antagas för det område av den kommande detaljplanen som ligger närmast Per Perssons fastigheter.

Markområdet väster om Per Perssons fastigheter skall användas för de ändamål för vilka området är mest lämpat med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Det kan inte anses 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.

Planprogrammet beaktar inte de natur- och kulturvärden som finns på platsen och främjar inte en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Planprogrammet innebär ej heller ett främjande av en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror.

Vid planering och planläggning skall kommunen iakttaga miljökvalitetsnormer enligt MB 5:3. Dessa skall ange föroreningsnivåer och störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljö eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter och som inte får överskrida eller underskridas efter en viss angiven tidpunkt eller under en eller flera angivna tidsperioder m.m.

Följande bilaga har bifogats och finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret:

”Fullmakt för advokat Michael Tuveson eller den han i sitt ställe förordnar att föra talan i ärende ang planerad tågdepå vid Krumby/Glostorp”

Stefan Pålsson, Krombyvägen 100, framför i skrivelse 2007-09-03 följande:

Hej Mikael. Hoppas att du tagit till dig allt som blivit sagt gällande detta bygge som ni har tänkt er här ute. Då vi köpte vårt hus och påbörjade renovering av detta så var det inte tal om någon flytt av väg 101, och än mindre att det skulle byggas ett jätte komplex till industri här ute i Krumby. Vi visste att det var planerat en ökning av tågtrafiken till Trelleborg med en ev. utbyggnad till dubbelspår, detta har varit mer eller mindre på tal sedan slutet på 50-talet, och ändå bestämde vi oss för att satsa på detta hus. Nu har vi fått väg 101 söder om oss vilket inte var känt, men efter en massa olika turer så kom den där som vi tyckte var bäst och vi tillsammans med en del andra löste ett problem och inte bara flyttade det. Nu har vi fått ett nytt problem på halsen och nu skall vi försöka lösa detta. Om vi tittar i översiktsplanen som är beställd av

kommunfullmäktige så står det klar och tydligt 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. Då vi själv förhört oss om att bygga till vårt hus och fått ett muntligt nej för att det inte ligger 4 meter från den grusväg som kommer att stängas av när nya 101:an kommer och att vårt hus som är byggt på mitten av 1800-talet ligger där det ligger och inte 4 meter från tomtgräns så gick ju inte detta. Ej heller mina grannar som byggt nya hus fick bygga som de bad om för då skulle dessa hus bli för höga och inte passa in i den befintliga bymiljön. Skulle ni nu ge bygglov till detta komplex så är de tidigare svar vi fått från er gällande våra hus skrattretande. Det är också inritat ett stickspår rätt igenom byn vilket är helt otroligt. Det kommer att förstöra än jävligare. Då detta kommer att gå in på privat egendom och troligt vis 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. Detta spår kommer också att ligga utanför det ev. planerade industriområdet. Detta område var från första början avsett för ev. mindre industrier men det har ni ändrat till tungindustri istället, som ni kan. Alltså kommer vi att bo med Trelleborgs järnvägen på ena sidan och väg 101 på andra sidan om vårt hus, och där i mellan detta komplex med sidospår mm. Nä fy f-n. Vad tänker ni på? Om vi tänker vidare så betvivlar jag jernhusens utredningar. Först och främst så behöver dom inte stå och slå sig på bröstet för att dom inte mörkade stickspåret, det vore väl fel om man inte skulle vara ärlig i detta skede, eller. För det andra så betvivlar jag också att det skulle vara så svårt att bygga detta nere vid Containerterminalen eller i dess närhet. Kan man flytta Kiruna och flyga till månen så är väl nästan ingenting omöjligt, bara man har den goda viljan och den rätta känslan och inte tänker på dagarna efter pension då man skall sitta med sina barnbarn och vissa hur duktig man varit och förstört en hel by samt de boende i denna byns liv, deras närhet till naturen, deras husvärden, deras hörsel, deras luft mm. Än en gång sätt dig in i vår situation och ställ dig själ och alla andra i det hus där du sitter vilket ni helst av allt vill se när ni öppnar ögonen på morgonen, ett eller flera rådjur som vi ser nu eller en stor järn koloss som vi kommer att få se. Nä tänk om och satsa på norra hamnen istället det kommer ni att vinna på i längden, sanna mina ord. Det kommer att visa sig i framtiden och då kan ni vara stolta och ha något bra och berätta om.

Tänk också väldigt noga över miljönämndens uttalande gällande detta bygge och kör inte bara över allt och alla. Det talas ju bara om att vägar och industrier, ni struntar ju helt och hållet i den lilla människan, men det är väl så det skall vara i denna egoistiska värld.

Roland Sjöberg, Krombyvägen 119, framför i odaterad skrivelse inkommen 2007-09-07 följande:

- Hade mark söder om Krombyvägen i slutet på 80-talet där jag försökte att bygga växthus och bostad men fick avslag för att man ville bevara landskapsbilden. Kommunen hade inget emot en byggnation norr om Krombyvägen där redan en stor areal med växthus låg. Jag bytte till mig mark av ägaren J.O Larsson 1990 och samma år byggde jag mina första växthus (3840 m²). En tillbyggnad på (2560m²) tillkom 1994 och ytterligare en på (3200m²) 1998 efter ett markköp där kommunen av sagt sig förköpsrätten. År 2003 skulle en ny packhall samt yta för plantuppdragning byggas men fick avslag för att utredningen om väg 101 inte var avslutad (bif Karta, ansökan och beslut). Cirka 10 miljoner kronor har investerats i anläggningen och tusentals timmar oavlönat arbete som ännu inte betalt sig.
- Den planerade tågdepån i anslutning till en modern tomatodling är något som inte fungerar. Plantorna behöver minst sex timmar mörker för att fungera. Humlorna som pollinerar tomatplantorna kommer att störas nattid av buller/ljus och kommer då inte att pollinera odlingen, även alla nyttodjur kommer att störas. Ref. <http://www.grotek.dk/> - grotek@grotek.dk
- Vi är ett familjeföretag med sju anställda, mina söner har gått diverse kurser/skolor i tomatodlingsteknik för att om några år kunna ta över odlingen.
- Krav vid en eventuell tågdepåbyggnation.
Ersättningsmark där nya växthus uppförs (flytt av gamla vh, dyrare).
Samma areal och samma yta på växthusen.
Anslutningar (naturgas, el, kommunalt v/a och dränering).
Nybyggnation inom samma område +/- 5km.
Samt möjlighet att bygga ett hus i anslutning till växthusen.

Följande bilagor har bifogats och finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret:

Ansökan förhandsbesked tillbyggnad av växthus och bostad 2003-02-24.

Underhandsbesked ang nybyggnad av växthus 2003-03-19.

John, Susanne, Richard och Thomas Tegger, Liljedals Gård i Glostorp, framför i odaterad skrivelse inkommen 2007-08-27 följande:

Undertecknad är boende i Glostorps bykärna och kommer att drabbas på ett negativt sätt av den tilltänkta rangerbangården, tågdepå, verkstad och Järnvägstekniskt centrum.

Vi flyttade till Glostorp 1996 med ambitionen att få en lugn och trygg tillvaro, fri från det pulserande dag och nattliv som är kännetecknande för Malmö City. En plats där gamla, unga, barn och vuxna kan känna sig trygga i en gemenskap.

Valet att flytta till Glostorp var en självklarhet, då vi ville komma från Malmö men ändå kvarstå inom Malmö Stad, vilken vi varit trogna genom åtskilliga generationer bak i tiden.

På vår gård, som byggts ca 1850-1880, har vi vårt boende och bedriver även verksamhet i form av inackordering av hästar samt viss uppfödning av Svenska halvblod.

Vi är kraftigt emot etablering av denna byggnation/järnvägstekniskt centrum, då den kommer att förstöra den fridfulla tysta och lugna miljö som vi dagligen omges av. En annan del av vår verksamhet består i att bl.a. äga och förvalta fastigheter, och vi har valt att ha vårt kontor på hemmaplan, just för att njuta av djur och natur så mycket som möjligt. En stor del av den yrkesverksamma tiden på dygnet vistas vi i hetsigt och stressat tempo i bl.a. Malmö/Köpenhamn och behöver då det lugn och den avstressande tillvaro som Glostorp och dess omgivningar bjuder på i form av öppna vidder, tystnad och mörker på natten

Vi har idag två barn, Richard 7 år och Thomas 4 år, båda födda i byn på gården och går i skola/dagis i Käglinge. En trygg, säker och lugn uppväxt på landet var vad vi ville ge dem genom vår etablering i Glostorp. Hade vi velat bo i ett industriområde eller rangerbangård, hade vi flyttat till industrihamnen istället. I byn finns det ytterliggare barn i ungefär samma ålderskategori. Vi ser att det kommer bli risker i närmiljön i samband med både byggnationen och under driften av en sådan anläggning. Den ökande trafiken till området ökar risken för olyckor. Risken med att området kan dra till sig kriminella klientel som främst rör sig i dylika industriområden.

Att förstöra ett kulturellt och miljömässigt väl bevarat landskap med stora och områdesförstörande, förfulande byggnader med tillhörande rangerbangård, verkstad m.m. och 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. Området är ej dolt av vare sig växlighet såväl som 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 underjord. De nyplanteringar som skall hjälpa till och dölja området är nonsens, då det tar 30-50 ar 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 ytterliggare. Vi ser risker med de stora samlade högvoltsledningarna och dess magnetfält, som kan påverka växt och djurfauna samt i högsta grad människor negativt. Detta är ej berört i utredningen. Ljuset från strålkastare kommer att lysa upp området och ej längre ge mörker på natten. 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. Den fauna av allt från grod-djur till fålthare och rådjur kommer att mista sin naturliga vistelseyta. Påverkan på den redan överbelastade Risebergabäcken oroar oss.

Vår anläggning består idag av 7 ridhästar men vi har tillstånd från Miljö&Hälsoskyddsförvaltningen och Jordbruksverket till totalt 15 stora hästar. Tack vare planerna på en tågdepå har vi redan tvingats till att reducera vår verksamhet, då vi inte kan se en fortsättning och kontinuitet för våra inackorderade hästar/hästägare om ett så stort område bebyggs och kapar av våra naturliga ridvägar. Vi märker också redan en skepsis mot att inackordera sin häst i området, då de ej vill rida i vare sig en byggarbetsplats och ej heller i en rangerbangård. Vi får svaret, att då finns det mycket lugnare och finare platser att välja på utanför Malmös gränser.

Vi nyttjar dagligen Käglinge rekreationsområde 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. De stora tågseten, bullret från området samt utformningen av området, skrämmer dessutom lätt en häst och medför då en stor risk för skador på både häst och ryttare. Att idag rida på ängar/fälten i området är en frihet som vårt boende ger. Vi är inte intresserade att rida i en rangerbangård med tung industri runt knuten.

Det är skandal att man ens för planer på att bygga denna typ av anläggning i en så gammal och välbevarad kultur och naturmiljö, med den rika flora och fauna som erbjuds i Glostorp. Malmö Stad går emot sina egna planer och riktlinjer om gröna lungor och öppna ytor i en allt jämt förtätande stad.

Mina erfarenheter, då jag reser mycket i tjänsten i olika storstäder - främst utomlands, är att man skall bevara den lantliga idyll som finns nära stan och ge övriga Malmöbor en möjlighet att uppleva naturen på ett enkelt sätt utan att först behöva resa timmar i buss. Detta har också tidigare varit Malmö Stads ambitioner vad gäller det aktuella området med Käglinge rekreationsområde, utbyggnad av golfbana o.dyl.

Vi vill att denna verksamhet skall etableras på ett för ändamålet bättre anpassat område, i anslutning till t.ex. norra hamnen i Malmö, där området redan är bullerskadat, där möjligheterna till samordning med andra redan etablerade verksamheter finns och där ingen bostadsbebyggelse ligger i omedelbar närhet till området m.m.

I de dokument som redan framkommit, har inga alternativ egentligen behandlats utan beslutet har i princip redan fattats av Jernhusen och på hög politisk nivå inom Malmö Stad.

En etablering i Glostorp kommer medföra dryga merkostnader, inom bl.a. VA, ombyggnader av broar i Lockarp, Krumby, arkeologiska undersökningar, mm samt de dryga kostnader som en lång utdragen process med överklagande upp till högsta instans kommer att medföra.

Vi kommer såsom boende att överklaga eventuella beslut om bygglov upp till högsta instans och kommer dessutom, om etableringen mot förmodan blir av, att

framställa ekonomiska ersättningskrav genom skadeståndsprocesser för uteblivna intäkter, värdeminskning på fastigheter m.m. gentemot Malmö Stad och Jernhusen.

Marie Valentin, Vångavägen 19, framför i skrivelse 2007-09-05 följande:

Eftersom jag sedan 19 år bor mitt i det planerade området har jag noga följt planeringen kring Glostorp. Det har 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 i Planprogrammet Pp 6017, varför jag kräver att planerna skrinläggs.

Kenneth Wårlind, Långhögsvägen 43, framför i odaterad skrivelse inkommen 2007-08-22 följande:

Jag undrar varför man inte har tagit med Svågertorp i undersökningen av lämpligt område till tågdepåområde. Jag frågade Anders Rubin på förra mötet och han svarade att marken där är avsedd för bostäder för då kunde man sälja till ett högre pris. Men sälj marken till samma m²-pris till Jernhusen så blir det samma förtjänst på marken.

Paul och Ann-Charlotte Åbom, Krombyvägen 69, framför i skrivelse 2007-09-04 följande:

Som boende på Sofiedals Gård i Krumby motsätter vi oss de planer kring ett järnvägstekniskt centrum som redovisas i Planprogram Pp 6017 för området i Glostorp/Krumby.

Ett järnvägstekniskt centrum skulle kraftigt försämra vår boende miljö och påverka vår hälsa negativt.

Vi har valt att bosätta oss i Krumby för att kunna bo i en lugn, säker och trygg miljö för både vuxna och barn. Vi vill inte bli utsatta för buller i våran bostadsmiljö, det har påvisats i flera utredningar att buller är orsaken till en hel rad olika sjukdomar. Vi har även läst en artikel av Eskil Fagerström där han påvisar att metall från tågen kan orsaka hjärtsjukdomar, detta känns för oss som bor i området väldigt oroande.

Mars 2006 köpte jag Paul Åbom och min fru Ann-Charlotte fastigheten Sofiedals Gård av kommunen, genom ett transportköp av min far Jan Ohlsson som arrenderat gården av kommunen sedan 1983. Under alla de år som min far har arrenderat Sofiedals Gård har det inte funnits möjlighet till köp av gården p.g.a. väg 101:s nya dragning. När nu sträckningen för vägen är klar gick kommunen med på att sälja gården. Vi diskuterade med Kommunens fastighets avd. (Staffan Pettersson) vilka planer som fanns för närområdet. Då sades att en del av marken på andra sidan av järnvägen är avsatt för industri-mark, eventuellt skulle en liten del av Kvarnby bilskrot flytta hit. Nu planeras

ett stort Järnvägstekniskt Centrum på 450 000 kvm. En månad efter det att vi 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.

På Sofiedals Gård har vi egen brunn med eget dricksvatten som har god kvalité, vi är oroliga för vilken påverkan ett järnvägstekniskt centrum skulle ha på varat dricksvatten. Grundvattennivån är hög på Sofiedals Gård ca:2m.

Inger i Oxie framför i skrivelse 2007-08-22 följande:

Senast 27/8? Varför så brottom? Uppskov till 5/9.

Skitprat. Taktik. Yteffektiv?

Ja, det är stadsmiljö, även i Oxie, Käglinge, Glostorp. För oss som bör här i alla fall.

Ni går ut så fint i Malmö kommun med EMÖ. Finns människan för er egentligen. Lider ni av storhetsvansinne i Malmö!

Ja, jag är socialdemokrat och kommer så att vara hela livet, men aldrig att jag lägger min röst på er. Ni är inte det minsta rädda om naturen. Ligger det inte i tiden att man tänker på kommande generationer.

Tre skrivelser med tillsammans 1305 namnunderskrifter har 2007-08-31 inlämnats med följande snarlika ordalydelse:

Skivelse 1

Protestlista mot tågdepå i Glostorp.

Skivelse 2

NEJ TACK! Till bangård i Glostorp

Skivelse 3

Tågdepå och tågverkstad i Käglinge/Glostorp – Nej tack!

Två skrivelser med tillsammans 186 namnunderskrifter har 2007-09-06 inlämnats med följande snarlika ordalydelse:

Skivelse 1

Rädda grodorna och djuren i Käglinge Vi protesterar!

Vi som går i klass 4C på Oxiegårdens skola vill protestera mot att det ska byggas en rangerbana utanför Käglinge rekreationsområde. Vi vill att djuren och framför allt grodorna ska få ha sitt Naturreservat kvar. Det är nästan det enda Naturstället vi kan åka till för att titta på och undersöka/upptäcka Naturen. Hit åker vi för att njuta av naturen och koppla av både på skoltid och på vår fritid. Det är ett mycket viktigt område för oss. Vissa av djuren i

Käglinge rekreationsområde är fridlysta och borde få fortsätta all leva i fred. Vi vill att ni som bestämmer tänker på naturen, grodorna och de andra djuren och anstränger er för att hitta ett annat ställe att bygga rangerbanan på!

Skrivelse 2

Rädda grodorna och djuren i Käglinge Vi protesterar!

Vi som går i klass 5C på Kungshögsskolan i Oxie vill protestera mot att det planeras att byggas en rangerbana utanför Käglinge rekreationsområde. Vi vill att djuren och framför allt alla grodorna, som riskerar påverkas väldigt mycket av både ljus och ljud från rangerbanan, ska få ha sitt Naturreservat kvar. Det är nästan det enda Naturstället vi kan åka till för att titta på och undersöka/upptäcka Naturen. Hit åker vi för att njuta av naturen, lyssna på grodornas roliga kväkande och koppla av både på skoltid och på vår fritid. Det är ett mycket viktigt område för oss. Det ligger oss mycket varmt om hjärtat! Vissa av djuren i Käglinge rekreationsområde är fridlysta och borde få fortsätta all leva i fred. Vi vill att ni som bestämmer tänker på naturen, grodorna och de andra djuren och anstränger er för att hitta ett annat ställe att bygga rangerbanan på!