



1 AV 2



Natttåget från Stockholm har kommit in med tio vagnar och tvätten kan börja vid den nuvarande tågdepån nedanför Frihamnsviadukten. Arbetsledaren Mikael Kulcsar tar itu med toalettömningsen. Foto: Emma Larsson

MALMÖ

Idag avgörs om protesterna mot tågdepån gett resultat

Av **Britt-Marie Bergström**

Först publicerad: 16 januari 2008 23:30

Senast uppdaterad: 20 januari 2008 02:00

38 kommentarer >>

Framtida kaos på Centralen i Malmö eller slut på friden i Krumbys? I dag ska stadsbyggnadsnämnden bestämma var Malmös tågdepå ska placeras.

LÄS/SE MER

- Beslut om tågdepå i Glostorp

MALMÖ. Kanske ska natursköna Krumbys förvandlas till ett industriområde, ett järnvägstekniskt centrum.

Malmös byggkommunalsråd Anders Rubin (s) ska klubba beslutet – men sitter på dubbla stolar.

I Krumbys bor 73 personer. Många är unga familjer med barn som hjälps åt att bevara den gamla idyllen med utsikt över vidderna mot Glostorp, Sofiedal och Käglinge. Kampen mot tågdepån har ökat gemenskapen.

Sara Jensen driver en ridskola med shetlandsponnyer. För ett par år sedan sökte hon bygglov för ett ridhus i det hörn av gården som ligger närmast rälsen och den blivande depån. Hon fick nej med motiveringen att det kunde störa framtida bostadsbebyggelse. Nuvarande grannar godkände planerna. – Om de bygger tågcentret måste jag ha ett ridhus. Jag kan inte skrika på barnen så att jag överröstar tågen, säger Sara Jensen.

Nu plingar det lite lantligt från järnvägsövergången när godstågen susar förbi.

Det är en kontrast till miljön vid den nuvarande tågdepån nedanför Frihamnsviadukten. Där gäller det att se sig noga om bland spåren med brusande ekipage på väg till eller från stationen.

Produktionschefen på ISS Trafficare, Mats Johannesson, visar runt på anläggningen. Här finns ett trettiotal spår för tågsätt som ska synas mellan turerna.

– Vid 23-tiden är det fullproppat här, berättar han.

Ungefär en gång per dygn rul-lar varje tågsätt som avslutat sin tur i Malmö genom tvättanläggningen och sedan vidare för inspektion och eventuella reparationer.

En saneringstvätt finns bredvid för nerklottrade vagnar eller tåg som till exempel har kört på människor eller djur.

150 personer turas om att jobba dygnet runt för att göra tågen rena och trafikdugliga igen. Men det blir alltfler passagerare som skräpar ner och alltfler vagnar att ta hand om. Halva spårområdet försvinner när Bangården byggs om för Citytunneln år 2009–2011.

Teddy Persson som har arbetat med utredningen för Jernhusens räkning säger att det blir kaos i hela Skånetrafiken om det inte finns en ny anläggning när Citytunneln öppnar 2011.

Mats Johannesson vet inte heller hur det ska lösas. Han har jobbat på platsen i 30 år och sett hur trafiken bara ökat. Men han förstår dem som protesterar mot Glostorpplanerna.

– Jag skulle inte heller vilja ha en sådan här anläggning in på knutarna, säger han.

På torsdag väntas politikerna i stadsbyggnadsnämnden godkänna att tågdepån flyttar till Krumbly.

– Det finns ingen anledning att utreda placeringen mer om inte intressenterna kommer med något annat, säger stadsbyggnadsnämndens ordförande Anders Rubin (s).

Samma svar har de protesterande byalagen fått när de bett att få träffa kommunalrådet och framlägga sina argument.

Rubin anser att placeringen av tågdepån är färdigutredd. Banverket, Jernhusen och Skånetrafiken har gjort en fördjupad lokaliseringstudie och kommit fram till att ett område väster Kontinentalbanan, mellan Glostorp och Käglinge rekreativområde, är det bästa alternativet. Om stadsbyggnadsnämnden godkänner placeringen ska det göras en miljökonsekvensbeskrivning och detaljplaner. Så fort beslutet är fattat startar Jernhusen projekteringen.

Till handlingarna vid dagens möte finns en tjock bunt av kritiska yttranden från berörda. Det är inte bara byalag och enskilda fastighetsägare som radat upp mängder av argument för att en dygnet runt-öppen tågdepå inte ska läggas nära godrika naturområden och bostäder.

Också länsstyrelsen, Malmös miljönämnd, Malmö kulturmiljö och Lantbrukarnas riksförbund är kritiska mot planerna. Oxie stadsdelsfullmäktige säger inte nej men undrar om anläggningen måste vara så stor.

Sara Jensens man Robert Jensen i Krumbly byalag berättar att inlagorna gäller en tidigare studie. Den senaste har varken han eller någon annan i byalagen fått möjlighet att kommentera. Han kämpar för andra alternativ och säger att han inte kan tänka sig att det verkligen blir en anläggning utanför hans lilla by.

Stadsbyggnadsnämndens ordförande Anders Rubin (s) sitter på dubbla stolar.

Som ledamot i Skånetrafikens kollektivtrafiknämnd kan han inte motverka att trafikens entreprenörer rustar upp. Som kommunalråd och folkvald ordförande i Malmös stadsbyggnadsnämnd ska han jobba för medborgarnas bästa.

Han sitter också i styrelsen för hamnbolaget Copenhagen Malmö Port som berörs av ett av motståndarnas alternativ – att flytta depån till Norra hamnen.

Anders Rubin tycker inte att det är något problem med hans dubbla uppdrag så länge han företräder offentliga styrelser. Det hade varit en annan sak om det hade varit privata bolag, tycker han.

Verkstad för 64 personer

Banverket, Jernhusen och Skånetrafiken önskar plats för en tågdepå. Kommunen anser att det också kan skapas ett järnvägstekniskt centrum med industrier, forskning, utbildning, övernattningsbostäder och annat som kan ha anknytning till verksamheten.

Malmös företrädare i planeringen tänker främst på tågagnstillverkaren Kockums Industrier som måste flytta från sina lokaler i Västra hamnen år 2013 eftersom deras kontrakt är uppsagt och området ska användas till annat.

Det samlade behovet skulle kräva en yta på 450000 kvadrat-meter, vilket motsvarar ungefär 70 fotbollsplaner. Det behövs spår för de långa tågsätten och hallar som är tillräckligt höga för att vagnarna ska kunna lyftas upp vid underhåll och reparationer. Anläggningen skulle vara öppen dygnet runt.

Projektgruppen bakom utredningen konstaterar att miljön är känslig och anser att det bör göras så mycket som möjligt för att anläggningen inte ska störa. Men ingen påstår att den kommer att smälta in. I första etappen planeras en verkstad för 64 fordon per dygn och en depå för 120 fordon med 5000 meter spår, plus växlar, rangerspår och ut- och infart. Enligt Jernhusens utredare kostar den ett antal hundra miljoner att bygga upp.