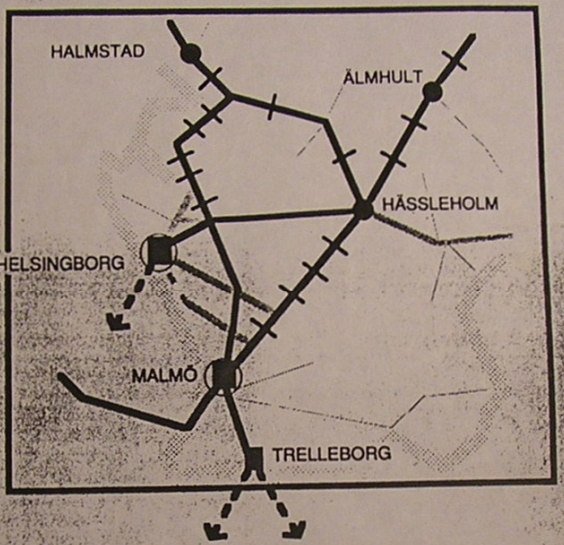
Nr 486

Nr 486 A

Riksbanegård Syd

skisser + protester Indnvendinger



RIKSBANGÅRD SYD

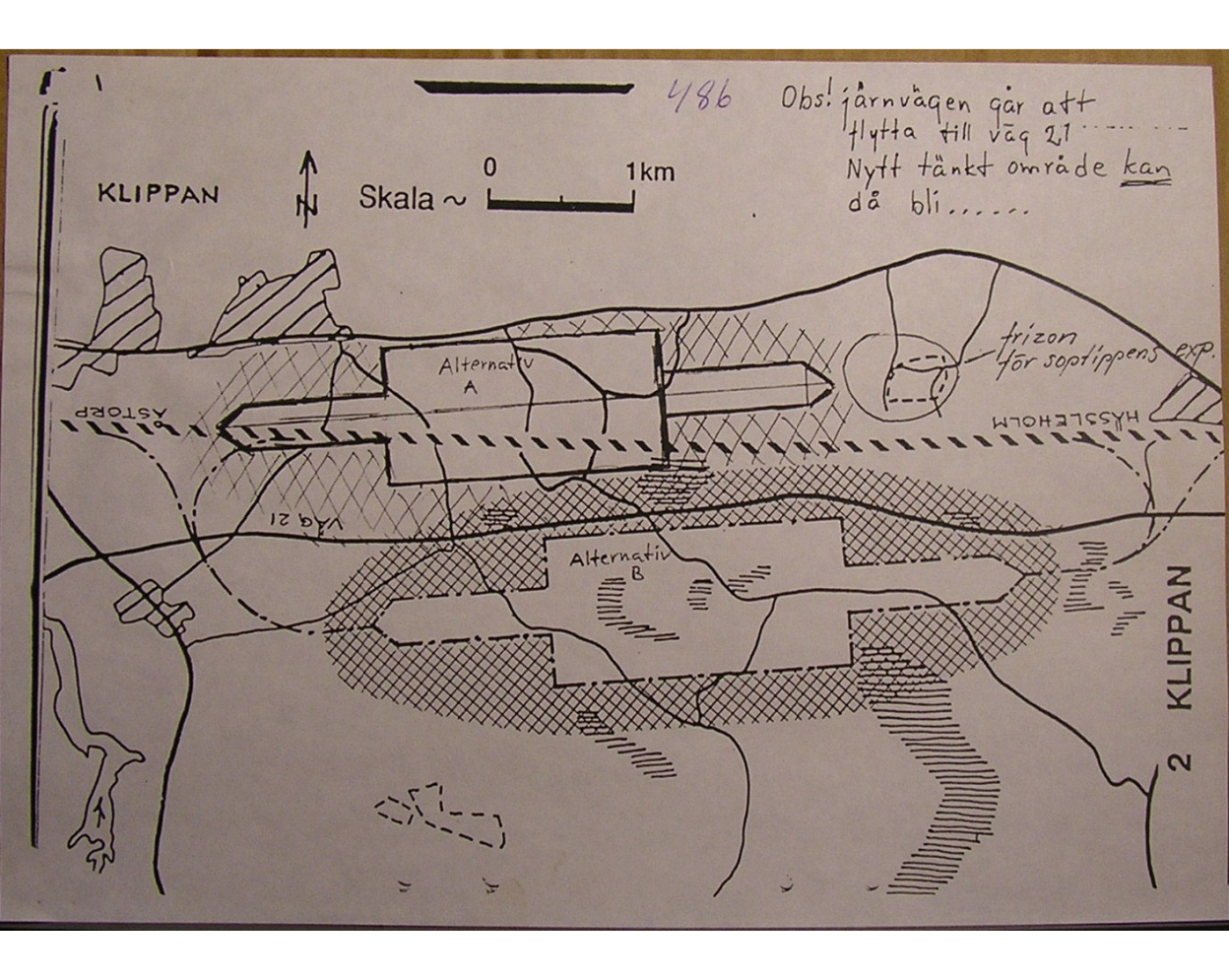
Lokaliseringsutredning

SCANDIACONSULT

BANVERKET

ALN

SUNDSVALL/MALMÖ JUNI 1991


486
Obs! järnvägen går att flytta till väg 21 .....
Nytt tänkt område kan då bli .....
KLIPPAN
N
Skala ~
0
1km
Alternativ A
Alternativ B
trizon för soptippens exp.
ASTORP
HÄSSLEHOLM
VÄG 21
2 KLIPPAN

Nr 486 A

Riksbangård Syd

— en strategisk investering inför 2000-talets godstransporter

SJ

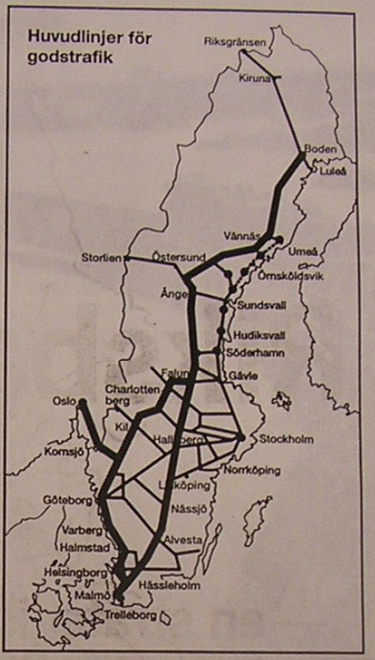
Bakgrund

Under senvåren 1990 startade diskussioner mellan företrädare för SJ och Banverket om projektet "Systemstudie Riksbangård Syd". Bakgrunden till projektet är dels SJs behov av bättre effektivitet och kvalitet i den framtida godsproduktionen, främst med kontinenten, dels Banverkets pågående planering av investeringar i det framtida stomjärnvägsnätet.

I södra regionen kommer Skåne att kraftigt påverkas av de planerade investeringarna i järnvägens infrastruktur. Detta främst beroende på den ökande trafiken från Skandinaven och Finland till Danmark och kontinenten med planerade bro- och färjeleder.

För att skapa en effektiv och lönsam produktion måste därför en koncentration ske till färre rangerbangårdar s.k. riksbangårdar i huvudlinjenätets förgreningspunkter. Kontakten med järnvägsföretag i centrala Europa bekräftar att den svenska strategin för godstransporter på järnväg ligger i linje med vad som planeras på kontinenten.

En av de viktigaste komponenterna i en "Systemplan för järnvägen i Skåne" är därför en Riksbangård (RBG) Syd. Denna kommer att förändra produktionen på bangårdarna och tågplanen, men även att påverka produktionssystemet i andra delar av Europa.
Det fortsatta arbetet får ge underlag för beslut om eventuell etablering, lokalisering och utformning av en riksbangård för godstrafiken till/från och genom Skåne.



Godsmarknadens utveckling

Effektiva godstransporter bedöms som en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft. Transportbranschen står inför en stor utmaning när det gäller att möta kraven från transportköparna och konkurrensen inom den gemensamma europeiska transportmarknaden. Kundernas värderingar av godstransporter utgår från kravet på en låg kostnad men andra faktorer spelar numera en alltmer betydelsefull roll.

Industrins utveckling mot större och mer specialiserade produktionsenheter med ofta stor geografisk spridning innebär i sig ökade transportbehov. Ökad förädlingsgrad och därmed högre varuvärden ställer ökade krav på kvalitet, flexibilitet och snabbhet i transportsystemet. "Time Compression" i näringslivet där transporterna mellan underleverantörer, olika tillverkningsenheter och grossister/återförsäljare ses som en integrerad del i ett flödestänkande ställer krav på tidshållning och rättidighet.

Lastbilssystemet har varit framgångsrikt med att möta marknadens krav, framför allt avseende utlandstransporterna, men en ökande satsning på järnvägarna i Europa med kraftfull byggnad, bidrar emellertid till en ökad framtidstro inom järnvägssystemet. Trängseln i luften och på vägarna i Europa innebär att tillväxten i trafiken måste överföras på järnväg. Transportrådet har bl. a. mot bakgrund av ovannämnda faktorer och Långtidsutredningen 1990, gjort prognoser för utrikes godstransporter fram till år 2020. Med 1990 som bas innebär prognosen att transportvolymen på järnväg bedöms öka med 41 % till år 2000 och 155 % till år 2020. Dessa volymökningar ligger till grund för studien.

Ökad konkurrenskraft

För närvarande finns tre olika "system" för vagnslasttrafiken till/från kontinenten: direkttåg från en region i Sverige till rangerbangårdarna Maschen och Seddin i Tyskland, direkttåg från en uppsamlingsplats i Sverige till en målregion på kontinenten samt konventionell vagnslasttrafik "hela vägen".

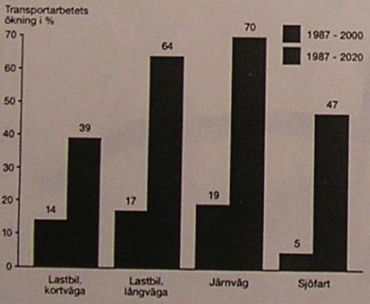
Det nya med riksbangård Syd är att samtliga direkttåg till och från kontinenten bildas eller bryts på bangården.

Med dessa möjligheter att i Sverige bilda frekventa direkttåg till aktuella destinationer i förbeställda tåglägen, kommer kontrollen över kontinenttransporterna att öka markant och transportprodukten därmed förädlas. Det ovannämnda förhållandet kommer också i princip att råda för transporter syd till nord.

För nordisk industri innebär möjligheten till kortare leveranstider, men framförallt rättidighet i transporterna, ett bidrag till industrins strävan efter "time compression", som stärker konkurrenskraften.

En annan viktigt funktion hos RBG Syd är att vara "Sverige gränsen", med depåfunktioner och övrig gränsadministration. RBG Syd skall dessutom ur distributionssynpunkt kunna ersätta nuvarande bangårdar i Skåne och därmed bidra till en väsentlig rationalisering av produktionen.

Godstransport-prognos



Enligt prognosen ökar således transportarbetet med järnväg från 18,2 miljarder tonkm år 1987 till 21,7 år 2000 d.v.s. med 19% och till 31 miljarder tonkm år 2020 d.v.s. med 70%.

Inom den konkurrensutsatta delen av transportmarknaden ökar järnvägen sin marknadsandel från ca 30% år 1987 till ca 34% år 2000 och 37% år 2020.

RBG Syd=Europabangård Nord

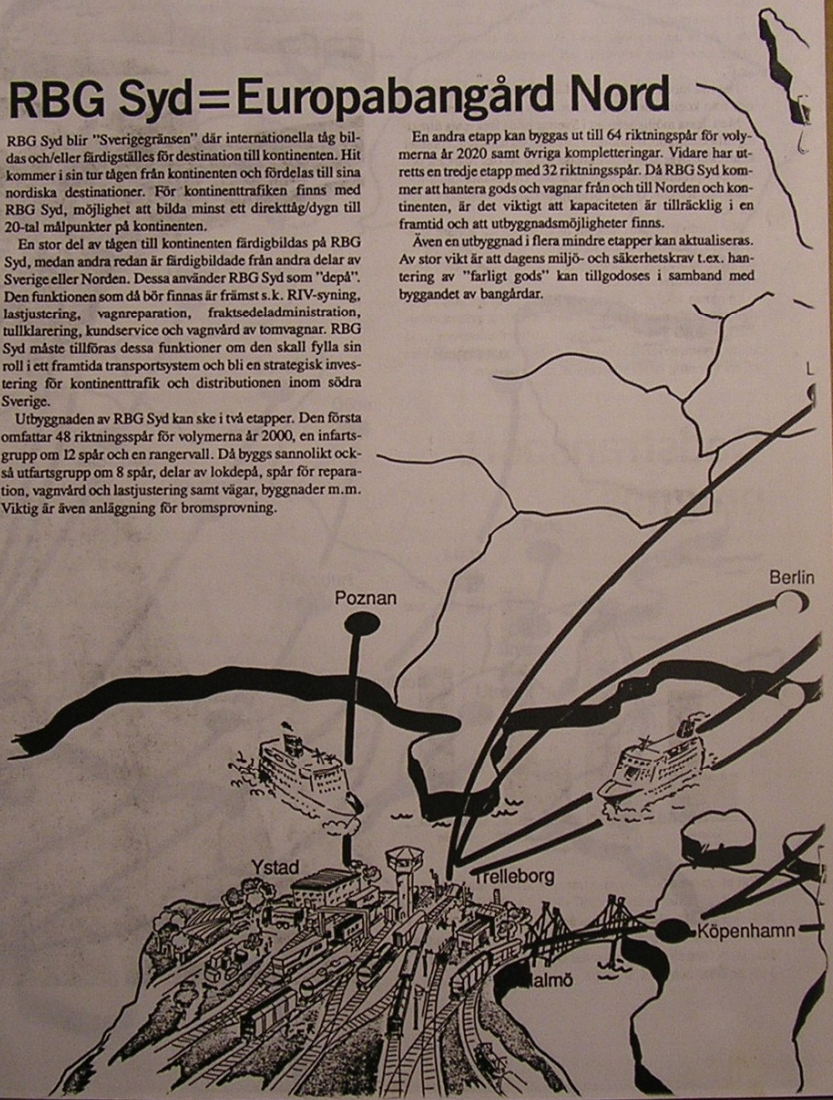
RBG Syd blir "Sverigegränsen" där internationella tåg bildas och/eller färdigställes för destination till kontinenten. Hit kommer i sin tur tågen från kontinenten och fördelas till sina nordiska destinationer. För kontinenttrafiken finns med RBG Syd, möjlighet att bilda minst ett direkttåg/dygn till 20-tal målpunkter på kontinenten.

En stor del av tågen till kontinenten färdigbildas på RBG Syd, medan andra redan är färdigbildade från andra delar av Sverige eller Norden. Dessa använder RBG Syd som "depå". Den funktionen som då bör finnas är främst s.k. RIV-syning, lastjustering, vagnreparation, fraktsedeladministration, tullklarering, kundservice och vagnvård av tomvagnar. RBG Syd måste tillföras dessa funktioner om den skall fylla sin roll i ett framtida transportsystem och bli en strategisk investering för kontinenttrafik och distributionen inom södra Sverige.

Utbyggnaden av RBG Syd kan ske i två etapper. Den första omfattar 48 riktningsspår för volymerna år 2000, en infartsgrupp om 12 spår och en rangervall. Då byggs sannolikt också utfartsgrupp om 8 spår, delar av lokdepå, spår för reparation, vagnvård och lastjustering samt vägar, byggnader m.m. Viktig är även anläggning för bromsprovning.

En andra etapp kan byggas ut till 64 riktningspår för volymerna år 2020 samt övriga kompletteringar. Vidare har utretts en tredje etapp med 32 riktningsspår. Då RBG Syd kommer att hantera gods och vagnar från och till Norden och kontinenten, är det viktigt att kapaciteten är tillräcklig i en framtid och att utbyggnadsmöjligheter finns.

Även en utbyggnad i flera mindre etapper kan aktualiseras. Av stor vikt är att dagens miljö- och säkerhetskrav t.ex. hantering av "farligt gods" kan tillgodoses i samband med byggandet av bangårdar.



Rom
Bologna
Milano
Linz
München
Basel
Stuttgart
Dijon
Bordeaux
Paris
Metz
Frankfurt
Bryssel
Utrecht
Düsseldorf
Hamburg
London

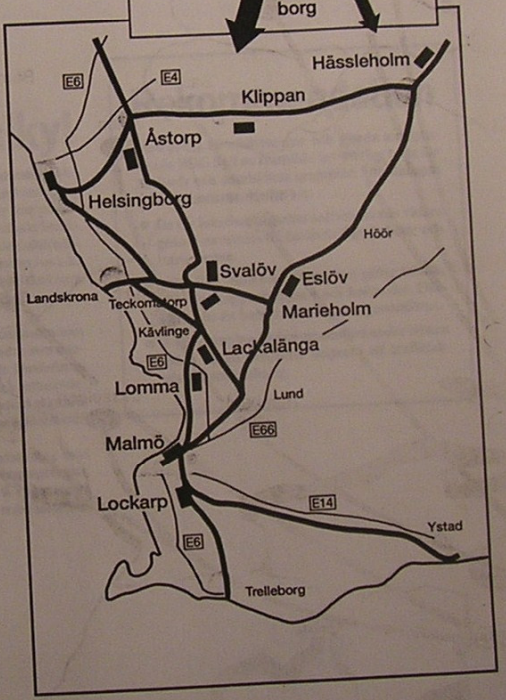
Lokalisering i Skåne

Lokaliseringen av en Riksbangård för godstrafiken är en komplicerad fråga med många aspekter. RBG Syd kommer att kräva betydande areal, mark som redan idag används i något syfte och som många intressenter kan göra anspråk på. De eventuella lokala skador och intrång som anläggningen medför, bör dock inte tillåtas överskugga det faktum att järnvägstrafik är miljövänligt, säkert och resurssnålt, men framför allt att satsningen är strategisk för svensk industris framtid.

I en särskilda lokaliseringsutredning, som genomförts, studerades 12 intressanta lokaliseringslägen inom Skåne. Efter en första genomgång av alternativen vid vilken främst utbyggnadsmöjligheten och reservvägar i järnvägsnätet bedömdes reducerades alternativen till 6 st: Marieholm, Eslöv nord, Lackalänga (Lund) samt Svalöv, Hässleholm och Åstorp.

Kriterier som användes var: hur väl lokaliseringen stödjer RBG Syds koncept avseende den långväga trafiken och distributionen samt möjligheten att ur marknadssynpunkt lokalisera en kombiterminal till RBG Syd. Andra kriterier var kapacitetseffekter, marginalkostnader, möjligheten att exploatera marken samt miljökonsekvenser bl.a. avseende natur, jord- och skogsbruk, kultur, friluftsliv, vatten, luft, buller och säkerhet.

För den fortsatta översiktliga bangårdsutredningen och till grund för den samhällsekonomiska utvärderingen, har främst tre alternativ studerats: Marieholm, Eslöv och Lackalänga. Ett av dessa har utgjort grund för de fortsatta samhällsekonomiska bedömningarna. Hittills gjorda bedömningar pekar på att någon av dessa platser är "bästa" alternativ. I lokaliseringsutredningen bedömdes det som omöjligt på grund av platsbrist att bygga ut de befintliga anläggningarna i Helsingborg och Malmö, i syfte att klara de ökande volymerna och att samtidigt uppfylla Riksbangårdskonceptet.



Effekter för produktionen

Effekterna av att genomföra RBG Syd, blir väsentliga för såväl kontinenttrafiken, distributionen i Skåne och Blekinge samt övriga Sverige. Som underlag för bedömningarna ligger framtagna tågplaner, lokomlopp och distributionsplaner för de studerade tidpunkterna år 2000 och år 2020 med och utan RBG Syd.

Direkttågen innebär att den genomsnittliga transporttiden kan minskas med ca 25 %, högre frekvens i många av relationerna och en fast ankomsttid på bestämmelseorten. Dessutom underlättas kontrollen av var vagnarna befinner sig.

Samlokalisering av olika operativa ledningsfunktioner medför att samarbetet med den dagliga anpassningen av godsplaner med utländska förvaltningar och färjetrafiken underlättas och effektiviseras. Vad gäller reparationer, tomvagnsvård på inkommande vagnar samt förstärkt översyn kommer också att beaktas vid dimensioneringen av verkstadskapaciteten.

Distributionen i Skåne och Blekinge påverkas avsevärt genom en koncentration till RBG Syd. Gruppväxlade tåg kan leverera vagnar direkt till kund utan ytterligare rangering. Effekterna i övriga Sverige blir främst ett minskat antal undervägsrangeringar, samt behov av färre riktningsspår för Skånetrafiken. Kombi vill så långt som möjligt producera egna heltåg mellan kombiterminaler.

Samhälls-ekonomisk kalkyl

För att möjliggöra jämförelser och prioriteringar mellan olika projekt använder Banverket i sina samhällsekonomiska beräkningar vissa gemensamma förutsättningar som prisnivå, kalkylperiod, kalkylräntan m. m. För varje objekt beräknas kostnadsdifferenser mellan det s. k. utredningsalternativet och ett jämförelsealternativ. Resultatet redovisas i en s.k. nettonuvärdeskvot som bör vara 0 för att objektet skall vara lönsamt. Nuvarande genomsnittskvot i den svenska investeringsplanen är 1,3.

Kalkylens stora intäktsposter är rangeringskostnaden som minskar med 2,9—4,5 mdr, trafikeringskostnaden som minskas med ca 1 mdr och tidsvinster om ca 2 mdr. Nuvärdet av anläggningskostnaden uppgår till ca 2,5 mdr och nettonuvärdeskvoten blir 1,6—2,2. Med effekten av minskad vägtrafik och verkstadsinvesteringen inräknad förbättras lönsamheten ytterligare.

En känslighetsanalys visar att en kostnadsökning med 30 % på anläggningen eller en reducering av rangeringar, volymer och tidsvärden med vardera ca 30 % ej ger sämre kvot än 1,2; detta tyder på att RBG Syd har en stabil samhällsekonomisk lönsamhet.

Rekommendation

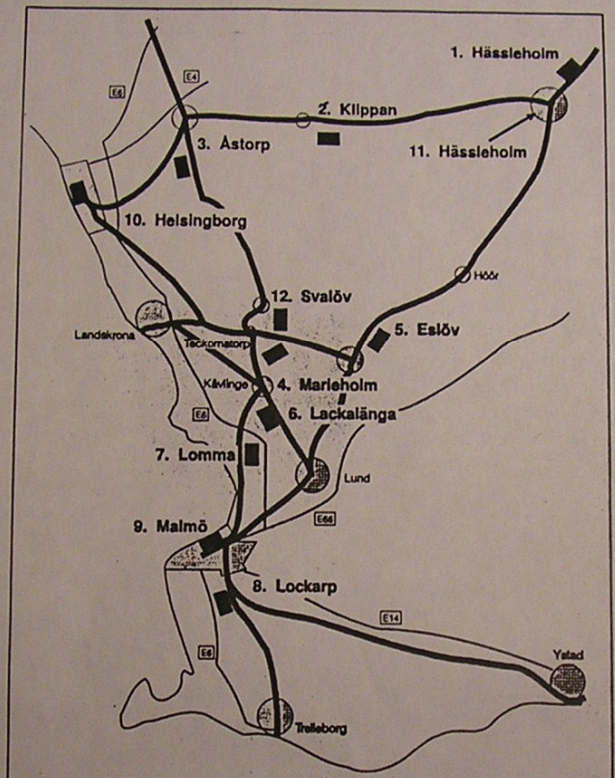
Med givna förutsättningar och gjorda antaganden är RBG Syd en framtida investering både för SJ Gods och samhällets synpunkt. Utredningen rekommenderar därför att:

- **De tre lokaliseringsalternativen utreds vidare genom en remiss till berörda myndigheter och intressenter.**
- **RBG Syd studeras snarast vad gäller teknik, lämplig etapputbyggnad och kostnader. Därefter bör en bangårdsutredning genomföras.**
- **En Systemplan Skåne genomförs under hösten -91, i vilken projektet belyses i ett trafiktekniskt sammanhang.**

Projekt ''Systemstudie Riksbangård Syd''

Stab Strategisk
Utveckling

Planerings-
avdelningen



RIKSBANGÅRD SYD

UTREDNINGSOMRÅDEN

0. SAMMANFATTNING

Systemstudie Riksbangård Syd (RBG Syd) startade senvåren 1990. Bakgrunden till projektet är dels SJ:s behov av större rationalitet i den framtida godsproduktion, främst mot kontinenten, dels Banverkets pågående revidering av stomnätsplanen. I konceptet RBG Syd ingår: Kontinenttrafik, Distribution Skåne–Blekinge, Gränsadministration, Vagnservice och Kombiterminal. Föreliggande utredning är projektets lokaliseringsutredning. Andra delprojekt är marknadsanalys, produktion, gränsadministration och kalky-lering. Projektet har samröre med "Systemplan Skåne".

Beräknade godsflöden för RBG Syd motsvarar transportrådets prognos för år 2000 och år 2020. Detta motsvarar ca 105 resp 140 avgående tåg. Studien förutsätter bl a utbyggd Västkustbana och en fast Öresunds förbindelse samt utbyggd kapacitet på färjeleden Trelleborg – Sassnitz.

Bangårdens layout innehåller:

- Infartspår
- Rangervall
- Riktningsspår
- Utfartspår
- Lokdepå
- Vagnverkstad
- Förbigångsspår
- Byggnader
- Väganslutningar

Koncentration av
- miljöfarligt gods
- 64% ökning av lastbilstrafik
- 3200 vagnar/dygn ska hanteras

samt eventuellt:

- Kombiterminal
- Spår för gruppväxling
- Spår för gränsadministration

För trafik motsvarande år 2000 krävs 40–48 st riktningsspår och för år 2020 64 st. Fullt utbyggd bedöms anläggningen bli ca 5 km lång och uppta ett markbehov om ca 2,5 km². Sysselsättningen för fullt utbyggd anläggning beräknas bli 400–500 personer.

≈ 7km x 700m med kringytor

Utgångspunkten för tänkbara lägen har varit följande:

- RBG Syd skall ligga nära de stora godsströmmarna
- RBG Syd skall ligga på en bana med genomgångsmöjlighet
- Markutrymme och lämplig topografi skall finnas
- RBG Syd skall inte inkräkta på tätorter och viktigare natur- och kultur-miljöer.

Obs!

* minus arbetstillfällen som försvinner inom nedlagda näringar i området

Tolv lokaliseringsalternativ har analyserats på grundval av följande kriterier

1 Affärskoncept
2 Markanvändning
3 Miljökonsekvenser
4 Trafiksäkerhet
5 Trafikeringskonsekvenser

6 Anläggningskostnader
7 Driftskostnader
8 Kapacitet
9 Flexibilitet

Alternativ 7 Lomma ger för stort intrång i befintlig bebyggelse. Alternativ 8 Lockarp (söder om Malmö) uppfyller för dåligt konceptet med lokal distribution till bl a Norra Skåne och Blekinge. Befintliga bangårdar i Malmö, Helsingborg och Hässleholm, alternativ 9, 10 och 11, saknar utrymme för RBG– Syd.

De sju återstående alternativen efter det första urvalet erbjuder tillräckliga utrymmen för en produktionsanläggning av den här storleken. Inverkan på markanvändningen synes godtagbar och, möjligen med reservation för alt. Klippan, uppstår inga allvarliga konsekvenser för natur– och kulturmiljön. På grund av topografiska förhållanden är kostnaden för alt. Hässleholm och Svalöv 10–20 % högre.

För att uppfylla riksbangårdens affärskoncept bör anläggningen ligga långt söder ut, dock ej söder om Malmö. Närhet till hamn och närhet till distributionsmarknaden styr detta val. Det betyder att läget är gynnsamt i "tratten" Malmö–Eslöv–Teckomatorp. Sammantaget innebär det att de lämpligaste lokaliseringsalternativen enligt denna utredning är

alt 4 Marieholm
alt 5 Eslöv
alt 6 Lackalänga

Tänkbara men mindre gynnsamma alternativ är enligt denna utredning

alt 1 Hässleholm
alt 2 Klippan
alt 3 Åstorp
alt 12 Svalöv

Den genomförda kalkyleringen visar att den sk nettonuvärdeskvoten ligger mellan 1.6 och 3.5 vilket är över den genomsnittliga kvoten för projekt i gällande stomnätsplan. En genomförd känslighetsanalys visar på en stabil samhällsekonomisk lönsamhet.

6.22 KLIPPAN

Uppfyllande av affärskoncept

Klippan är en godtagbar lokaliseringsort som tågbildningspunkt för utlandsdelen av vagnslasttrafiken samt för kombitrafiken.

Men Klippan är ingen lämplig lokaliseringsort med tanke på distributionstrafiken. Gods till och från Malmö-regionen får en förlängning av transporttiden med ca 45 minuter jämfört med om riksbangården lokaliseras till Södra stambanan. Även gods i relationen Malmö-kontinenten får givetvis stora tidsförlängningar.

Klippan ligger alltför långt från Trelleborg för att en Riksbangård här skall kunna fylla funktionen "Sverige-gränsen" på ett bra sätt.

Markanvändning

Jord- och skogsbruk

Området är till större delen skogsbevuxet och är småkuperat. Närmast Klippan finns områden med jordbruksmark, mestadels av lägre klass (1-5). Ett mindre område närmast klippan är av högre klass.

Bebyggelse

Inom hela området finns mellan 60 och 70 bostadshus. De år utspridda över hela området med en viss koncentration till områdets nordvästra del. Konflikterna med befintlig bebyggelse är jämförbar med övriga områden.

Tätortsutveckling

Klippans kommun redovisar i sin översiktsplan utbyggnadsområden för bostäder i östra delen av Klippans och Vedby samhällen, dvs strax utanför det studerade området. I Hyllstofta, intill områdets östra del, finns planer på ett industriområde. En placering av riksbangården inom det studerade området innebär inga konflikter med planderad tätortsbebyggelse.

En placering av riksbangården inom det studerade området innebär relativt goda möjligheter för en utveckling av andra handels- och industriverksamheter i anslutning till bangården, främst i de östra delarna av Klippan.

Vägtrafik

Området genomkorsas av en relativt nybyggd sträckning av riksväg 21 och järnvägen Hässleholm – Åstorp. Även några mindre vägar korsar området. Stax öster om området går väg 108. Vägtrafikförsörjningen av området är bra. En utbyggnad av riksbangården inom huvudsakligen områdets norra del, där det är minst nivåskillnader, förutsätter att riksväg 21 flyttas söderut och aktuell järnväg mellan Hässleholm och Åstorp flyttas norrut.

Ovisst

Man har istället valt ett inkräkta på för naturvärden intressant platserna i de södra delen.

Övrigt

Området genomkorsas av en 130 kV högspänningsledning samt innehåller en soptipp. Vid Sjömossen finns ett intresse för torvtäkt redovisat, samt ett stort intresse för från naturvärdes sida

Miljökonsekvenser

Naturvårdsintressen

Inom området finns några mindre partier med redovisade naturvårdsintressen, främst kring Sjömossen som ingår i ett större område kallat Klosterhagarna – Sorrödssjöarna. Naturvårdsintresset gäller naturbetesmarker, rik flora och fauna samt geologiska intressen vid västra Sorrödssjön. Inga riksintressen berör området.

???

hur det kan tänker bygga bangården?

Kulturmiljövårdsintressen

Området kring det medeltida Herrevadskloster är av riksintresse för kulturmiljövården genom ett stort antal fornlämningar och ett betat kulturlandskap längs Rönne å Herrevadsklosters skola är ett annat område av intresse för kulturmiljövården. Bägge dessa områden ligger strax söder om det område som studerats för riksbangården.

Stenåldersgravar m.m. gamla gärdor

Friluftsliv

Området med ett storslaget beteslandskap kring Herrevadskloster har bedömts värdefullt för det rörliga friluftslivet. Länsstyrelsen har föreslagit att området skall bli naturreservat. Beteslandskapet bör hållas öppet och pågående markanvändning i skogen bedöms inte inkräkta på friluftslivets intressen. Naturreservatet kring Herrevadskloster berör inte direkt riksbangårdens området, men det område som redovisats som intresse-område berör södra delen av det studerade området, för riksbangården.

?

Trafiksäkerhet.

Tillkommer "pågatåg" och riktlinjer

Detta alternativ ger mycket hög belastning eller 72 tåg/dygn på sträckan Hässleholm–Åstorp. Alternativ Klippan är därför mindre bra från trafiksäkerhetssynpunkt.

jmf. sid 1 105. avgående tåg år 2000

Trafikeringskonsekvenser

Väg

Det viktade vägavståndet till Riksbangården från upptagningsområdet är 62 km.

Järnväg

De trafikekonomiska konsekvenserna har ej beräknats för Klippan. Effekterna bedöms vara likvärdiga med Åstorp. Detta innebär att Klippan ger litet trafikarbete för den långdistanta inrikestrafiken. Trafikarbete för distributions- och kontinenttrafiken blir dock stort.

Det totala tågtrafikarbetet blir år 2000 cirka 20.1 miljoner tågkilometer per år. År 2020 ökar tågtrafikarbete till 34.9 miljoner tågkilometrar per år.

Anläggningskostnad

Området är förhållandevis kuperat. Jordlagren utgörs troligen av mer genomsläpplåga material än alternativen i exempelvis Marieholm och Lackalänga. Dessa förutsättningar tillsammans med förekomst av kärrmarker gör att anläggningskostnaden för detta alternativ bedöms bli relativt höga.

Driftkostnad

Driftkostnaderna bedöms inte avvika från normalfallet.

Kapacitet

Sträcka	Intervall kap.	G-tåg/d	Standard
Halmstad-Hässleholm	35-50	2	grön
Hässleholm-Eslöv	145-185	0	grön
Eslöv-Malmö	20-60	0	grön
Hässleholm-Åstorp	55-85	72	gul
Halmstad-Åstorp	65-85	37	grön
Åstorp-Teckomatorp	50-70	87	röd
Teckomatorp/-Malmö	65-90	83	grön
Eslöv	20-60		

Flexibilitet

Normal.

Klippanbygdens Natur
till
SKÅNES NATURVÅRDSFÖRBUND

Synpunkter på lokaliseringen av Riksbangård Syd.

Utredningsförslaget framhåller alternativen Maricholm, Eslöv och Lackalänga. Dessa har sållats fram ur en grupp på sex intressanta lokaliseringsplatser. Här har vi med tillfredsställelse sett att Klippan-alternativet - som fanns med i den ursprungliga lokaliseringsutredningen - inte medtagits.

Klippan-alternativet är tydligen dåligt vad beträffar belägenhet och godsflöde. Ett sjuttiotal godståg per dygn skulle trängas med "pågatåg" och rikstrafik på sträckan Helsingborg - Hässleholm. Det kunde bli problem med både trafiksäkerheten och miljön.

När det gäller naturvårdsintressena konstaterar utredningen "Inom området finns några mindre partier med redovisade naturvårdsintressen". Här måste vår förening protestera. Av bifogad kartskiss framgår att de intressanta - och i kommunens översiktsplan redovisade - bevarandeområdena är betydande i det tilltänkta bangårdsområdet. - Dessutom ser man att det till hälften kommer att ligga inom ett känsligt arkeologiskt område.

Inte minst alarmerande är det att Sjömossen råkar illa ut. Den är en del av naturkomplexet och fågelområdet Sorrödssjöarna. Sjömossen har man lyckats skydda från torvtäkt - bangårdsområde blir det aldrig tal om!

Hinnabjer är ett intressant fornminnesområde i en starkt kuperad natur. En stor del av det södra området är för övrigt kuperat. Det betyder vacker natur men också höga anläggningskostnader. Här kan de två ingå en fruktbar symbios och avstyra projektet!

Vi är glada över att Klippan-alternativet inte prioriterats. Måtte det aldrig komma upp till diskussion igen!

Klippan den 30 augusti 1991

För KBN

.....
Åke Gilbertsson

Nr 486 #

Intresset var stort. Lokalen räckte inte till. Informationsmötet om nya Riksbangården började med att alla fick byta till en större lokal. Foto: JAN NYANDER, NST

NEJ, NEJ, NEJ,

– Vi vill inte ha en bangård!

KLIPPAN: Med ett trefaldigt NEJ avfardade klippanborna Riksbangården.

För att understryka protesten överlämnades listor med 650 namnunderskrifter.

Informationsmötet om Riksbangård Syd började med byte av lokal. 200 klippanbor ville informeras om Folkets hus B-sal räckte inte på långa vägar. Folkan på våningen under måste användas.

Från banverket ställde Göran Sewring upp och informerade. Från kommun Ulf Eckefeldt, Svensson, m, höll i det hela.

– Vi har inte politiskt tagit ställning till Riksbangården. Än så länge redovisar vi bara de fakta som finns. Det är trevligt att så många är intresserade, hälsade Bengt Svensson.

Under drygt en timme informerade Göran Sewring och Ulf Eckefeldt. Det var en mycket lågmäld information. Bilderna som visades var små och otydliga.

– Det är oförskämt att locka folk till information och det går varken att se eller höra vad de håller på med där framme, sa flera personer till NST under kvällens lopp.

NEJ, NEJ, NEJ

En som inte mumlade var Albin Jönsson. Hans hus ligger mitt i den tänkta bangården. Han höll ett kort och kärnfullt anförande där han ifrågasatte bangårdens placeringen i Klippan.

– Bangården är ett hot mot våra hem. Vår hembygd blir ödelagd, sa han.

Bangården kommer att placeras i en småkuperad terräng som alltså ska planas ut. Vi inte acceptera en sådan "platta" i landskapet.

Albin Jönsson befarade också att husen i Hyllstofta skulle skaka sönder på grund av den tätta godstågstrafiken.

Med ett trefaldigt rungande NEJ visade de flesta i publiken vad de ansåg om bangårdens placering i Klippan.

Albin Jönsson har tillsammans med 1991 års miljöpristagare i kommunen Lars Hansson samlat in namnen.

Eslöv bäst

Kommunens och banverkets representanter fick var sin lunta med 650 namn. Men Göran Sewring säg inte speciellt ledsen ut för det. Det finns nämligen andra orter som visat positivt intresse.

– Hässleholm fanns inte med från början i planerna. Men man visade så stort intresse från den stan att vi nu utreder en placering där som ett alternativ. Men bästa platsen för en sådan här bangård ur ekonomisk synpunkt är vid Eslöv, sa Göran Sewring.

I slutet av detta året ska banverket ha klart för sig var bangården ska ligga. Vid sekelskiftet kan bygget börja för första etappen. År 2020 är det dags att lägga andra och sista etappen.

Men alla är inte emot att Riksbangården. Ett ensamt JA hördes efter alla nej-ropen.

ALF NORDERYD

Protestlistor med 650 namn mot placering av Riksbangård Syd i Klippan överlämnade Albin Jönsson till kommunrådet Bengt Svensson, m, och Lars Hansson till banverkets Göran Sewring.

Delfia vann damkorp

KLIPPAN: Delfia

Klippan

Han ska kämpa mot sjukhus

JK granskar lä

PERSTORP: Han polisanmälde misstänkt brottslighet på vårdcentralen och räddade 100 000 kronor åt landstinget.

Sjukvårdsledningens tack:

– Du får sparken som vårdcentralchef!

Jan-Olof Andersson, till i onsdags chef för vårdcentralen i Perstorp, är bitter. Nu kämpar han mot ledningen för Hässleholms sjukvårdsdistrikt för sin heder och för det han anser vara rätt.

– Jag känner mig mycket illa behandlad av sjukvårdsdirektör Nils Olof Sennmalm och chefsöverläkare Åke Helldahl, säger Jan-Olof Andersson till NST.

– Jag vägrade acceptera att misstänkt brottslighet skulle sopas under mattan, men har inte fått något stöd av Sennmalm och Helldahl. De har istället myglat och försökt mörklägga.

JK granskar

Nu ska justitiekanslern (JK) i Stockholm granska de två sjukvårdschefernas passivitet – och om det var riktigt att sparka Jan-Olof Andersson som chef för vårdcentralen i Perstorp.

Åke Helldahl, chefsöverläkare i Bjärnum, var den som fattade beslutet att ta ifrån Jan-Olof Andersson hans chefsskap. I gårdagens NST betecknade Helldahl Jan-Olof Andersons uppträdande som mycket olämpligt. – så olämpligt att han inte längre fick stanna kvar som chef.

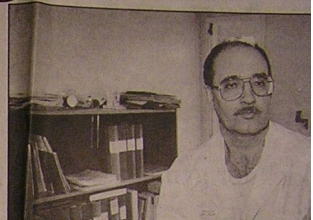
Upprinnelsen var när Jan-Olof Andersson i november förra året lämnade in en polisanmälan mot sina två läkarkollegor. En av läkarna hade felaktigt plockat ut nära 100 000 kronor i ersättning genom att redovisa bilkörning till jobbet som jourtjänstgöring. Den andre läkaren hade godkänt räkningarna.

Agerade själv

– Oegenligheterna upptäcktes redan i augusti, men Helldahl och Sennmalm vill inte att saken skulle utredas närmare. Hade jag inte själv gått vidare till revisorerna och sedare till polisen hade ingenting hänt, säger Jan-Olof Andersson.

– Läkaren har kvar att betala tillbaka pengarna till landstinget.

Strax därpå fick Jan-Olof Andersson höra att en stor mängd



– Det var min skyldighet att anmäla misstänkt brottslighet, säger Jan-Olof Andersson som chef för vårdcentralchef i Perstorp.

De två sjukvårdscheferna har sin uppfattning klar om vad som ligger bakom det uppmärksammade bråket på vårdcentralen i Perstorp: relationsproblem. Läkarna kan helt enkelt inte dra jämt.

Jan-Olof Andersson håller inte med:

– Det fanns inga som helst samarbetsproblem när jag tillträdde som chef. Jag blev till och med rekommenderad av gamle vårdcentralchefen. Att mina två kollegor inte vill ha något med mig att göra sedan jag dragit fram misstänkligheten i ljuset ska vil inte jag lastas för.

Tryckt stämning

Stämningen på vårdcentralen i Perstorp var tryckt igår. Dagen innan hade enligt uppgift ett stormigt möte ägt rum med personalen och sjukvårdsledningen. Jan-Olof Anderssons läkarkort. I stället åtalades hon för brukande av falsk urkund efter anmälan av länsstyrelsen.

Hon nekade blankt.

Visserligen medgav hon att inte heller utländska körkortsinnehavare brukar utfärda falska körkort, men förfalskningen hade hon då rakt inte haft något med att göra.

I samma skick

Hon hävdade att körkortet var i samma skick som det hon fick av länsstyrelsen.

Läkaren var med i en av läkarna t

Hans kolleg

Friades trots falsk

KLIPPAN: Körkorten var förfalskade — men pappköpen.

Båda de åtalade friades av tingsrätten i Klippan för brukande av falsk urkund.

Som NST tidigare kunnat berätta har förfalskade utländska körkort lett till åtal mot en radperstorpsbor.

På torsdagen stod två av dem, en man och en kvinna, inför rätta i Klippan. Båda hade förfalskat och byta ut sina utländska körkort mot svenska.

Den åtalade kvinnans körkort var ett totalt falsarbete. I stort sett varenda uppgift hade ändrats.

Och det på ett amatörmässigt sätt, ungefär som pappskägg.

Hon fick inget svenskt körkortsinnehavare brukar utfärda falska körkort, men förfalskningen hade hon då rakt inte haft något med att göra.

I samma skick

Hon hävdade att körkortet var i samma skick som det hon fick av länsstyrelsen.

Läkaren var med i en av läkarna t

Hans kolleg

Posten ska börshandla

PERSTORP: Posten i Perstorp, aktiespararna och 25 företag satsar nu på att göra det lättare att köpa aktier.

kattjänj tillsammans med posten och Aktieinvest, ett dotterbolag till aktiesparnas förening, locka till sig nya aktiekö-

Misshand

KLIPPAN: Det uppklarade TV-köpet slutade i tingsrätten. Säljaren stod åtalad för att ha sparkat sönder köparens näsa.

Det var inte mycket de båda männen var överens om. Inte mer än att köparen inte betalt en TV och att säljaren hämtat den tillbaka.

– Han sparkade mig i ansikt

Misshand

KLIPPAN: Det uppklarade TV-köpet slutade i tingsrätten. Säljaren stod åtalad för att ha sparkat sönder köparens näsa.

Det var inte mycket de båda männen var överens om. Inte mer än att köparen inte betalt en TV och att säljaren hämtat den tillbaka.

– Han sparkade mig i ansikt

ringsförråden är gamla som gatan.

Kanske skall vi dra ned en smula på gar-

Eftervalsanalyser

I fyra inlägg på debattplats i NST har representanter för socialdemokraterna, centern, folkpartiet och moderaterna ett sin syn på valet 1991.

Gemensamt för tre av partierna är att de mätt i mandat och röstandelar gjorde dåligt ifrån sig.

Några teorier om orsakerna till dessa markanta tillbakagångar har dock inte redovisats.

Både Ingbritt Irhammar (c) och Bo Nilsson (s) hävdar i sina alster att högervindarna blåst kyligt – medborgarna lade sina röster på ny demokrati, moderaterna eller på någon rasistsekt istället för på deras partier.

Men är inte det ett vårdigt uppgivet synsätt?

Vad man säger är ungefär: Vi kan ingenting göra för att opinionen går i en viss riktning.

Ett annat argument som tillgripits är att: Vi nådde inte ut med vårt budskap.

Försummelse med propagandaspridning på skolor och arbetsplatser sägs ligga bakom tillbakagången.

Allra helst om de vet att de genom den åtgärden räddar vapentillverkning i landet och kanske något förband.

Något som inte slagit politikerna är att valet kanske var ett tydligt bevis på det misstroende som finns mot politiken som metod att lösa alla problem i samhället.

I decennier har folkvalda lovat att ordna åt det ena och än det andra. Allt mer av vårt liv organiseras på politisk väg.

Men nu upptäcker svenskarna att vi inte har det extremt mycket bättre än vad människor har det i andra länder. Skillnaden är bara den att Sverige har ett påtagligt mycket högre skattetryck, fler korkade reglering ar och större antal politiska organ än grannarna.

Framför allt socialdemokraterna har vuxit samman med dessa väldiga offentliga system.

Centern och folkpartiet har dessutom varit allt för fega och inte vågat kritisera avarterna. Därför tappade de röster.

Med en sådan analys blir förlusterna begripliga och förklarbara. Kanske kan också ge till och med dra konsekvenser av det inträffade och inleda ett förändrings- och förnyelsearbete.

SAF attackerar!

Få av de förändringar av *arbetsrätten* som Sveriges arbetsgivareförening (SAF) vill se komma till stånd är finna uppskattning hos fackföreningsrörelsen.

Tongångar som kommer att höras är:

– Nu kommer de cigarrökande direktörerna och tar jobbet ifrån dig!

Frågan är dock om alla medlemmar går på vulgärpropagandan? Många är irriterade över de senaste årens utveckling. Det har blåsts till strid för småsaker, vilda strejker har straffats med 200 kronor i böter och det är besvärligt att bli av med arbetstagare trots att de misskötter sig.

Nog finns det de som vill ha ordning och reda.

Det förslagspaket som SAF gav till regeringen på torsdagen innehåller diverse olika delar. Somliga av dem borde kunna genomföras utan större gnäll.

Exempelvis att det skall bli kännbart att delta i olovliga och avtalsbrytande konflik-

Fri företagsamhet
- bra för Sverige

Nu kan Rörelsen blåsa till klasskampsstrid mot elaka SAF.

ter. Ett tak på 5 000 kronor är arbetsgivarna inne på, något som även en statlig utredare tidigare rekommenderat.

Dessutom är det fullkomligt galet att det kan utlysas strejker i så kallade organisationskonflikter. Det är helt bisarrt att företagen skall behöva lida för att facken inte kan komma överens om vilket förbund de anställda skall tillhöra.

förstört en stor del av vår kommun.

Planverket vill lokalisera sin Bangård-Syd till Skåne och ett av alternativen är Klippan, ett alternativ som kommunalrådet Åke Lindroth tydligen tänker arbeta aktivt för.

DEBATT

Projektet innebär ett bangårdsområde som är fem gånger två kilometer och sträcker sig längs nya 21:an från Bjärlunda/Östra Björket upp till Hyllstofta-viadukten samt i en båge ut över Broröd. En annan plan är att lägga den över centrala Klippan från viadukten vid Åbygården upp till Sönnaby och en båge ner till pappersbruket.

En i sanning gigantisk förstörelse där bostäder för ett 70-tal familjer skall utplånas, mark som odlats i generationer skall planas ut och steriliseras.

Om en enda familj skall vräkas från sin bostad på grund av obetalda hyror eller dylikt blir det ett fruktansvärt ramaskri i massmedia. Men här arbetas det med fullkomligt galna och betydliga skattebetalande kommuninnevånare, som inte begår annat än få bo kvar och leva som vanligt.

Detta är ändå endast en sida av katastrofen, därtill kommer att väg 21 måste läggas om och är skissad att gå i en båge, ner mot Sorrödsjön och kommer kanske att beröra Nybygget, Hestra och Stenholmen. Järnvägen skall flyttas norrut, hur mycket är oklart men även om det bara blir 50 meter innebär det att halva Hyllstofta måste bort!

Bangården skall fullt utbyggd kunna rangera 4000 vagnar per dygn, det betyder ett tåg var femte minut, det kan vid knappast ett enda spår klara av? Man kan trolligen räkna med utbyggnad med minst ett, eventuellt två spår. Skall dessa gå parallellt med det gamla måste man hyvla av en bred bit i centrala Klippan. Tänk sen på störningseffekten, ett tåg var femte minut, dygnet runt!

Inte enbart Klippan blir berört, spåren måste komma dit. Blir det vid sidan av det gamla spåret kommer villorna i Pers-

holmsvägen i farozonen, även Åstorp blir berört.

Framtida miljöförstörning med anslutande vägar för lastbilstrafik är så enorm att jag inte kan föreställa mig den, tankvagnar med fenol, ammoniak och andra gifter och gaser till industrin. I ett område som genomkorsas av bäckar och kanaler vilka så småningom rinner ut i Rönneå kan en olycka få oerhörda konsekvenser.

Om detta säger Lindroth: "Vi får ersätta de drabbade."

Hur ersätter man en förlorad hemkänsla?

Hur ersätter man en totalt ödad hembygd?

Det talas om arbetstillfällen, men hur många arbetstillfällen kan det bli för Klippans kommun? Det går väl ganska jämnt ut med skatteinkomsterna från dem som skall köras bort? Vad är det vinsten för kommunen? Jo, en enorm väldtäkt på ett vackert markområde.

Om detta är vad Klippanborna vill ha i framtiden, så fortsätt att sova.

ALBIN JÖNSSON
Nybohus
utrotningshotad

Kommunalrådet Åke Lindroth får i en debattartikel stark kritik för sin vilja att lägga Bangård-Syd i Klippans kommun.

min mening

Tarvlig JO-anmälan

Svar till Niels Nannestad NST den 24 november:

Nu är Nannestad ute och diskuterar JO-anmälan igen. I sitt inlägg gör han sig som vanligt skyldig till ett antal påståenden som får en att baxna.

För det första, att en arbetsrättslig fråga skall prövas av arbetsdomstolen vet varje normalbegåvad svensk. Det får väl snarast ses som ett underbetyg åt Nannestad att han försökt få även denna fråga prövad av JO.

För det andra, så säger JO att Nannestad har framfört åtskilliga påståenden och frågor och att dessa fått sina förklaringar i socialnämndens svar. Andra frågor rör förhållanden där uppgift står mot uppgift och JO finner det inte meningsfullt att gå vidare i denna del. Var så säker Nannestad, hade JO funnit anledning så hade ytterligare utredning föranstaltats.

Vad som Nannestad undanhåller läsarna är detta yttrande av JO: "Vid min granskning av ärendet i övrigt har jag inte funnit något av beskaffenhet som föranleder åtgärd från min sida. Med detta beslut avslutar jag ärendet."

Varför undanhåller du att en granskning skett och att såväl förvaltning som socialnämnd är friad på alla punkter? Jag råkar veta genom kontakt med justitieombudsmannaexpeditionen att en mycket omfattande utredning låg till grund för JO:s beslut.

Nej, Nannestad, nu får det vara slut på det tarvliga handlingssätt som även andra toppolitiker inom partiet utsatts för i tidigare valrörelser.

För min del är detta mitt sista yttrande i JO-ärendet.

MAUD EKENDAHL

MUF öppnar flyktingdörren

■■■ Som ni säkert lagt märke till i massmedia de senaste dagarna så pågår en *stor* kampanj i ABF:s regi mot den okände rasismen här i landet. Alla ungdomsförbund i landet utom MUF deltar.

Det är ju jättebra att man försöker bekämpa rasismen som det är invandrarna, men vi tycker det är fel att vara mot hela tiden, vi vill gå längre än att bara vara mot. Vi är för öppna gränser och en av våra visioner är ju fri invandring och öppna gränser.

När de socialdemokratiska regeringen i december 1989 beslutade att ta emot färre flyktingar var det vi som protesterade mest! Vi har också tagit debatten inom det egna partiet och drivit på för en mer liberal invandrarpolitik. Vi hälsar med glädje den nya regeringens beslut att även ta emot så kallade de facto-flyktingar.

I kampen om en *liberalare* flyktingpolitik har vi tyvärr varit ganska ensamma. Många av de organisationer som nu tränga bakom den här kampanjen mot rasism tycker inte alls att vi skall ta emot fler flyktingar. Socialdemokraterna beslutade ju faktiskt att skicka ut de flyktingar som kommit hit.

Att skriva under ett upprop, hålla ett tal på ett stort möte som sänds i TV – som den här kampanjen går ut på – räcker inte.

Om vi menar allvar med att stödja invandrare och bekämpa rasism så skall vi också tänka på de flyktingar som fortfarande står utanför vår dörr och knackar på: MUF vill öppna dörren. Det vill inte socialdemokraterna, därför är det fel att vi är med i samma kampanj. Vi vill helt enkelt gå längre än vad den här kampanjen vill.

PATRIK KARLSSON
Moderata Ungdomsförbundet

min mening

Debatten är fri i NST. Sidan står öppen. Men skriv kort. Aldrig längre än ett A4-ark. Uppge alltid namn, adress och telefonnummer, även om du undertecknar din inlägg med signatur. Adressen är: Min mening, NST, 262 83 Ängelholm. Välkomna med bidrar!

NST
Nordvästra Skånes Tidningar och Landskrona Posten

Tf. CHEFREDAKTÖR och ansvarig utgivare
PER OLOF EK

REDAKTIONSCHEF och stf. ansvarig utgivare
HENRY CARLSSON

Nyhetschefer:
ANDERS DAVIDSSON
ULRIKA EKBLOM
HARRY MANN
KALLE BERGGREN
Landskrona

Politisk redaktör
BIRGIT BJÖRNESKOG

Verkställande direktör
STIG ERIKSSON

Postadress:
262 83 Ängelholm
Besöksadress:
Metallgatan 8

Telefon: 0431-840 00
Telefax: 0431-820 65
Efter växelns stängning:
Nyhetsavd. 0431-842 60
Sport 0431-842 42
Nattchef 0431-842 53
Övr. orter: Se resp. lokalsida.

© copyright NST 1991

Vid utebliven tidning ring nedanstående nummer
Angelholm 0431-139 95
(Kl. 06–10) Abonnenter inom riktnr.omr. 0431, 0433 och 042 (Kl. 06.00–09.30) Åstorp, Sövdeläarp, Vejbystrand, Förslöv, Jyllinarp o. Munka Ljungby.
Helsingborg 042-17 52 00
(Kl. 06–12) Gäller abonnenter boende i Helsingborg, Höganäs och Bjuvs kommuner samt Hyllinge.
Landskrona 0418-270 55
(Kl. 06–10) Abonnenter inom riktnr.omr. 0418.
Eslöv 0413-160 55
(Kl. 06–09) Svalöv och Röstånga.
Lund 046-13 53 50
(Kl. 06–09) Abonnenter i Kävlinge o. Löddeköpinge.
Hässleholm 0451-495 00
(Kl. 07–09) Abonnenter i Perstorp.
Laholm 0430-172 88
(Kl. 08.00–10.00) Abonnenter i Laholm o. Vaxtorp
Direktabonnemang: 0431-843 00, 0418-575 00, 042-12 64 00

Konkurrerande intressen

Enligt kommunens översiktsplan

- Tätortsutbyggnad. Bostäder resp. verksamheter
- Naturvård
- Å 1-5 — Åkermark med kvalitetsklass
- Kulturminnesvård
- Torv — Torvtäktsintresse

Riksbangård Syd

Område 2

KLIPPAN

Skala 0 1 2 3km

SCANDIACONSULT GILLARK APRIL 1991