

# Yttrande om G/C -korsningar vid väg 23 från föreningar i Norra Mellby och Sösdala

## **Trafikverket**

Ärendemottagningen, Investering  
Diarienummer TRV 2017/81394

Norra Mellby och Sösdala har ett nätverk av unika föreningar som arbetar inom området omställning till det fossilfria samhället och socialt arbete. I Sambrukets eget nätverk ingår t.ex:

- Sambruket
- PimaPrima i Sösdala
- Sösdalabygdens Lokala Utvecklingsgrupp
- Omställning Sösdalabygden
- Fjorgyn
- Mellbymustarna

## Tillgänglighet

Samhället, både stat (järnväg, vägar...), region/kommun (skolor, sjukvård, service...) och medborgare (fastigheter, företag...) har investerat mycket stora belopp under lång tid när man etablerar en ort, stor eller liten, här Sösdala och Tjörnarps. Dessa investeringar förstörs eller kan inte utnyttjas om man därefter skär sönder ortens kommunikationer.

Kombinationen av stambanan och väg 23 kan liknas vid en flod som skär genom landskapet. Den ger kommunikation, men isolerar också. Orter växer normalt cirkulär-symmetriskt frånsett geografiska hinder. Ligger orten vid en flod bygger man en eller flera broar över, och orten växer ut ifrån sitt centrum, och längs de lokala vägarna.

Att lägga in en konstgjord barriär väsentligen *mitt i* ortens omland får snabba effekter på alla verksamheter och kommunerna utvecklas sämre. Den strategiska konsekvensen av att potentiellt skära av hälften av Sösdalas och Tjörnarps omland genom o-synkroniserade väg/järnvägs-passager kan inte nog varnas för ur ett långsiktigt landsbygds- samhälls-perspektiv.

## Säkerhet

Den som går eller cyklar på landet är synnerligen väl medveten om (1) vikten av en enkel och snabb väg - man gör inte omvägar, och (2) trafikriskerna i mörker på snabba landsvägar. Detta kommer inte att vara väsentligt annorlunda för elcyklar eller de allt vanligare elmopederna som snabbt utvecklas till ultralätta transportfordon. En marginellt ökad säkerhet för redan stora, tunga och snabba fossildrivna fordon som helt bekostas av ökad fara och olägenhet för människor, cyklister och fossilfria lätta

fordon är inte en säkerhetsökning utan en dramatisk risk-ökning. Kravbilden *måste* innehålla en helt fungerande nisch för G-C och ultralätta fordon. Fossilfrihet

Transporter med fossilfordon behöver arbetas bort, och även i en nära framtid kompletteras med lätta, eldrivna fordon. Vi vill speciellt betona utvecklingen mot elmopeder och ultralätta lastfordon. De räcker långt i ett lokalsamhälle med transporter på några km, men behöver av säkerhetsskäl separeras från snabb och tung trafik.

## Socialt arbete

Inte bara den praktiska omställningen till fossilfritt, utan även arbetet med människor som helt enkelt inte har råd att ha bil gör att tåg, cykel och gång är prioriterade färd sätt. Vi vill betona föreningarnas nära samarbete med kommun och lokalsamhälle, vilket gör deras verksamhet till en väsentlig del i en levande ort. Detta arbete är helt beroende av en enkel och säker G-C förbindelse till Sösdala station. Besök och transporter sker den vägen dagligen. Alternativet är någon form av påtvingad intern taxiverksamhet som ligger helt utanför dessa föreningars ekonomiska resurser.

*En del av föreningarnas verksamhet och framförallt tillväxtpöjligheter kommer att skadas svårt utan tillgång till bra transport, gång och cykelväg till Sösdala station. Beroendet är så starkt att verksamheterna på sikt kan avvecklas eller själv dö utan detta.*

## Landsbygdsperspektiv

Projektets enda angivna motiv är snabbare förbindelser mellan/till ändpunkterna Höör och Hässleholm (o/säkerheten är ju en konsekvens av tiden/snabbheten, inte en oberoende målsättning.)

Det torde vara uppenbart att ytterligare isolera landsbygden genom att med väg och järnväg ihop skapa en dubbel barriär med ej matchande övergångar har omedelbar, stark och negativ inverkan på landsbygden som plats för både boende och näring. Satsningen på snabbare punktförbindelser blir helt kontraproduktiv då den slår ut landsbygden emellan centralorterna i två *landsbygdskommuner*. Nettoresultatet av sådan isolering kommer därför att konkret skada både Höör och Hässleholms kommuner.

Vi påminner också om landsbygdens ökade prioritering på riks-nivå. Projektet riskerar att bli ett exempel på hur slarvigt genomtänkta åtgärder till förmån för staden konsekvent slår ut landsbygden. Den nuvarande projekt-ansatsen verkar i sin helhet direkt emot landsbygd-intressena.

## Framtida trafikperspektiv

I takt med klimatåtgärdernas ökande betydelse kommer vi att få både stödjande och tvingande åtgärder vad beträffar CO2-effektivitet, lättare fordon och *effektiva* (ej snabbare) transporter. Vidare kommer landsbygdens betydelse för vår försörjning av mat och biomassa att öka, och därmed kravet på att kunna bo och verka på landsbygden utan hinder. Den nuvarande projekt-ansatsen verkar i sin helhet direkt emot såväl klimat- som självförsörjnings-krav.

## Saknade mål och synvinklar

Vi saknar vidare i utredningsmaterialet problematisering och lösningar för många av de aktuella frågeställningarna som är viktiga i en landsbygdskommun:

1. Levande landsbygd (bredare än ”naturskydd”, vilket behandlas i viss mån)
2. *Lokalt* näringsliv - längs vägen
3. *Lokal* matproduktion
4. Kombinerat trafikunderlag för väg och järnväg för orterna.
5. Hållbarhetsmål, CO2/klimat-utredning

Dessa mål är dock högst verkliga i riks, region och kommunpolitik. Vi får intrycket att dessa för kommunerna och även Trafikverket självt (ban-delen) viktiga strategiska synvinklar inte alls har inkluderats i projektet. En försämrad utveckling av Sösdala och Tjörnarps orter kommer att påverka både kommunerna och de investeringar som gjorts och görs i dem och i järnvägen.

Trafikverket innefattar ju både f.d. vägverket och banverket. Att isolera delar av omlandet kommer att strategiskt minska trafikbasen för järnvägsdelen och de boende och näringar som är beroende av dessa.

## Prioriteringsförslag

Eftersom de svåraste övergångarna är järnvägen, så betyder det att alla järnvägsövergångar behöver kopieras exakt över till väg 23, dvs bli planskilda där det finns en planskild järnvägsövergång. Detta blir bas-kommunikationen, som då håller under lång tid (många decennier). Väg och järnväg korsas på samma plats i samma prioritet. Dessa punkter kommer då att framträda som nav i kommunikation, boende och näringsverksamhet.

Matchar man inte väg och järnvägsövergångarna får man förluster i tid, sträcka (CO2) och effektivitet då man måste sick-saka sig fram emellan övergångarna. Sådant slår direkt över i alla verksamheter i ort och omland, och kommunen utvecklas sämre.

(Man kan även tänka sig en större trafikplats i plan med ljusreglering och väsentligt nedsatt hastighet, men det motverkar ju det överliggande projekt målet snabbhet mellan ändpunkterna. Likaså blir det även ett sämre resultat för lokaltrafiken.)

Prioriteringen av väg 23 blir ur samhällsnyttig synvinkel klart kontraproduktiv om det skadar orterna längs vägen, och åtgärderna måste ses i ett bredare samhällsperspektiv. Vi begär att tydlig hänsyn tas till den *samlade* strategin för transporter till och omkring orterna, inte enbart minsta transporttid mellan ändpunkterna.

För Sambruket och flera föreningar i Norra Mellby och Sösdala  
Per O. Andersson, Tekn. Dr.

Ordförande, Sambruket i Sösdalabygden  
Svensköpsvägen 8  
298 94 Linderöd, Sverige

Phone: +46 706 52 56 77  
e-mail: [per.o.andersson@me.com](mailto:per.o.andersson@me.com)