

# Hallaröds hembygdsförening



# Samråd 3

Datum: 210312 TRV 2018/88290

# Hallaröd hoppar inte på tåget

## Kritik mot Projekt Höghastighetsbana i Sverige

Hallaröds hembygdsförening är emot det övergripande projektet att bygga höghastighetsbanor genom Sverige, med fokus på dragningen genom Skåne, (Lund–Hässleholm) av flertalet anledningar, varav några är dessa:

■ Det är en extremt dyr investering, 205–295 miljarder är uppskattningen från Trafikverket för den totala sträckningen. Erfarenheter från andra stora infrastrukturprojekt är att kostnaden till slut ofta blir 40–50 % dyrare än beräknat. Den höga kostnaden riskerar att försvåra andra nödvändiga satsningar på till exempel den befintliga stambanan.

■ Antalet planerade stationer är generellt få, bara tre stycken i Skåne, vilket gör att höghastighetstågen kommer att gynna en mycket begränsad del av befolkningen. Kostnaden för projektet jämfört med den begränsade nyttan är därför inte försvarbar ur ett samhällsperspektiv. För varje investerad skattekrona beräknas mindre än 40 öre komma samhället tillgodo.

■ I Sverige finns inte det befolkningsunderlag som behövs för att höghastighetståg ska kunna finansiera sig självt långsiktigt, vilket betyder att ständigt tillskott av skattepengar är nödvändigt för att finansiera drift och underhåll. Höghastighetståg har byggts världen över sedan 1960-talet, främst i tätbebyggda områden för att sammankoppla flermiljonsstäder. Trots stora befolkningsunderlag är enstaka av dessa linjer idag lönsamma.

■ Höghastighetsbanan är negativ för klimatet. Byggandet av en bana för höghastighetståg är mer komplext, och mycket mer material- och resurskrävande än byggnation av en standardjärnväg. Det är därför inte troligt att koldioxidutsläppen från bygget någonsin, under hela banans drifttid, kommer att kompenseras av att höghastighetstågen i sig är "klimatsmarta".

■ Höghastighetståg drar upp till 60 % mer el än vanliga snabbtåg, vilket inte heller kan ses som klimatsmart.

■ Riksrevisionen riktade 2019 skarp kritik mot beslutsunderlaget för höghastighetsbanan på grund av avsaknad av problembeskrivning och alternativa lösningar. Myndigheten för Trafikanalys har liknande invändningar i sin rapport från 2021.

■ Stockholms handelskammare menade 2019 att höghastighetsbanor är en dålig investering, att kost-nytt-effekten talar mot, tidsvinsten överskattas, och att det riskerar att skapa en evig klimatskuld. Man kritiserade också avsaknaden av analys av alternativa lösningar och uppskattade att kostnaden för höghastighetsbanan kommer bli nästan dubbelt så dyr som Trafikverkets beräkning.

■ Utbyggnad och upprustning av befintlig stambana för järnväg, nya tekniska lösningar för transporter (miljövänliga flyg, elektrifierade och självkörande system etc.) saknas och hade behövt inkluderas i utredningen.

■ Minskat resande till följd av Covid-19 är en ny och betydande faktor som behöver beaktas i analyser och beslutsunderlag framöver.

■ Ett argument för höghastighetsbanor är att det ska bli enklare att resa till kontinenten. Fehrman Belt-tunneln planeras för blandad trafik i 200 km/h. Tysklands nya ICE4-tåg finns i två varianter. Den ena klarar hastigheter upp till 250 km/h men är 346 m långt. Den kortare varianten, 200 m, kan köra i upp till 230 km/h och klarar därmed inte Trafikverkets krav på 250 km/h som lägsta hastighet.



Till: Trafikverket, synpunkter till Samråd 3, Ärendenummer TRV 2018/88290

Från: Hallaröds hembygdsförening

c/o Elin Glad, Södra Hultarp 526, 243 97 Hallaröd

Epost: elin@hultarp.se



Foto: David Larsson

**H**allaröds hembygdsförening är starkt kritisk till hur processen för lokaliseringen av höghastighetsbana genomförs. Båda korridorerna går genom Hallaröd vilket gör att alternativ inte finns tillgängliga. Trots att detta ifrågasatts flertalet gånger under de frågestunder som har genomförts (10/2 och 2/3) har inget svar getts av Trafikverket rörande hur de avser att hantera detta faktum. Det enda svar som har getts är att de troligtvis kommer att reducera antalet alternativ till Samråd 4, vilket för oss i Hallaröd är otillräckligt. Trafikverket visar genom detta svar att de inte avser överväga alternativa/nya korridorer, vilket för Hallaröds del betyder att bygden kommer att klyvas av en höghastighetsbana.

De nuvarande korridorernas lokalisering har gjorts utan att någon miljökonskvensanalys är gjord. Givet de svar som Trafikverket har gett är Hallaröds hem-


bygdsförenings uppfattning att Samråd 3 därmed bara är formalia för Trafikverket och att myndigheten i realiteten inte avser beakta de samrådssvar som lämnas in. Detta är enligt Hallaröds hembygdsförening inte acceptabelt och djupt odemokratiskt, samt en stor risk ur natur- och miljöhänseende. Hallaröds hembygdsförening kräver en förklaring från Trafikverket hur de avser hantera denna risk och hur de arbetar med identifiering av alternativa dragningar.

Hallaröds hembygdsförening anser också att själva frågestunderna har gjorts på ett felaktigt sätt då Trafikverket valt ut vilka frågor de vill besvara. Ett demokratiskt alternativ hade varit att dokumentera och publicera alla frågor, utan namn på frågeställaren, med ett svar på dessa frågor. Med det bristfälliga upplägg som har genomförts de genomförda frågestunderna lämnas väldigt många frågor obesvarade.



## Kritik mot sträckningen genom Hallaröd

- Hallaröd har, tillsammans med Hovdala, en Sverige-unik biodiversitet framför allt vad gäller fladdermöss (18 av 19 arter). Höghastighetståg i detta område innebär en mycket stor risk för svåra skador på sårbara populationer.
- Fladdermuspopulationer skadas av höghastighetståg, men oklart hur mycket; känsligheten måste utredas, art för art.
- Skador på fladdermuspopulationerna skulle innebära att Sverige bryter mot EU-direktiv.
- För vindkraftverk gäller säkerhetsavstånd om minst 2 000 meter, och höghastighetståg rör sig lika fort som rotorbladen på vindkraftverken, varför samma säkerhetsavstånd behövs runt tågen.
- Det finns stor risk för barriäreffekter som skulle klyva kontinuerliga, tysta värdetrakter och separera djurpopulationer.
- Trafikverkets bakgrundsmaterial för lokaliseringsutredningen är missvisande beträffande naturvärden och måste göras om.
- Projektet med en höghastighetsbana har utretts på ett ofullständigt sätt och är en extremt dyr investering som genererar en väldigt låg samhällsnytta för medborgarna i Sverige.
- Trafikverket har på ett odemokratiskt sätt genomfört Samråd 3 genom att inte besvara alla intressenters frågor.
- Genom att göra en begränsande lokalisering innan miljökonsekvensanalys är gjord påvisar Trafikverket att de inte avser att beakta miljö- och naturvärden som förmedlas under Samråd 3.
- Trafikverket bryter mot de inledande bestämmelserna i Kulturmiljölagen och målen för det nationella kulturmiljöarbetet genom höghastighetsbanans lokalisering i Hallarödsområdet.
- Trafikverket har undervärderat och utelämnat värden i kulturlandskapet i och omkring Hallaröd samt bortsett från de viktiga sambanden mellan olika områden.
- En placering av järnvägen genom Hallarödsområdet skulle för alltid och irreversibelt förstöra kulturlandskapet och kulturmiljöerna i Hallaröd.



På de kommande sidorna har vi velat gå djupare in på de värden i Hallaröd som en järnväg skulle förstöra.

Vy, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren

## Naturvärden i Hallarödsområdet

Hallaröds Hembygdssällskap ställer sig starkt kritisk mot en lokalisering av höghastighetsbanan som föreslås i Trafikverkets Samråd 3 underlag Utkast lokaliseringalternativ Samtliga alternativ.pdf, på grundval av de naturvärden som finns i området och som löper stor risk att skadas om Trafikverkets förslag blir verklighet.

Hallarödsområdet (postnummer 243 97, Figur 1) kännetecknas av ett mosaikartat och kuperat, ålderdomligt, småbrutet odlings- och beteslandskap blandat med mycket lövskog öppna vattenytor, våtmarker med al och med visst inslag av odlad barrskog. En stor variation i geologi, jordarter, topografi, klimat och landanvändning har tillsammans med en lång kontinuitet gjort att området nu har ett högvärdigt växt- och djurliv. Där basalt förekommer (t ex vulkankuppen Allarps bjär) finns en unik, näringsrik ängsflora med ädellövskog av ek, avenbok, bok och inslag av hassel, medan andra områden visar olika typer av lövskog och ängsflora. Tack vare variationen i vegetation och varsamt bruk finns det en mycket artrik fauna av både insekter och ryggradsdjur.

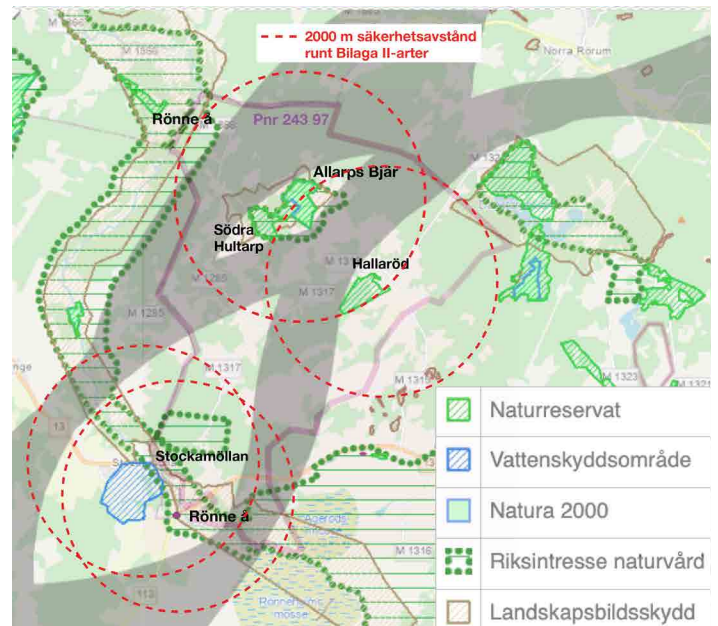
Vi har tidigare påpekat de stora naturvärdena och felaktigheter i miljöanalysunderlagen i separata brev till Trafikverket (2016-10-16, Ärendenummer TRV 2016/92057; 2017-06-09, diarienummer 2018/88290:278) samt som inlägg i Samråd 2. Eftersom vi inte kan se att detta beaktats har vi nu gjort en grundlig genomgång av naturvärdena i området.

### Skyddade områden

Flera skyddade områden finns inom Hallarödsområdet: Allarps bjär är inte bara naturreservat utan omfattas även av EUs Natura 2000-nätverk, som innebär att detta är ett utvalt område som innehåller arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv.

Allarps bjär och intilliggande Södra Hultarps naturreservat omfattas även av ett Landskapsbildsskydd som också sträcker sig utanför reservaten och in i markerade tågkorridorer.

Mindre än 2 km från dessa ligger Hallaröds naturreservat, och i sydöstra delen av området sträcker sig Rönneås dalgångs Landskapsbildsskyddsområde, som skyddades då den var ”praktiskt taget opåverkad och med osedvanlig naturskönhet”. Hallaröds naturreservat inrättades för att vara en ”step stone” för fladdermuspopulationers rörelser mellan Allarps bjärs och Bjärets Natura 2000-områden, som bildar en kontinuerlig värdestrakt.



Figur 1. Karta över Hallarödsområdet med omnejd. Hallarödsområdet bildar, tillsammans med Rönne å dalgång i söder och väster och Dagstorpssjön/Bjäret i nordost, en kontinuerlig, tyst och opåverkad värdestrakt med hög biologisk mångfald. Alternativa dragningar för ny järnvägslinje är markerade som mörk skuggning. 2000 m är minimalt buffertavstånd mellan vindkraftverk och fladdermuspopulationer. Samtliga alternativ ligger inom 2000 m från lokaler för de 4 fladdermusarter som har högsta skyddsvärde (Art och Habitatdirektiv Bilaga II och IV), och som visas som exempel för minimal skyddszon.

### Det sista tysta lövskogsområdet

Hallarödsområdet ingår i ett stort tyst och opåverkat område, som ändå är inom räckhåll från större städer som Malmö och Lund. Framförallt ljud men även ljus från ett höghastighetståg skulle störa djurlivet och förstöra naturupplevelsorna för besökare som kommer till exempelvis naturreservaten Allarps bjär och Hallaröd och som rör sig längs Rönne å. Genom tågkorridorerna går Skåneleden och två pilgrimsleder (Sankta Maghilds väg och Skt Olofsleden Hallaröd-Höör).

Hallaröd bildar central del i en opåverkad värdestrakt. Denna sträcker sig från Rönneås dalgång i sydväst (Riksintresse för friluftsliv Rönneås och Riksintresse för naturvård Rönneås dalgång-Ageröds mosse) till naturreservaten runt Dagstorpssjön, som i sin tur länkar till Riksintressena för friluftsliv

Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta. Ett viktigt syfte med naturreservat är rekreation och en höghastighetsbana mitt i denna region försvårar kraftigt både för det rörliga friluftslivet – både Skåneleden som löper genom området och för friluftsliv som inte är bundet av tillgång på leder – samt för djurlivet. Naturupplevelsen skulle störas kraftigt av en tåginfrastuktur i närheten och antalet besökare skulle säkerligen bli betydligt mindre.

## En mångfald av naturvärden

Inom Hallarödsområdet finns i det varierade landskapet 22 rödlistade arter av kärlväxter och 24 rödlistade arter av svampar och lavar (enligt artdatabanken). Inom de markerade korridorerna för järnväg (det vill säga utanför reservaten) har exemplar av skogsalm (CR), ask (EN) samt kärnäva (EN), och därutöver ca 15 rödlistade växtarter i kategori NT dokumenterats, men stora potentiellt artrika områden är i nuläget inte undersökta. Bland rödlistade djur (69 arter) finns bland annat 21 arter leddjur, 30 arter fåglar (se Tabell 1), och 13 arter däggdjur, inklusive utter, igelkott och 11 arter fladdermöss (se Tabell 2). Diversiteten bland fladdermusarter är särskilt värdefull och fladdermöss såväl som fåglar är extra känsliga eftersom de rör sig över området även utanför naturreservaten inklusive alla de utpekade järnvägskorridorerna. Anläggning av en höghastighetsbana på bank med 2,5 m högt staket skulle medföra ogenomträngliga barriärer för både människor och många djur såvida inte flera breda s.k. ekodukter anläggs. Byggnation på pelare (som inte ingår i detta rådslag, och som därför inte kunnat analyseras) skulle sannolikt kunna mildra barriäreffekterna för landdjur, men inte effekter på fåglar och fladdermöss (se analys nedan). Under både byggnation och trafikering skulle utsläpp såväl som förändringar i markens vattenförande lager kunna påverka vattenkvalitet och vattenstånd i ett stort antal mindre våtmarker samt Kolebäck och Hålsaxabäcken, som avvattnar området och mynnar i Rönne å. Detta skulle därmed kunna påverka djurlivet i området negativt.

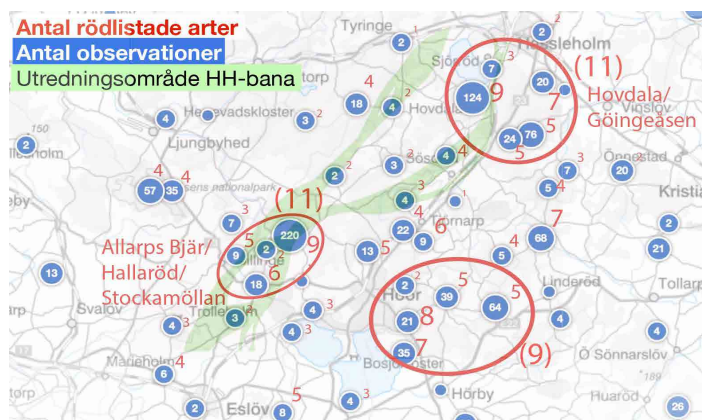
## Fåglar

I Hallarödsområdet har 42 arter fåglar med skyddsvärde noterats i Artdatabanken, varav 30 är rödlistade i kategori EN, NT eller VU, och 19 finns upptagna på Fågeldirektivets Bilaga 1 (se Tabell 1 nästa sida). Dessa fågelarters utbredning riskerar att skadas av känd mortalitet från direkta kollisioner, barriäreffekter och ljudstörningar (Luís Borda-de-Água et al. "Railway Ecology" 2017 Springer).

## Nationellt viktigt för fladdermöss

I mellanskåne finns Sveriges artrikaste områden för fladdermöss: Allarps bjär/Hallaröd/Stockamöllan-området och Hovdala/Göingeåsen-området (se Figur 2). Sammantaget hyser klustret Allarps bjär/Hallaröd/Stockamöllan (ca. 3 x 7 km) 18 av 19 arter noterade i Sverige, däribland 11 av Sveriges 12 rödlistade arter inklusive alla de fyra arter som skyddas av EU:s Art och Habitatdirektivs Bilaga II (Tabell 2, se sid 8). En liknande biodiversitet finns 3 mil åt nordost; runt Hovdala i Hässleholms kommun (Figur 2). Inga andra kommuner i Sverige har lika många fladdermusarter som Höör eller Hässleholm (rödlistade såväl som totalt), och biodiversiteten i Hörs kommun är fokuserad i Hallarödsområdet. En höghastighetsbana i Hallarödsområdet riskerar inte bara att störa nuvarande populationer av dessa hotade fladdermöss, utan även minska chanserna för s.k. metapopulationer då de inte kan röra sig obehindrat förbi höghastighetsbanan.

I Sverige finns totalt 19 arter av fladdermöss, varav samtliga är fridlysta och skyddas av habitatdirekti-



Figur 2. Höghastighetsbanan hotar Sveriges fladdermusrikaste områden i mellanskåne. Antal rödlistade arter i röd text, och observationer i vit text på blått. Flest rödlistade arter har Allarps bjär/Hallaröd/Stockamöllan-området (postnummer 243 97) och Hovdala/Göingeåsen med 11 arter var (av 12 totalt i Sverige) – inklusive den akut hotade Bechsteins fladdermus som hittats i Hallaröd, Munkarp, Hovdala och Göingeåsen, men vars exakta utbredning är skyddad uppgift. Alla fyra svenska arter som finns med i Bilaga II och 18 av 19 i Bilaga IV av EUs habitatdirektiv har rapporterats i både Hallaröds- och Hovdala-området. Källor: Artfakta/Artdatabanken, sedan 2005 (Avläst 2021-02-07) och Gerell - "Biogeografisk uppföljning av fladdermöss 2020 Område: Hallaröd – Allarps bjär, Skåne län", Länsstyrelsen i Jönköping, se bilaga.

Tabell 1. Skyddade fågelarter som noterats inom Hallaröds postnummerområde.

Källor: Artdatabanken samt [Naturvårdsverket](#)

Genus	Art	Svenskt namn	Rödlistning	Fågeldirektivet
Accipiter	gentilis	Duvhök	NT	
Acrocephalus	dumetorum	Busksångare	NT	
Actitis	hypoleucos	Drillsnäppa	NT	
Aegolius	funereus	Pärfluggla		x
Alcedo	atthis	Kungsfiskare	VU	x
Apus	apus	Tornseglare	EN	
Aquila	chrysaetos	Kungsörn	NT	x
Branta	leucopsis	Vitkindad gås		x
Caprimulgus	europaeus	Nattskärja		x
Chloris	chloris	Grönfink	EN	
Chroicocephalus	ridibundus	Skrattmåså	NT	
Ciconia	ciconia	Vit stork	EN	x
Circus	cyaneus	Blå kärrhök	NT	x
Circus	aeruginosus	Brun kärrhök		x
Corvus	corone	Kråka	NT	
Crex	crex	Kornknarr	NT	x
Cygnus	cygnus	Sångsvan		x
Delichon	urbicum	Hussvala	VU	
Dryobates	minor	Mindre hackspett	NT	
Dryocopus	martius	Spillkråka	NT	x
Emberiza	citrinella	Gulspurv	NT	
Emberiza	schoeniclus	Sävspurv	NT	
Ficedula	hypoleuca	Svartvit flugsnappare	NT	
Glaucidium	passerinum	Sparvuggla		x
Grus	grus	Trana		x
Haliaeetus	albicilla	Havsörn	NT	x
Lanius	collurio	Törnskata		x
Locustella	fluviatilis	Flodsångare	NT	
Lullula	arborea	Trädlärka		x
Milvus	milvus	Röd glada		x
Pandion	haliaetus	Fiskgjuse		x
Pernis	apivorus	Bivråk		x
Phylloscopus	sibilatrix	Grönsångare	NT	
Poecile	palustris	Entita	NT	
Poecile	montanus	Talltita	NT	
Saxicola	rubetra	Buskskvätta	NT	
Spatula	querquedula	Årta	EN	
Sturnus	vulgaris	Stare	VU	
Tachybaptus	ruficollis	Smådopping	NT	
Turdus	pilaris	Björktrast	NT	
Turdus	iliacus	Rödvingetrast	NT	
Vanellus	vanellus	Tofsvipa	VU	

Tabell 2. Skyddade däggdjursarter som noterats inom Hallaröds postnummerområde.

Data visas för arter som rödlistats eller finns med på Art och Habitattdirektivets Bilaga II eller IV.

\* Gerell – "Biogeografisk uppföljning av fladdermöss 2020 Område: Hallaröd – Allarps bjär, Skåne län", Länsstyrelsen i Jönköping

Art	Svenskt namn	Rödlistning	Bilaga IV	Bilaga II	Källa
<b>Fladdermöss</b>					
Barbastella barbastellus	Barbastell	NT	x	x	Artdatabanken
Eptesicus nilssonii	Nordfladdermus	NT	x		Artdatabanken
Eptesicus serotinus	Sydfladdermus	NT	x		Artdatabanken
Myotis alcaethoe	Nymfladdermus	EN	x		Artdatabanken
Myotis bechsteinii	Bechsteins fladdermus	EN	x	x	Rödlistan 2015
Myotis dasycneme	Dammfladdermus	NT	x	x	Artdatabanken
Myotis daubentonii	Vattenfladdermus		x		Artdatabanken
Myotis myotis	Större musöra	EN	x	x	Gerell 2020*
Myotis mystacinus	Mustaschfladdermus		x		Artdatabanken
Myotis brandtii	Tajgafladdermus		x		Artdatabanken
Myotis nattereri	Fransfladdermus	NT	x		Artdatabanken
Nyctalus leisleri	Mindre brunfladdermus	VU	x		Artdatabanken
Nyctalus noctula	Större brunfladdermus		x		Artdatabanken
Pipistrellus nathusii	Trollpipistrell		x		Artdatabanken
Pipistrellus pipistrellus	Sydpipistrell	VU	x		Artdatabanken
Pipistrellus pygmaeus	Dvärgpipistrell		x		Artdatabanken
Plecotus auritus	Brunlångöra	NT	x		Artdatabanken
Vespertilio murinus	Gråskimlig fladdermus		x		Artdatabanken
<b>Övriga</b>					
Lutra lutra	Utter	NT	x		Artdatabanken
Erinaceus europaeus	Igelkott	NT			Artdatabanken

vets Bilaga IV. Av dessa är 12 även rödlistade. Fyra av dessa (Barbastell, Större Musöra, Dammfladdermus och Bechsteins fladdermus) har även skydd av Habitattdirektiv Bilaga II. Habitattdirektivet innebär att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för arternas bevarande och införa ett strikt skyddssystem i det naturliga utbredningsområdet. Enligt [Habitatsdirektivet](#) gäller: "Natura 2000 sites must be managed in accordance with the ecological needs of the species." och "Annex IV species: a strict protection regime must be applied across their entire natural range within the EU, both within and outside Natura 2000 sites." Dom i EU-domstolen 4 mars 2021, mål C-473/19 och C-474/19 (CELEX 62019CN0473 och 62019CN0474) har förtydligt att detta gäller även om arters bevarandestatus inte är hotad inom landet.

Enligt Artdatabanken har fem rödlistade arter (inklusive Barbastell) rapporterats för Allarps bjärs

Natura 2000-område. Vid Hallaröds kyrka och naturreservat har likaledes 6 rödlistade arter rapporterats – inklusive Större Musöra som noterades första gången av Gerell 2020 (Se Figur 2) och som Artdatabanken inte hunnit föra in än. Sammanlagt finns i dessa reservat, som ligger mindre än 2 km ifrån varandra i Höörs kommun, 8 rödlistade arter (och alla svenska arter som inte är rödlistade).

Även Bechsteins fladdermus har rapporterats i Hallaröd för ca 10 år sedan (enligt Rödlistan 2015), men informationen om dess förekomst är skyddsklassad pga starkt hot och därmed inte tillgängligt för privatpersoner. Vi uppmanar däremot Trafikverket att undersöka detta genom kontakt med Artdatabanken. Det totala individantalet av Bechsteins fladdermus i Sverige uppskattas enligt EU-statistik till ca 200 individer (<https://nature-art17.eionet.europa.eu>), och den finns idag endast i Skåne. Arten är mycket stationär vad gäller sommarvisten var-





Fladdermus av arten Barbastell. Foto: Espen Jensen

för störningar från en höghastighetsbana, ja redan byggnationen, riskerar leda till en oåterkallelig habitatsförlust med mycket negativa konsekvenser för artens fortbestånd.

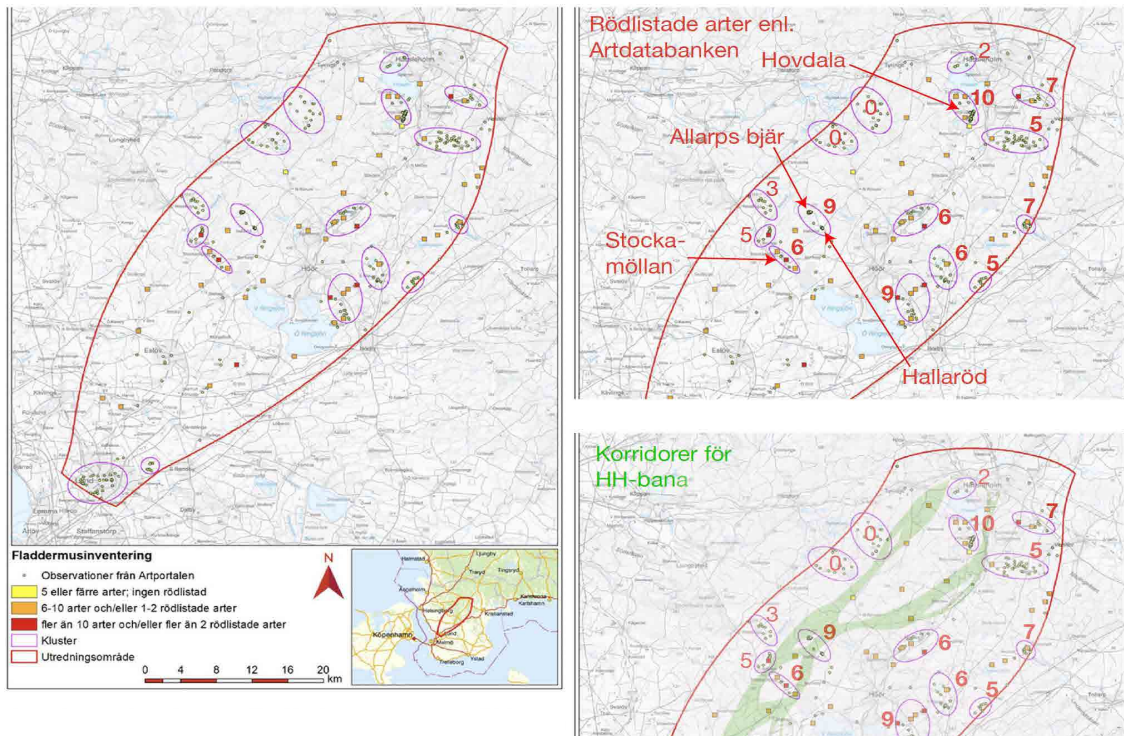
I sydvästra delen av Hallarödsområdet, vid Rönne å/Stockamöllan, finns också ett flertal arter, inklusive ytterligare två rödlistade arter varav den ena är Dammfladdermus. Grålångöra (CR) är den enda svenska fladdermusarten som inte noterats i Hallarödsområdet under senare år. Den har dock noterats tidigare (Gerell, Fladdermöss i Skåne, Länsstyrelsen Skåne, 2011) och enligt Artdatabanken 2018 i närliggande Ljungbyhedstrakten, varför en förekomst i Hallarödsområdet inte kan uteslutas.

### Trafikverkets underlag om fladdermöss är snedvridet

Naturvärdesanalysen som lett till förslagen i Samråd 3 bygger på felaktiga underlag från Trafikverket. Naturvärdena runt Hallaröd och Allarps bjär har varit kontinuerligt undervärderade i Trafikverkets dokument. Detta trots att, som påpekats ovan,

ett flertal skrivelser med rättande av faktafel i underlagen inlämnats sedan det första förslaget till dragning genom Hallaröd lades ut på webben 2015. Ett nyligt exempel på felaktighet är att kartan från samrådet 2020 visar endast rödlistningsinformation för Trafikverkets senaste inventering (röda/orangea fyrkanter), men denna inventering var inriktad på att undersöka platser där fladdermöss tidigare inte rapporterats. Denna karta gav en skev bild av de olika områdenas dignitet vad gäller fladdermusdiversitet eftersom den utelämnar rödlistningsinformation från de många tidigare inventeringar som finns samlade i artdatabanken (se Figur 3). Vi påpekade detta, men varken kommentar, ursäkt eller antydan till rättelse har lagts ut. På samma sätt tas inte Hallaröds naturvärden upp på ett korrekt sätt i underlagen till Samråd 3 (PM Bortvalda alternativ, Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor, sida 83-84) ; Allarps bjär nämns inte. Samtliga parametrar som tas upp för Nr 12 Frostavallen förutom Riksintresse Friluftsliv är i minst lika hög grad giltiga för Nr 11 Hallarödsområdet. Vi vill påpeka att friluftsanläggningar kan flyttas, men inte hotade fladdermusar-





Figur 3 Trafikverkets karta över fladdermössens utbredning ger en missvisande bild av Hallarödområdets högvärdiga biodiversitet. Till vänster Trafikverkets karta över fladdermusobservationer i utredningsområdet Lund-Hässleholm, med markering av rödlistade arter endast utförd för deras inventering, och inte tidigare inventeringar. Ovan till höger är kartan kompletterad med antal rödlistade arter (Artdatabanken/Rödlistan) i varje markerat område (Habitatdirektivets Bilaga II-arter markerade genom fetstil). Felaktigheter i Trafikverkets hantering har påtalats i Samråd 2, men Trafikverket har ändå utan bemötande inför Samråd 3 valt att lägga alla alternativ för dragning genom eller intill Hallarödsområdet (nedan till höger, grön skuggning). (Karta hämtad från "PM Naturvärdesinventering Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor, Järnvägsplan." Lokaliseringsutredning 2020-05-27, Ärendenummer TRV 2018/88290)

ter, samt att avståndet mellan Frostavallen och de omkringliggande skyddade områden som ger Nr 12 naturvärdeskvaliteter är ungefär detsamma som avståndet mellan Hallaröds naturreservat och Allarps bjär. Underlaget för Samråd 3 är undermåligt och lokaliseringstuderingen behöver göras om.

### Påverkan på fladdermöss är otillräckligt känd

Fladdermössens biodiversitet används internationellt som sk bioindikatorer, d v s att de ger ett mått på en biotops totala biodiversitet och naturvärde. De mellanskånska områden som utgör de rödlistade fladdermusarternas miljö är relativt glest befolkade och kännetecknas av tystnad och nattmörker i ett

kuperat, av människan relativt opåverkat och ålderdomligt mosaik-landskap med mycket rik ädellövskog (framför allt på rester av vulkankupper som Allarps bjär) blandat med odling i form av ängs- och hagmarker och vallodling. Detta är en typisk miljö för hög insektstillgång och därför fladdermusdiversitet. Vindkraft utgör ett hot för fladdermöss, men Hallarödsområdet är vindskyddat och därför inte aktuellt för vindkraft vilket gör området extra lämpligt för bevarande av fladdermöss utan att konkurrera med energiförsörjningen.

Samtliga korridoralternativ går genom Hallarödsområdet och inom 1,7 km från Allarps bjärs Natura 2000 område; de östra dragningarna går dessutom nära Hovdala. Denna exploatering hotar de skyddsvärda fladdermössen vilket banalternativ man än



Allarps Bjär. Foto: David Larsson

väljer eftersom fladdermössen naturligtvis flyger utanför de reservat där de har sina boplatser (typiskt i döende äldre träd) framförallt för födosök. Även dessa områden skyddas av Art och Habitatdirektivet. Hoten består av ljusstörning, ljudstörning, direkt mortalitet p g a kollisioner och elöverslag samt barriäreffekter.

En ny tåginfrastruktur skulle också leda till barriäreffekter som skulle medföra t ex att Barbastell vid Allarps bjär såväl som i Söderåsens nationalpark längre västerut stängs bort från övriga skånska populationer som finns längre österut.

### Ärendets nuvarande handläggning

Nyligen har Trafikverket haft frågestunder om Hög- hastighetsbanorna. Där sade Trafikverkets ekolog

Elin Bylund att det inte finns data om ljudstörningar av fladdermöss och att de därför skall utgå från [effekter av vägtrafikbuller på småfåglar](#) (36 min 15 sek in i filmen).

För det första stämmer inte påståendet om brist på data med Trafikverkets egna handlingar. I Trafikverkets inventering (PM Naturvärdesinventering, 2020-05-27, Bilaga 7) skrivs ”Det finns en gedigen kunskapsbas som visar att fladdermöss kraftigt påverkas av fordonstrafik genom barriäreffekter och kollisioner.” och ”Det är emellertid känt att fladdermöss kan påverkas av ljus och ljud och att kolonier har övergetts i samband med sådan påverkan.”

För det andra är jämförelsen med småfåglar orimlig ur ett biologiskt perspektiv:

1. Fladdermöss jagar med hörseln, men fåglar med synen, om de jagar över huvud taget.



2. Fladdermöss använder ultraljud för jakt, orientering och kommunikation; fåglar kan inte höra ultraljud och fladdermöss hör inte de mer lågfrekventa ljud (under 10 kHz) som fåglar kan höra.

3. Fladdermöss är nattaktiva, men småfåglar är dagaktiva.

4. Djurens lika storlek, samt att både fladdermöss och fåglar flyger har låg relevans, men att fladdermöss flyger betydligt långsammare än fåglar gör att de är mer kollisionsutsatta.

5. Släktskapsmässigt står fåglar och fladdermöss mycket långt ifrån varandra; det är som att uppskatta svanars beteende genom att studera hundar eftersom de är lika stora.

Vi vet att effekter av tåglinjer på fladdermösser varierar starkt mellan fladdermusarter (Luís Borda-de-Água et al. "Railway Ecology" 2017 Springer). Eftersom det i det aktuella området finns ett stort antal rödlistade arter, och arter som omfattas av Art- och Habitatdirektivet, är det högst sannolikt att flera av dessa är extra känsliga. Kunskap om hur olika arter födosöker och hur stora områden de rör sig inom när de födosöker behöver ingå i hänsynstagandet och bedömningen om det över huvud taget är möjligt att gå vidare med lokaliseringalternativen.

Det är därför viktigt att undersöka påverkan på dessa arter av den föreslagna höghastighetsbanan. Projekt för att få en mer detaljerad kunskap om påverkan på dessa arter av den föreslagna höghastighetsbanan, såsom tidigare utförts för vindkraftverk, är nödvändiga om man menar allvar med miljöhänsyn. Det stora behovet av kunskap om specifika fladdermusarter gäller oberoende av om banan skulle uppföras på traditionell bank eller på pelare eftersom t ex Barbastell flyger både högt och lågt och kan ha en födosöksområde på 8,8 ha (Bats of Britain and Europe, Bloomsbury). Art och Habitatdirektivet innebär att arten är skyddad inom hela detta område.

Väldigt viktigt är att undersöka potentiella effekter av ljud, exempelvis huruvida höghastighetstågen skapar ultraljud som kan störa fladdermössen. Alternativt om de inte skapar ultraljud, vilket skulle innebära att fladdermössen inte hör dem, med ökad kollisionsrisk och mortalitet som följd. Att mortalitet är ett problem är väl känt, men inte omfattningen (Luís Borda-de-Água et al. "Railway Ecology" 2017 Springer).

Ytterst oroande är att läsa Trafikverkets kommentar om Länsstyrelsens tidigare påpekande om risk för utdöende – "Trafikverket kommer inte att göra några mer detaljerade analyser av naturmiljöer inom

ramen för lokaliseringstudien" (Samrådsredogörelse, Projekt Hässleholm-Lund, 2021-01-20, Ärendenummer: TRV 2018/88290, Version: 5.0, Sida 62).

Detta skrivs samtidigt som banan föreslås lokaliseras så att samtliga alternativ går inom 1 700 meter från Allarps bjärs Natura 2000-område, såväl som andra lokaler med känsliga fladdermusarter.

Detta såväl som tidigare fel i utredningarna, vilket vi sedan 2016 vid flera tillfällen påpekat, gör det uppenbart att Trafikverket inte har implementerat miljöhänsyn genom hela processen. Detta duger inte år 2021! Vi kommer därför att verka politiskt för att miljöanalyser för infrastrukturprojekt överförs till Naturvårdsverket, som har hög kompetens på området.

Enligt Trafikverkets inventeringsrapport (PM Naturvärdesinventering, 2020-05-27, Bilaga 7) har tätheten av fladdermöss visat sig minska upp till cirka 1,5 km från en större nybyggd väg. För vindkraftverk gäller enligt Naturvårdsverket ett säkerhetsavstånd om 2000 meter, förutom för Barbastell där det krävs längre distans. Barbastell finns på Allarps bjär, vid Stockamöllan och vid Hovdala. Höghastighetståg rör sig i högre eller liknande hastigheter som spetsarna på vindkraftverkens rotorblad. Trots detta menar Trafikverket alltså att påverkan inte är stor vid den lokalisering inom 1 700 meter som nu föreslås?

Vi vill påminna om att Miljöbalken också inbegriper kunskapskrav.

## Underlåtenhet att utreda

Vi kan inte se att det skulle kunna finnas någon ny sträckning av en höghastighetsbana mellan Hässleholm och Lund som kan fullgöra miljölagstiftningens krav och inte kraftigt påverka värdefulla naturmiljöer och djurarter. Genom att underlåta att utreda en dragning av tågbanan utom riskavstånd från Hallarödsområdets fladdermuspopulationer, till exempel samlokalisering med nuvarande stambana, har Trafikverket underlåtit att uppfylla Lokaliseringprincipen i Miljöbalken – "För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön". (2 Kap 6§) Trafikverkets drivkraft att endast lägga raka spår till ett lågt pris, och fixering på 320 km/timme har nu blivit ett allvarligt hot mot några av Sveriges och Europas mest känsliga djurarter.

## Hallaröd som turist- rekreations- och utflyktsmål

**M**ånga människor åker till Hallaröd för att njuta av den vackra och tysta miljön, vilket de inte kommer att vilja att göra om tågplanerna blir verklighet.

Tystnaden är vida omtalad och att bara sitta på en matta av vitsippor med bara de gamla ekarnas sus som sällskap är vad många besökare behöver för att få sinnesro och orka med livets måsten. De områden där detta är möjligt blir färre och färre samtidigt som denna grupp av människor i vårt samhälle växer. Höghastighetsbanan kommer att rasera detta fullständigt.

Här nedan listas ett axplock av vad som lockar människor till Hallaröd och som höghastighetsbanan kommer att stoppa:

### Jaktritten

Jaktritten har gått av stapeln i över tjugo år och är mäkta populär. Det kommer deltagare ända från

Karlstad och från Danmark. Cirka sextio ekipage rider den två timmar långa banan. Facebook-gruppen Jaktritten i Hallaröd har 870 medlemmar.

### Luktärtsfestival

Massor av blommande, ljuvligt doftande, gamla luktärtsorter i blom. Guidade turer, plantor, frön, enklare fika och utsökt konsthantverk.

### Rönne å

Rönne å – en av Skånes finaste åar – bjuder på både lugna vatten och livliga små forsar. Här paddlar man fram i sakta mak, njuter av fågelkvitter och det vackra, tysta och omväxlande landskap som omger ån.

### Skogen och tystnaden börjar här

Människor från södra skåne åker hit för att plocka svamp och njuta av skogens tystnad, stillhet och skönhet, för vila och rekreation.

### Allarps bjär

I Allarps bjär, som är en basaltkupp, det vill säga rester av forna vulkaner, finns en av Skånes mest värdefulla ädellövskogar. Troligen har Allarps bjär varit skogsklätt under lång tid. Särskilt branterna har varit svåra att utnyttja för skogsbruk eller bete. På toppen av Allarps bjär växer ask, avenbok, alm, fågelbär, lönn, lind och alm, medan slutningarna täcks av bokskog med inslag av avenbok och ek. På våren blommar blåsippa, gulsippa, hålnunneört, ramlök och inte minst mattor av vitsippor. Lite senare ersätts vårfloran av till exempel skogsbingel, myskmadra, gulplister, humleblomster och aklejruta. Den som är intresserad av ormbunkar kan botanisera i branterna, här finns många olika arter. Invid en till synes oansenlig och malplacerad sten här längs Skåneleden finns inskriptionen ”Karrastenen”. Enligt traditionen är den som klarar av att lyfta stenen en riktig karl! Allarpsbjär är också ett populärt utflyktsmål för naturfotoföreningar.

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/naturreservat/hoor/allarps-bjar.html>

### Naturreservat, Skåneleden, pilgrimsleden och övriga leder

Flera naturreservat och leder ligger inom området och lockar många vandringsglada människor från



Vy, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren



Månstorps fiskedammar. Foto: Kaia Ekegren

Sverige och Europa. Under pandemin har antalet vandrare ökat lavinartat. Förutom Skåneleden och Pilgrimsleden så finns Vittserödsrundan, Uggleskri-rundan med flera.

Korta, barnvagnsvänliga promenadvägar och vackra lättillgängliga rastplatser samsas här med knixiga kuperade stigar. Stenbrott och vulkaner som minner om gamla tider varvas med ek- och bokskog, ängar och betesmark på slingor som sträcker sig från en kilometer upp till närmare en mil.

### Loppis

Loppis anordnas varje år av hembygdsföreningen i Hallaröds skola med många besökare. Loppisar återbrukar – det ligger i tiden! Det borde tågbyggarna ta till sig och bygga där järnvägen redan finns idag.

### Växtloppis

En växtloppis med blommor, grönsaksplanter och

annat anordnas varje år av Ringsjö Trädgårdsvänner i Hallaröds skola. Där säljer medlemmarna inte bara växter utan här finns även lotterier och kaffeservering med smörgås och hembakta kakor.

### Månstorps stugor och sportfiske

Här njuter människor av en stunds avkopplande fiske i naturskön miljö. Här speglas skogen i dammarna, där regnbågslaxen slår och man kan grilla korv över öppen eld.

Det finns två stora grillar samt bord och bänkar för den medhavda picknicken.

Här kan barnen meta samtidigt som resten av familjen flugfiskar eller provar lyckan med spinnfiske. Vill man inte fiska går det bra att njuta av en härlig promenad i skogen. En aktivitet där hela familjen kan vara tillsammans och dela en fin naturupplevelse

### Vittseröds stenbrott

I södra delen av socknen (Rugerup-Vättseröd-Vittseröd-området) har en stor stenindustri förekommit sedan tidig medeltid. På grund av senare kvarnstensbrytning kan kasserade kvarnstenar ses i lämningarna efter stenbrotten än idag och är ett populärt utflyktsmål. Föreningen Industrihistoria i Skåne har guidade turer här.

### Guidade turer fladdermöss

Espen Jensen arbetar som naturkonsult och naturguide med fladdermöss som specialområde.

Han anordnar guidade nattliga fladdermusvandringar för ortsbor och turister i bland annat Hallaröd.

<https://www.viivilla.se/djurliv/fladdermusspanning-skane/>

### Familjerally

Vägarna runt Hallaröd är populära för olika bil- och mc-klubbar som anordnar familjerally. Twin Lake Run är ett av evenemangen som passerar här då och då. Både bil- och mc-entusiaster uppskattar de slingriga och vackra vägarna. Sommartid passerar ett par hundra ekipage varje helg.

### Grillplatser

Ett flertal grillplatser används flitigt under både sommar och vintertid, bland annat den längs skåneleden i Södra Hultarp.

## Hallaröds kulturmiljö

**K**ulturmiljö avser hela den av människor påverkade miljön, det vill säga den miljö som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. Kulturmiljön är en del av kulturarvet. I Kulturmiljölagen (1988:950) kap 1, Inledande bestämmelser, §1 anges följande: "Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Bestämmelserna i denna lag syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer."

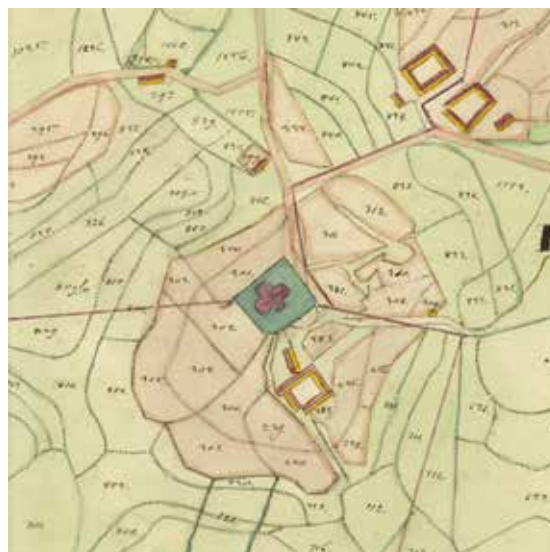
Bland de nationella målen för det statliga kulturmiljöarbetet finns bland annat följande mål: "En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen." De nationella målen för kulturmiljöarbetet ska vara vägledande för statliga myndigheters arbete, samt för regionalt och lokalt kulturmiljöarbete. (<https://www.raa.se/samhallsutveckling/kulturpolitik/om-kulturpolitik/>)

Så här skriver länsstyrelsen om målen för kulturmiljöarbetet samt betydelsen av kulturarvet i samhällsutvecklingen:

"Både miljömålen och de särskilda målen för kulturmiljöarbetet antyder en bredd; det är snarast en mångfald av kulturmiljöer och en helhet som ska bevaras. /.../ Kulturarvet är en självklar grund för en god livsmiljö, för förankring och identitet. Men också som framtidskapital i lokal och regional utveckling och för den biologiska mångfalden. Kulturmiljön i landskapet ses som en av förutsättningarna för en samhällsutveckling som är hållbar – socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Det är allmänt accepterat att kulturmiljö och landskap är samhällets gemensamma arkiv som är ovärderligt för att förstå och förklara vår historia. I arbetet för hållbar utveckling är de humanistiska och historiska perspektiven likvärdiga de tekniska miljöfrågorna."

(Länsstyrelserna i samverkan (RUS), Välj och vraka! Vägledning och goda exempel på åtgärdsarbete kulturmiljö/ miljömål. <http://extra.lansstyrelsen.se/rus/SiteCollectionDocuments/Stöd%20i%20åtgärdsarbetet/Välj%20och%20vraka%20-%20kulturmiljö/valjaovraka.pdf>, s. 24–25)

Vår uppfattning är att allt detta sammantaget inne-



bär ett mycket långtgående ansvar för Trafikverket att planera, utreda och föreslå lokaliseringar som inte väsentligen påverkar kulturmiljön negativt eller irreversibelt skadar de kulturvärden som finns. Det är samhällets ansvar, liksom Trafikverkets ansvar, att skydda dessa värden.

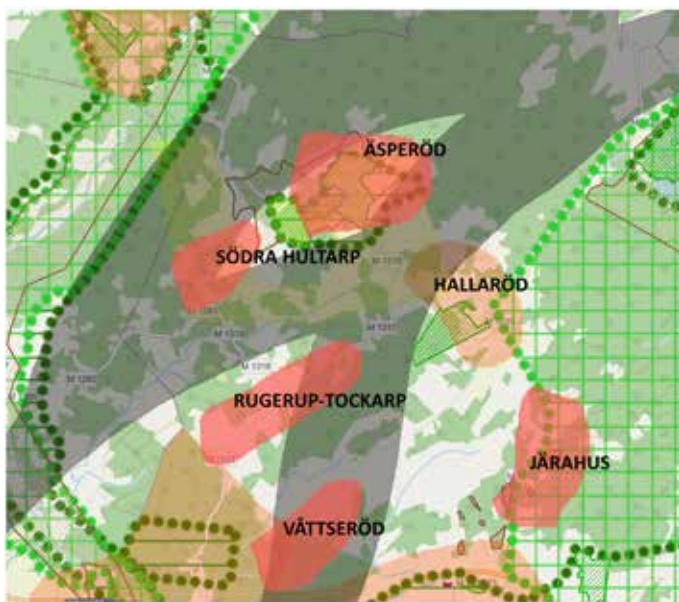
Vidare anser vi att Trafikverkets lokaliseringalternativ allvarligt bryter mot intentionerna i 1 kap, 1§ i Kulturmiljölagen. Skyldigheten för Trafikverket att värna kulturmiljön är långtgående. Det är därför särskilt bekymmersamt att Trafikverket har föreslagit lokaliseringalternativ utan att först göra en risk- och konsekvensanalys för de värden som finns inom korridorerna.

På den digitala frågestunden den 2 mars (kl 18-19) menade Elin Bylund att lokaliseringalternativen har valts därför att områdena i dessa saknar lagskydd. Detta är en felaktig uppgift. Fornlämningar och utpekade kulturmiljöer inom korridorerna har i allra högsta grad lagskydd. Trafikverket är skyldiga att ta detta i beaktande i förslag om lokalisering.

Vidare menade Trafikverket på den digitala frågestunden den 2 mars att det inte kan komma ifråga med nya lokaliseringalternativ, utan att samråden endast handlar om att ta bort befintliga alternativ. Konsekvensen för Hallarödsområdet genom detta resonemang är att oavsett risker, oavsett konsekvenser och oavsett de värden som finns inom området så kommer Trafikverket att förlägga höghastighetsbanan dit. Eftersom alla alternativ går igenom Hallarödsområdet finns det ju inget att välja på.

Att Trafikverket inte har gjort en konsekvensana-

lys i samband med framtagandet av möjliga korridorer är uppseendeväckande och ett tydligt avsteg från de nationella målen för kulturmiljöarbetet liksom intentionerna i Kulturmiljölagen. Vi anser därför att Trafikverket med utgångspunkt i detta helt bör göra om lokaliseringsutredningen så att den även inkluderar en konsekvensanalys. I det arbetet bör Trafikverket ta hänsyn till Hallaröds unika kulturlandskap och de kulturvärden som finns. En placering av järnvägen igenom det här området skulle för alltid och irreversibelt skada upplevelsen av kulturlandskapet och kulturmiljöerna i Hallaröd.



### Särskilt värdefulla kulturmiljöer

Det finns områden i Hallaröd som har kartlagts och pekats ut som särskilt värdefulla kulturmiljöer. Lokaliseringsalternativen påverkar helt eller delvis flera av dessa områden. Det orangea området kring Hallaröds kyrkby på kartan intill är klassificerat som särskilt värdefull kulturmiljö av Länsstyrelsen i Skåne i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram. I detta område ingår inte bara bykärnan utan även den gamla skolan en bit väster om byn samt gården Månstorp och den gamla galgbacken i norr. Söderut sträcker sig området förbi kyrkan och överlappar naturreservatet Hallaröd.

(<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/omraden/hallarod.html>)

Länsstyrelsens motiv för bevarande är följande:

“Området illustrerar ett ålderdomligt kulturlandskap, karaktäristiskt för de inre, höglänta delarna av Skåne. Den äldre kristna tidens heliga källor i an-

slutning till kyrkan finns endast bevarade på ett fåtal platser.” Delar av korridoralternativen skär genom västra delen av byn och den av länsstyrelsen utpekade särskilt värdefulla kulturmiljön och innebär en mycket stor påverkan på de skyddade kulturmiljövärdena och upplevelsen av kulturlandskapet som helhet.

De röda områdena i kartan (till vänster) är områden som i den kommunala översiktsplanen pekats ut som särskilt bevarandevärda Åsperöd, Södra Hultarp, Rugerup-Tockarp, Våttseröd och Järahus. (Höors kommun, Översiktsplan - Hänsynsdelen kap 3 Landskap, s. 55. [https://www.hoor.se/wp-content/uploads/sbs\\_h3landskap\\_webb.pdf](https://www.hoor.se/wp-content/uploads/sbs_h3landskap_webb.pdf)). Gemensamt för dessa utpekade områden är att byarna är medeltida, omgivna av ålderdomligt, småbrutet odlings- och beteslandskap med äldre traditionell gårdsbebyggelse. (Höors kommun, Kulturmiljövården i översiktsplaneringen, Höors kommun 1998, s. 27-28) Trafikverkets förslag till lokalisering går igenom alla utom Järahus. Höors kommun skriver följande om dessa bevarandevärda områden samt området kring Hallaröds kyrkby:

“För mindre byar, gårdar och andra bebyggelsemiljöer gäller att omfattande exploatering och landskapspåverkande ingrepp ej bör tillåtas. Man bör eftersträva att hävda fortsatt lantbruksdrift och det öppna landskapet. Plantering med skog bör behandlas restriktivt på inägomark. Ålderdomliga strukturer, vägar och andra landskapselement bör bibehållas.” (Höors kommun, Kulturmiljövården i översiktsplaneringen, Höors kommun 1998, s. 25)

Höors kommun beskriver i sin översiktsplan de värden som finns i Hallarödsområdet:

“Just de många småbrutna odlingslandskapen i kommunen innebär en stor kvalitet både ur biologisk synvinkel och för upplevelsen av landskapen som varierade och upplevelserika kulturmiljöer för rekreation. På många håll, speciellt i norra och västra delarna av kommunen, har dessa områden samtidigt andra viktiga kvaliteter som är svåra att hitta i urbaniserade trakter. Lugnet, tystnaden och stillheten i vissa delar av kommunen är nästan unik för Malmö/Lund-regionen och är kvaliteter som behöver tas till vara och lyftas ur såväl ett regionalt perspektiv.” ([https://www.hoor.se/wp-content/uploads/sbs\\_h3landskap\\_webb.pdf](https://www.hoor.se/wp-content/uploads/sbs_h3landskap_webb.pdf), s. 86)

Höors kommun skriver följande angående Hallaröd:

“Rivning och förvanskande ombyggnad av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bör ej tillåtas. Exploatering bör begränsas till komplettering av



bebyggelsemiljöerna. Nybyggnader anpassas i känsliga lägen till kulturmiljön genom utformningsbestämmelser. Landskapsförändrande ingrepp bör undvikas inom hela området.” (Höörs kommun, Kulturmiljövården i översiktsplaneringen, Höörs kommun 1998, s. 21)

Sammantaget visar ovanstående hur olämpligt det är att förlägga ett stort infrastrukturprojekt som höghastighetsbanan innebär genom ett område som präglas av så höga kulturvärden, delvis därför att det är just historiskt opåverkat av exploatering.

Trafikverket har i PM bortvalda alternativ (sid 83) undervärderat de kulturvärden som finns i Hallarödsområdet, både området som pekats ut som regionalt bevarandevärdt av Länsstyrelsen, det vill säga området runt Hallaröds kyrkby samt de röda områden som pekats ut av kommunen. Det område som är bortvalt, område 11 Hallaröd, är ett alldeles för snävt område som egentligen bara undantar ett mindre område runt Hallaröds kyrka. Trafikverket måste ta hänsyn till hela det område som pekats ut som särskilt värdefull kulturmiljö av Länsstyrelsen.

Vidare behöver Trafikverket se sambanden i hela området (Hallaröds kyrkby, Äsperöd, Södra Hultarp, Rugerup-Tockarp och Vättseröd) som en helhet och ett sammanhängande kulturlandskap med stora gemensamma värden som måste skyddas i sin helhet.

## Fornlämningar och andra spår av äldre tiders kultur (i urval)

Hallarödsområdet präglas av hagmark och småskaliga jordbruk och har gjorts så under mycket lång tid. Inga stora infrastrukturprojekt har gjorts i området. Med en helhetssyn på landskapet där kultur- och naturvärden värnas framstår förläggningen av höghastighetsbanan till detta område som ofattbar. Området präglas av mänsklig närvaro och mänsklig aktivitet under mycket lång tid men utan större exploateringar. Höörs kommun har identifierat området som ett stort opåverkat område. I korridorerna finns bland annat flera stenåldersboplatser, domarring, gravfält, hålvägar, slaggarvarpar och hägnadssystem som visar på mänsklig kontinuitet sedan mycket lång tid. Området är rikt på fossil åkermark och hägnadssystem. Hallarödsområdet är ett av Höörs kommuns mest fornlämningstäta områden.

### Domarring

Strax norr om Allarps bjär, inuti korridoren, finns ett gravfält med domarring (RAÄ-nr Hallaröd 3:1).



St Olofs källa. Foto: David Larsson

I Fornsök beskrivs lämningen så här: “Gravfält, 100x40 m (NV-SÖ), bestående av ca 20 fornlämningar. Dessa utgörs av 2 runda stensättningar, 1 kvadratisk stensättning, 1 domarring och ca 10 resta stenar.”

### S:t Olofs källa och S:t Olof leden

I anslutning till Hallaröds kyrka, längs med kyrktigen, ligger S:t Olofs källa. Källan var under medeltiden ett centrum för Sankt Olofskulten och hade en därtill hörande marknad. Vid 1700-talets mitt överflyttades marknaden till Hörby. Under medeltiden var Hallaröd och helgedomen till S:t Olof en av Skånes mest besökta vallfartsorter med pilgrimer från hela Skandinavien. Arkeologiska undersökningar av området runt källan samt en undersökning av de historiska pilgrimslederna i området saknas. Den nuvarande pilgrimsleden ansluter till Skåneleden.

Om höghastighetsbanan förläggs till Hallaröd riskeras en förändring av grundvattennivåerna vilket riskerar att dränera S:t Olofs-källan. Källan har haft funktionen som helig källa sedan kristnandet och är en av få kvarvarande källor som ligger kvar i anslutning till en kyrka. S:t Olofs källa är numera en del av den moderna pilgrimsleden och fungerar fortfarande som en del av kyrkans funktion, från vilken exempelvis dopvatten tas.

S:t Olofs källa är också en del i den moderna pilgrimsleden mellan Höör och Hallaröd och Skåneleden: Ås till Ås. Pilgrimsleden har status som euro-



Kvarnsten, Vittserödsområdet. Foto: Maria Carlsson Ekegren

peisk kulturväg och certifierad S:t Olofs led.

En förläggning av höghastighetsbana som skär genom denna pilgrimsled skadar kulturmiljön irreversibelt.

#### **Stenbrotten i Vittserödsområdet**

I den södra delen av Hallarödsområdet, i närheten av Vittseröd ligger spåren av mycket gamla stenbrott. Härifrån har människor brutit sten sedan 1050-talet. Dalby kyrka och Lunds domkyrka är byggda med sten härifrån. Det är en unik kulturmiljö som är spridd i landskapet - från Vittseröd upp mot Äsperöd. Enlig arkeologen Anders Ödman är stenbrotten i Vittserödsområdet unika och bör betecknas som Sveriges äldst synliga industriminne. Spåren av denna verksamhet behöver skyddas. Förläggningen av höghastighetsbanan till området riskerar dessa unika värden. Här följer en beskrivning av Anders Ödman:

“Sedan länge har det varit känt att byggnadsstenen i Lunds nuvarande domkyrka under perioden 1185–1145 kom från Vittserödsområdet. Vid sekelskiftet 1800 finns dokumentation om hur stenhuggare från många stenbrott inom ett stort område (se utbredningen på RAÄ, Fornsök) levererade kvarnstenar

och senare under 1800-talet också byggnadssten till domkyrkan och andra byggnader.

Hur organisationen såg ut då stembrytningen började är okänt. Stembrytningens geografiska omfattning har vi ingen kunskap om. Centrum i täktområdet var de stora brotten i Vittseröd med namn som Lunda-graven, Körkegravarna och Pågagraven (efter Lunnå Pågar d v s tornen på domkyrkan). På 1800-talet lockade platsen till sig forskare på grund av såväl den intressanta geologin som den kulturhistoriska traditionen.

Stenen från området har redan på 1050-talet (vikingatid) transporterats till Dalby kyrka och Trinitatis i Lund. Stenen till Lunds Domkyrka har börjat sin färd i brottet på en vagn med en maximal last på cirka 800 kilo. En stomväg som hållits i hävd genom tiderna leder ut på Hallarödvägen där färden gick mot bron över Rönne å, något nerströms det nuvarande broläget, varefter den gamla stentransportvägen följer väg 113 mot Eslöv och viker av mot Selarp/Trollenäs längs den moderna vägen, vilken finns med på de äldsta kartorna (Buhrman 1681).

I anslutning till den bro som stentransporterna använde vid Vadmöllan över Kävlingeån, har en 40 meter bred och 2 meter djup hålväg bildats bero-





Allarps Bjär. Foto: Kaia Ekegren

ende på ådalens besvärliga sluttning. Spår av transporterna kan förväntas också i anslutning till Rönne å. Likaså kan rester av den ursprungliga bron finnas kvar vid Hasslebro eller i närheten. Området kring Rönneholm är platsen för en medeltida anläggning vilken kan ha haft anknytning till broförbindelsen. Invid bron över Kävlingeån byggdes Öртоfta som övervakningsplats och residens för kyrkans män (Ödman & Ödman. Öртоfta – Borgen, slottet, gården).

Vittserödstenbrotten bör vara Sveriges äldsta synliga industriminne, med rötter i Vikingatid.”

Docent Anders Ödman

Lunds Universitet

Litt: Cinthio/Ödman. Vägar mot Lund. 2018. Historiska media.

### Historiska vägar

Höör kommun har gjort en kartläggning av historiska vägar för närorten runt Höör men motsvarande kartläggning saknas för Hallaröd. Detta behöver kartläggas som en del av Trafikverkets lokaliseringsutredning så att inte äldre vägsträckningar, t ex kopplade till de historiska pilgrimslederna eller till stenbrytningen i Vittserödsområdet, riskerar att förstöras.

### Historiska Hallaröd

Höghastighetsbanan kommer att förgöra historisk mark som blir otillgänglig och förintad för att framledes glömmas bort av oss människor.

Människor har sedan stenåldern (ca 13 000–1 700 f Kr) trivts i Hallaröd, vilket tio funna boplatser visar på. Genom åren har våra förfäder lämnat mer eller mindre tydliga spår i form av hålvägar, odlingsrösen och en över 700 år gammal slagghög från järnframställning.

I södra delen av socknen (Rugerup-Vättseröd-Vittseröd-området) har en stor stenindustri förekommit sedan tidig medeltid. Vittserödsstenbrotten torde vara Sveriges äldsta synliga industriminne, med rötter i 1050-talet. Sten för byggandet av Lunds Domkyrka, och senare också andra medeltida stenkyrkor, bröts här. Brytningen har beräknats till fem ton per dag i sextio år endast för Lunds Domkyrka. På grund av senare kvarnstensbrytning kan kasserade kvarnstenar ses i lämningarna efter stenbrotten än idag och är ett populärt utflyktsmål.

Ädellövsboden i Hallaröd har också en lång historia. I århundraden har det vuxit bok och ek om vartannat, varvat med partier av lövsumpskog.

S:t Olofskyrkan i Hallaröd uppfördes troligen i





Storkar, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren

slutet av 1100-talet. Det ansenliga tornet med kraftiga strävpelare och metertjocka murar har byggts senare under medeltiden i försvarssyfte. Cirka 300 meter väster om kyrkan ligger S:t Olofskällan, som sannolikt är äldre än kyrkan. De äldre kristna tidens heliga källor finns endast bevarade på ett fåtal platser. Hallaröds kyrka med närbelägna Sankt Olofs källa var under medeltiden en vallfärdskyrka och centrum för Sankt Olofskulten. Än i dag går pilgrimsleden här förbi. Denna led är en del av den långa väg som ska binda samman vallfartsorterna Santiago de Compostela i Spanien, Vadstena i Sverige och Nidaros i Norge.

Skånes äldsta marknad fanns i Hallaröd, vilken hölls i samband med Sankt Olofsdagen den 29 juli. Den gamla marknadsstenen, som marknaden hölls kring, finns fortfarande kvar. På 1740-talet föreslogs emellertid att marknaden i Hallaröd skulle flyttas till Hörby by. Marknaden överfördes till Hörby i Frostas härad enligt ett kungligt brev daterat 10/12 1747, eftersom biskopen var mäkta förgrymmad över det vilda livet i Hallaröd.

Vid den allra första kristna tiden bildades prästabostället och klockarebostället vid kyrkan. N Rörum var moderförsamlingen och där bodde både prästen och klockaren. Därför arrenderades Hallaröds klockareboställe ut till en Degnebonde som hade stället på livstids fästa. Än i dag lever klockarebostället kvar, just med namnet Fästan. Fästan flyttades 1842, bort från kyrkan till sin nuvarande plats.

Under århundraden har huset renoverats, väggar och tak har bytts ut, men några av de massiva ekbåleplanken kan mycket väl härstamma från Fästans ungdomstid. Ägolängden för Fästan finns bevarad, det samma gäller för fem andra hus. I Hallaröd finns många gamla hus bevarade som vittnar om det kulturarv som genomsyrar hela bygden. Även i Norra Hultarp finns gamla flyttade hus från 1789.

Snapphanebrevet – trohetslöfte till Konungen

Den svenske kungen hade börjat tröttna på att människorna som levde i Hallaröd inte stödde honom tillräckligt. Så han utfärdade det så kallade Snapphanebrevet och 1677 skrev 54 män i Hallaröd under, bland annat Anders Svensson, 42 år, som bodde i Fästan. De lovade kungen att inte vilja hysa några omkringlöpande snapphanar, utan helst utrota dem. De fick även då behålla sina bössor och gevär, så länge de bara använde dem mot Sveriges fiender och ihjälsköt varenda snapphane de fick syn på. Bröt de mot detta avtal skulle alla män över femton år skjutas. Namnen på alla 54 män finns kvar, så även kopia på brevet.

Hallaröd är också känt för sina husarsläkter och remontuppfödning. Än i dag anordnas den populära jaktritten varje höst med deltagare från södra Sverige och Danmark.

Källor:

\* Hallaröd genom tiderna av Greta Gröndahl del 1-3

\* Länsstyrelsen Kulturmiljöprogram

## Företagande i Hallaröd

**H**allaröd är en bygd med många egenföretagare, både de som reser till sin arbetsplats och de som har sina företag hemma. Förutom lantbrukarna och skogsbrukarna har vi ett antal företagare som är beroende av att kunder och klienter kan komma till dem i Hallaröd.

Här finns hästföretagare som både säljer hästar och ger ridlektioner. Här finns kennel, sportfiskeanläggning och kroppsterapeuter. Här finns dessutom både konstnärer och författare, som har flyttat till Hallaröd för att finna inspiration i lugnet och tystnaden som förutsättning för deras skapande.

Vi anser att ett bygge av en höghastighetsbana genom Hallaröd allvarligt skadar inkomstmöjligheterna för dessa företagare och riskerar deras rörelsers fortsatta existens, både under byggtiden och när tågen väl kör. Buller och avspärrade vägar ser vi som de största hoten.

Månstorps Stugor och Sportfiske – ett exempel

Hit söker sig många för att varva ner i naturskön miljö vid två härliga dammar mitt i skogen, där det också finns flera grillplatser samt en grillkåta. Många företag bokar in en personaldag här för sina anställda, och ibland också tillsammans med sina familjer, för att de vill komma ifrån stadens puls och

bara njuta av närheten till naturen, tystnaden och förväntan om en stor lax på kroken. Just tystnaden är det som så många som påtar!

Många barnfamiljer kommer hit och fiskar, ett roligt sätt att få ut barnen i naturen istället för att de tillbringar för mycket tid vid datorn. Här kan hela familjen kan vara tillsammans och dela en fin naturupplevelse. I fjol var det 50-årsjubileum, så när alla kan träffas igen blir det fest!

## Lantbruk

Betesmark som är klassad som ”särskilda värden” med anledning av att där finns rödlistade arter kommer förstöras vid ett bygge av höghastighetsbana. Åkertegar splittras och blir obrukbara. Det kommer att bli svårt att hitta ersättningsmark, tågbarriären försvårar arbetet och framkomligheten. Det öppna landskapet hotas.

Många hektar Sveriges bästa åkermark kommer att tas i anspråk vid bygget av en ny stambana. Är det inte verkligen nu under denna pandemi som vi verkligen har förstått att det är livsmedel vi behöver bli mer självförsörjande av?

Enligt en novusundersökning på uppdrag av



Bete, Hallaröd. Foto: David Larsson



Vy, Hallaröd. Foto: Kaia Ekegren

svensk adressändring vill var fjärde svensk flytta till landsbygden, och hela 77% tycker att pandemin gjort det lättare att bo på landet och jobba hemifrån. Då är det inte ett snabbtåg vi behöver. Vi behöver större satsning på fiber så fler kan fortsätta arbeta hemifrån. Att så många vill flytta ut på landsbygden visar att det är lugnet vi söker, då vill man inte ha ett tåg som granne.

Själv bedriver jag tillsammans med min man en nötköttsproduktion i Hallaröd, Skånes mellanbygd. En mellanbygd där det en gång funnits många mindre gårdar, men med åren har småjordbruken blivit mindre lönsamma och istället arrenderas marken ut. Vi arrenderar av 21 olika markägare, där i stort sett alla har någon markbit i korridorerna. Vi äger bara 10 % av marken som vi brukar. För att vårt företag ska överleva är vi beroende av marken vi arrenderar och landskapet är beroende av våra kor så det hålls öppet och ger en levande landsbygd.

Om det blir svårare att komma till åkrarna och de redan små skiftena blir ännu mindre kommer det att bli svårt att få lönsamhet i företaget. Hur kompen-

ras vi som inte äger marken men är beroende av den för att företaget ska överleva? Hur kompenseras vi rent ekonomiskt? Hur kompenseras vi rent känslomässigt för mark och natur som vi och våra förfäder vårdat och förvaltat i århundraden, så att rödlistade arter såsom guldkantad violettvinge och sotnätsfjäril kunnat överleva, men som nu bokstavligen körs över?

Vi är många lantbrukare i bygden som drabbas och alla är beroende av marken, vilket gör det svårt att hitta ersättningsmark. Här finns dessutom många ekologiska gårdar i området och då krävs det fler hektar mark för att få fram tillräckligt med foder.

Ur Länsstyrelsens "Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne"

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f-621636c8440272694e/1582108912154/Markhush%C3%A5llning%20i%20planeringen%20Jordbruksmarken%20i%20Sk%C3%A5ne.pdf>

Skåne brukar kallas Sveriges kornbod. Här finns ungefär 16 % av Sveriges jordbruksmark och länet består till nästan hälften av åker- och betesmark. Samtidigt står Skåne för 40 % av landets totalskörd av de vanligaste spannmåls- och oljeväxtgrödorna samt potatis och sockerbeter. Skördarna av trädgårdsväxter kommer till nästan 70 % från Skåne. Den goda jordmånen, det gynnsamma klimatet och den långa växtsäsongen ger marken dess produktionskapacitet.

En korridor som blir 70 meter bred och 7 mil lång täcker 490 ha. Om man skulle odla vete på den ytan, skulle det bli cirka 3 miljoner kg till ett värde av 5,4 miljoner på en odlingssäsong. Skulle man göra bröd av allt det vetet skulle det bli 4,6 miljoner limpor.

Hur kompenseras vi under byggtiden och när kompenseras vi? Som företagare är man beroende av likviditet hela tiden. Vi kan inte vänta tills bygget är klart då utgifter rullar på precis som vanligt.

Hur kompenseras vi när ett bete klyvs? Kommer staket att sättas upp direkt så att betet kan användas under byggtiden? Om till exempel ett bete på 20 ha klyvs med 15 ha på en sida med vattentillgång och 5 ha på den andra sidan utan vattentillgång, så kommer det lilla betet att bli olönsamt att bruka. Hur kompenseras man för det?

Betesmark som man vårdat och blivit klassad som "särskilda värden" för att där finns rödlistade arter kommer att förstöras, hur kompenseras man för det?

Hallaröd är en bygd som ligger nästan hundra meter över havet så här kommer det att grävas för att tåget ska ligga plant, vad händer om grundvattnet försvinner?



Väg, Hallaröd. Foto: David Larsson

Att starta ett lantbruksföretag tar lång tid och kräver lång planering. Ta till exempel nötköttsproduktion: Du köper en kviga, år 1 betäcks den, år 2 kalvar den och år 4 slaktar du kalven. Det tar alltså 4 år innan lönen är på kontot. 4 år framåt måste du alltså planera din likviditet, fodertillgångar och bete. Detta tågbygge försätter allt i ett vakuum. Ingen bank lånar ut om man inte har planeringen klar för sig, men nu ska vi leva här i osäkerhet i flera år. Hur ska banken våga satsa på en när man inte kan svara på hur mycket mark man kommer att ha? Kommer jag att kunna ha så mycket djur som jag tänkt bygga stall till?

Många markvägar och större vägar kommer att delas av tågbanan och framkomligheten kommer att försämrats. Man kommer att få köra långa omvägar för att komma till åkrar, är det miljövänligt? Om markvägar stängs av så att man inte ens kommer fram till åkern, vem ser till att det blir nya markvägar och hur snabbt fixas det? Eller ska åkrarna till och med stå obrukbara för att man inte kommer dit?

Enligt hörsägen ska det finnas mjältbrandsmassgravar av nötkreatur i korridorerna (mellan Tockarp

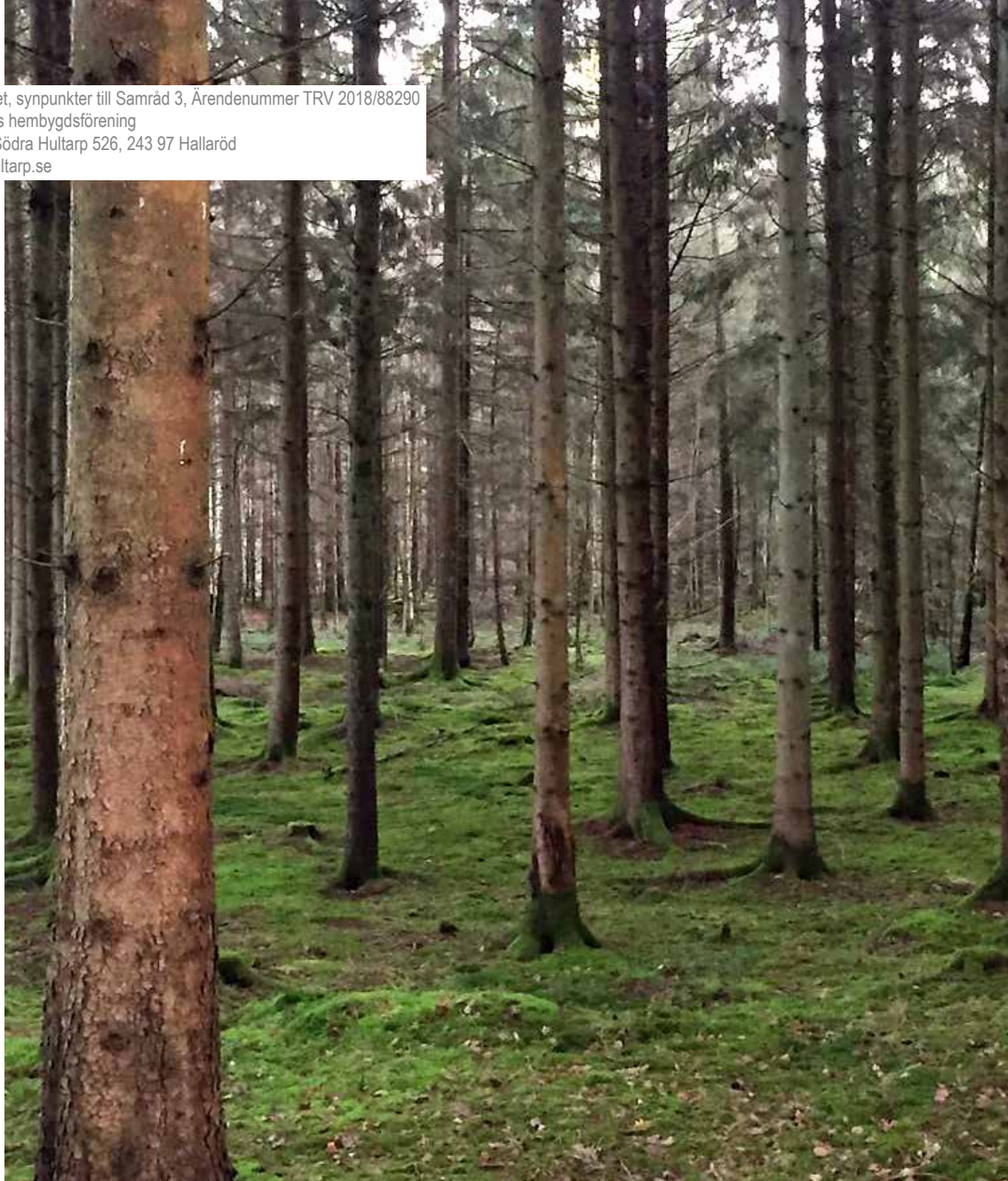
och Våttseröd, området är skogsbeklätt för att ingen vågat röra området), bakterier som kan överleva flera hundra år i marken. Tvingas man gräva i sådana kan det ju bli en stor katastrof om de bakterierna sprids. Mjältbrand klassas som en allmänfarlig sjukdom enligt smittskyddslagen. Förr grävdes djur som dött i mjältbrand ner. De sporer som bakterierna bildar överlever mycket länge i jorden och vid exempelvis grävarbeten kan smittad jord komma upp till markytan. Folkhälsomyndigheten säger att mjältbrandssporer har förmåga att infektera i cirka 45 år och att de kan överleva i mer än 100 år. Inom järnvägskorridorerna finns mjältbrandsgrovar dokumenterade av SVA. Källa: SVA och Folkhälsomyndigheten.

Vi är alla beroende av alla. Tåget gör så att antalet kor kommer att minska, marker kommer att växa igen, rödlistade arter kommer att dö ut då deras habitat förändras. Stenåldersgrottor, kvarnstenar och andra kulturvärden kommer bli svårare att hitta för marken blir igenväxt och det blir svårare att ta sig dit och en del kommer det köras ett tåg över. 1 000-årig historia kommer att försvinna!

Betande djur bidrar till biologisk mångfald.



Till: Trafikverket, synpunkter till Samråd 3, Ärendenummer TRV 2018/88290  
Från: Hallaröds hembygdsförening  
c/o Elin Glad, Södra Hultarp 526, 243 97 Hallaröd  
Epost: elin@hultarp.se



Skog, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren

## Höghastighetstågens påverkan på skogsbruket

Fastigheter kommer att klyvas på mitten, tillgängligheten för skogsbruket vad gäller tillsyn, skötsel och avverkning kommer att begränsas på grund av avståndet mellan passagera längs höghastighetsbanan. Skogsbestånd kommer att trasas sönder och stormskydd försvinner när träd måste fällas längs bansträckningen. Mindre ”överblivna” skogspartier kommer att lämnas åt sitt öde av både praktiska och ekonomiska skäl.

Även viltet påverkas och hindras i sin naturliga förflyttning av den barriär i landskapet som höghastighetsbanan kommer att innebära. Förutsättningen för mindre familjejordbruk/skogsbruk försvåras oerhört eller rentav förstörs.

Bokskog är skyddad enligt ädellövsskogslagen, främst på grund av höga naturvärden. Vi befinner

oss i randen av bokens utbredningsområde i norra Europa där en höghastighetsbana kommer att ge många negativa effekter. Byggnationen kommer att stjäla areal och solljus som exponerar bestånden vid avverkning för korridoren förstör förutsättningar för föryngring av främst bokskog.

Även grundvattennivåerna kan komma att påverkas. Torrläggning kan ske av både marker samt brunnar och därmed negativ påverkan för skogen. Skadeinsekter samt svampangrepp gynnas av förändrade grundvattennivåer. I själva Hallaröds by är femton hushåll beroende av brunnen vid Gamla skolan. Vad händer med denna samfällighet och för de som har egen brunn om vattenådern slits sönder?

Dessutom kommer befintlig vägnätsstruktur att slås sönder vid ett banbygge med längre transportsträckor som följd för det timmer som ska fraktas. Det kommer även bli längre transporter för all samhällsservice samt utryckningsfordon.







Kura skymning, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren

## Människor – en levande landsbygd

### Hallaröds socken med närhet till närliggande städer

Hallaröd socken är en gammal bygd, som tidigare nämnts har man hittat boplatser från stenåldern samt en av Sveriges första stenindustrier från 1050-talet, som har bland annat försett bygget av Lunds Domkyrka med sten. Människor har bosatt sig här för tystnaden, naturen men samtidigt för närheten till städer runt omkring.

Landsbygden är i dagens samhälle nästan helt bortglömd och lågt prioriterad i alla instanser. Det trots att de senaste åren visar på en tydlig trend att landsbygden börjar bli mer levande igen och att människor i alla åldrar med eller utan barn flyttar ut på landet, så även i Hallaröd. Höghastighetsbanan kommer att få förödande konsekvenser för människorna här.

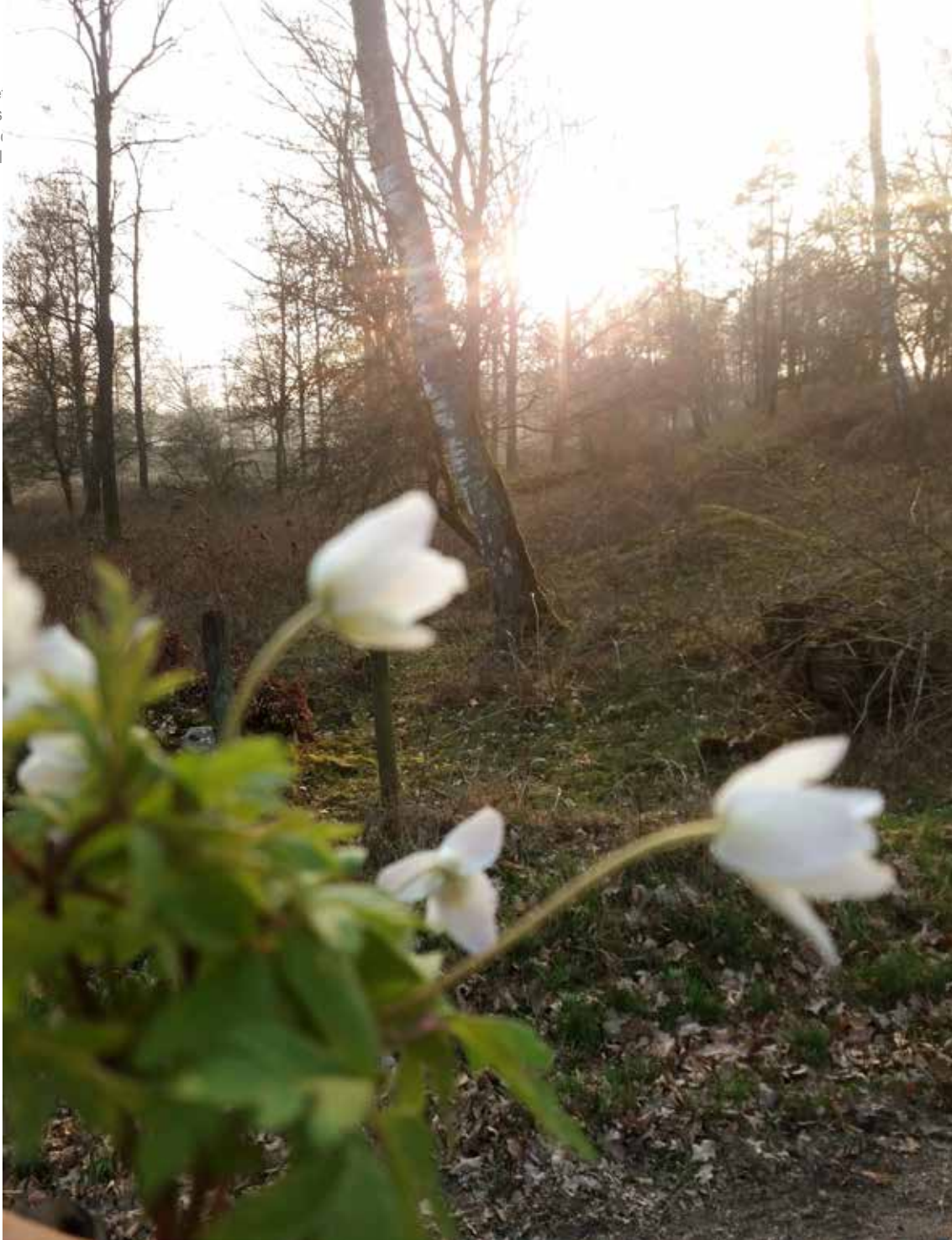
### Järnvägen splittrar

HH-banas innebär katastrofala konsekvenser för invånarna i Hallaröd och splittrar den levande landsbygden.

Den planerade höghastighetsbanan som projekteras mellan Hässleholm och Lund kommer att få katastrofala konsekvenser för hela Hallarödsbygden. De uppgifter som framkom i samråd 3 innebär att alla tänkta korridorerna går någonstans genom Hallaröd, något som är helt oacceptabelt för oss som bor i närområdet. För oss invånare spelar det ingen roll vilken av korridorerna som sedan skulle komma att bli den slutgiltiga dragningen, utan alla föreslagna dragningar har lika stora negativa konsekvenser för oss.

David Attenborough släppte nyligen en dokumentär: Attenborough och massutrotningen, där han be-





Vårskog och vitsippa, Hallaröd. Foto: Kaia Ekegren

skriver att den sjätte massutrotningen pågår just nu till följd av att människans påverkan i naturen förstör arternas livsmiljöer. Genom att ständigt sträva efter ekonomisk vinning, men också att försörja jordens invånare, minskar utrymmet för våra arter. Allt detta leder till en minskad mångfald av djur och insekter. Om höghastighetsbanan beslutas att byggas kommer följderna att bli katastrofala för all framtid, både för naturen och människorna i Hallaröd.

Höghastighetsbanan kommer att splittra och förstöra den levande landsbygd som finns i dag. Hus, människors drömmar och trygghet kommer att krossas och jämnas med marken och avstånden till en nära granne kommer att bli påtagligt mycket

längre om en järnvägsbarriär kommer emellan.

Tystnaden som idag finns i Hallaröd kommer vi aldrig att uppleva igen. En tystnad som folk vallfärdar för att få uppleva; människor har bosatt sig just här för att leva i denna tystnad.

Människorna som valt att leva sina liv i Hallaröd har gjort så av många anledningar men de som väger tyngst är utan tvekan tystnaden och närheten till, samt drömmar om att värna om, naturen och miljön. En post-corona effekt är att människan har fått en större insikt i hur viktigt det är att ha tillgång till mat om det blir en samhällskris vilket gör att fler människor söker sig till landsbygden och naturen för att själva ha möjlighet att odla. Pandemin har





Björnbär, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren

även inneburit att fler jobbar hemifrån, så även i Hallaröd. Tyvärr har hemarbetet försvarats av att det inte finns fiberanslutning här. Fiber borde prioriteras för att utveckla den levande landsbygden.

### Humana värden hotas

Människan är en komplex och känslig varelse. Det finns livsbetingelser och värden som inte är mätbara med strikt faktabaserade metoder. Hela processen kring höghastighetsbanan är klumpigt och omänskligt hanterad. Det är inte ok att gå på människor på detta okänsliga sätt. Människor är ömtåliga varelser som behöver en trygg och hel miljö.

Transportsektorns negativa påverkan på klimat och miljö är en stor utmaning att lösa, men att bygga en höghastighetsbana, som inte kan anpassas efter miljön, är inget rimligt alternativ då det kraftigt kolliderar med andra hänsyn. Vi anser att de, för natur och drabbade människor, negativa konsekvenserna av att dra en höghastighetsbana i de föreslagna korridorerna inte är nog beaktade. Ett perspektiv som

negligeras är den psykiska stress och lidande som projektet orsakar människor och liv som är i skottlinjen. Den okänsliga inställning som Trafikverket visar är helt oförenlig med omsorg om och hänsyn till de människor som är drabbade. Problemet exemplifieras med kommentaren ”ingen ska låta bli att bygga om sitt kök” (samrådets frågestund 10 feb kl 18). Kommentaren belyser den förenkling som ligger bakom förslaget av korridor och riskerar att reducera verklighetens och människans komplexitet till begränsade, enkla, mätbara värden. Miljön runt Hallaröd rymmer något mer, där helheten är större än delarna. Det berör människors känslvärld, livsverk och en livsstil där det viktigaste är något helt annat än att ’bygga om kök’. Här i Hallaröd lever och rör sig människor för att uppnå hälsa, välbefinnande och trygghet, med närhet till en varsamt tillrättalagd miljö som inbjuder till rekreation. ”Naturen hjälper oss inte bara att hantera kriser, utan att förebygga dem, må bra och möta vårt existentiella behov av att känna att vi tillhör något större.”





Ramslök, Hallaröd. Foto: Maria Carlsson Ekegren

(Fereshteh Ahmadi, professor i sociologi och David Thurfjell, professor i religionshistoria)

Nyttan av ny infrastruktur tenderar att fördelas ojämnt och det är ofta redan starka grupper som gynnas. De negativa effekterna drabbar helt andra grupper av människor som oftast medvetet har valt ett lugnare liv och aktivt vill leva ett liv med så lite negativ miljöpåverkan som möjligt. Vi vill ha en annan framtid än en helt urbaniserad planet. Hög hastighetsbanan skapar en barriär, orsakar buller och gör ett irreversibelt landskapsintrång.

Flera undersökningar visar att vi mår bra av vistelse i naturliga miljöer, som inte är omvandlade av människor där "naturkontakten främjar både den fysiska och psykiska hälsan" (FHM). Att vara ute i naturen medför exempelvis minskad stress, förebygger psykisk ohälsa och ökar prestationsförmågan. Det främjar också fysisk aktivitet och sociala kontakter. Forskare menar att vi blir lyckligare och känner större livskraft om fler får en starkare koppling till naturen. Det är en natur som inte saboteras av bebyggelse, vägar eller järnvägsstråk. "Det finns

kopplingar mellan naturens och individens välmående" (Cecilia Stenfors, Karolinska Institutet). Vi förstör förutsättningarna för att leva då vi förstör naturen.

Människan är inte konstruerad för ett stillasittande liv i en artificiell miljö. Vi drabbas av ohälsa. Vi behöver denna helhetsmiljö av tystnad och någorlunda orörd natur. Människans nödvändiga livsbetingelser – ömtåliga och livsviktiga – lätta att förstöra och svåra att återskapa – är långt viktigare än att ta sig fram snabbt. Vad är det för framtidsmiljö vi vill bygga? Har landsbygden och skogsmiljöer ett värde som går att ställa mot storstadsliv och långa transportsträckor? Att ställa om till ett hållbart transportsystem innebär förutom fysiska möjligheter även att arbeta med attityder och beteenden för att förändra res- och transportval. Hur ser vi på det som är viktigt i livet – finns det andra värden än tid och pengar? Samhällsvinsterna till följd av förbättrad folkhälsa är avhängig av att vi bevarar och skyddar stora orörda naturområden som finns bland annat i Hallarödstrakten.

### **Gemenskap och samhörighet på landsbygden**

HH-banan medför en rädsla och oro för alla som bor inom berörda områden. Men rädslan och oron förvandlas till en kämparanda och en ännu starkare gemenskap i bygden för att tillsammans för att göra våra röster hörda. Våra röster säger bland annat att HH-banan bara gynnar människor som bor i storstäderna, och som genom byggandet vill spara tid på att ta sig från en storstad till en annan. Konsekvensen av detta blir ett delat skänkt landskap där vi som bor på landsbygden blir hårdast drabbade. HH-banan och dess dragning gör att människorna som bor i Hallaröd kommer att få en mycket längre restid för att ta sig till jobb, skolor och för att handla mat. Den levande landsbygden kommer att utarmas och bli obefintlig i Hallaröd om HH-banan byggs.

### **Fokus på landsbygden och samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne**

Enligt Region Skåne finns det ett utvecklingsprogram med fokus på landsbygden och samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne (stad-landsbygd\_digital.pdf (skane.se)) Följande skrivs i inledningen: "Skåne har en unik närhet mellan stad och landsbygd. Med 247 tätorter med små avstånd sinsemellan skapas många kontaktytor mellan städer och landsbygder. För skåningen innebär

detta att det finns en närhet mellan boende, natur och kulturupplevelser, arbete och utbildning – en förutsättning för en attraktiv livsmiljö. Närheten mellan stad och landsbygd ger också en bra grund till att utveckla tjänster och produkter inom grön tillväxt och cirkulär ekonomi. De senaste åren har det varit ett stort fokus på landsbygden både i den nationella politiken och i media. Fokus har huvudsakligen legat på problem som fränflyttning, bristande tillgång till service, arbetstillfällen och avveckling. En bild som inte stämmer överens med den skånska landsbygden. Strukturbild för Skåne vill med detta TemaPM ge en annan berättelse om landsbygdens potential och visa på de möjligheter som finns till en hållbar utveckling av hela Skåne. Genom en framsynt planering som inkluderar både stad och landsbygd har Skåne unika förutsättningar att utvecklas till en hållbar och livskraftig region.”

Hallaröds hembygdsförening och invånarna i Hallaröd är starkt kritiska till HH-banan och dess effekter. Kommer HH-banan att byggas kommer Region Skånes satsning på landsbygden helt att raseras. Landsbygden kommer att utarmas, avstånden kommer att bli långa och mycket av naturen och de kulturella upplevelserna kommer att förstöras för all framtid.

## Hallaröd 210312

### Yttrandet sammanställt av

**Elin Glad**, ordförande Hallaröds hembygdsförening, leg. sjuksköterska

**David Larsson**, arkivarie

**Karin Larsson**, arkeolog/läroassistens

**Jacqueline Postma**, Biolog, PhD

**Allan Rasmusson**, Biolog, Professor

**Joanna Wiberg**, konsult inom optikdesign

**Gullbritt Sörensen**, präst och lärare på Svenska kyrkans utbildningsinstitut

**Katarina Ekegren**, kommunikatör på SLU+samarbetsorgan till Nordiska Ministerrådet

**Maria Ekelin**, barnmorska, docent Lunds universitet

**Anders Ekelin**, präst

**Desirée Fredlund**, kvalitets- och säkerhetssamordnare

**Matilda Ohlson**, civilingenjör

**Linn Hermansson**, Lantmästare, Länsförsäkringar Lantbruk

**Carine Jönsson**, Lantbrukare

**Åsa Nilsson**, terapeut och egenföretagare

**Anders Kristensson**, skogsmästare



Böljande fält, Hallaröd. Foto: Joanna Wiberg

