

Motala 2008-04-14

Motala kommun
Kommunledningskontoret/stadsbyggnad
59186 MOTALA

Samråd för ny- och ombyggd riksväg 50 genom Motala med bro över Motalaviken.

Naturskyddsföreningen i Motala har beretts tillfälle att avlämna synpunkter på detaljplaner för ny- och ombyggd riksväg 50 genom Motala.

Vi har vid samråd och sakägarsammanträden med Vägverket och Motala kommun tagit del av planeringen för väg 50/32 mellan Motala och Mjölby. Vi har till Vägverket avgivit yttranden rörande den planerade vägsträckningens olika delar. Detta yttrande innefattar även de delar som berörs av detaljplanerna från Metallvägen till Södra Freberga. Vårt yttrande till Vägverket bifogas (bilaga).

Aktuella frågor rörande planering och utbyggnad av infrastrukturen i Motala.

Dubbelspåret.

Banverket har nu fått klartecken för byggstart av dubbelspår för järnvägen mellan Mjölby och Norrsten. Planering och provningar pågår för den återstående delen av dubbelspåret till Motala C. För dubbelspårets fortsatta utbyggnad från Degerön till Hallsberg är det angeläget att planeringen får hög prioritet, och att en utbyggnad kommer till stånd även på denna sträcka.

Godstrafiken på väg och järnväg.

En målsättning med utbyggnaden av dubbelspåret från Mjölby till Hallsberg är att öka kapaciteten för spårbundna godstransporter. Av Vägverkets prognoser för trafikutvecklingen på väg 50/32 framgår att man förväntar en ökning av den mängd gods, som transporteras på väg genom Motala. Det kommer att finnas två parallella stråk för godstransporter genom Motala. **Naturskyddsföreningen i Motala** anser, att godstrafiken på järnväg ska prioriteras före en utökad godstransport på en förbättrad väg 50/32.

I tidigare samråd har **Naturskyddsföreningen i Motala** anfört, att kapaciteten för utökade godsomlastningar längs järnvägen inte beaktats i kommunens och Banverkets planering. Enligt uppgifter från Banverket planeras nu två omlastningsstationer för gods mellan Mjölby och Motala. Den ena omlastningsstationen planeras till en plats längs spåret vid Borneholm

mellan Mjölby och Skänninge, medan den andra omlastningsstationen ska placeras vid Norrsten mellan Fågelsta och Motala.

Omlastningsstationerna möjliggör överföring av gods för längre transporter på järnväg, medan de kortare transporterna till och från företag i stationernas närområden ombesörjs av lokala transportörer med lastbil. I första hand är containerhantering den metod som effektivt kan lösa övergången från vägbunden till spårbunden godstransport.

Den containerhantering som nu pågår vid Motala C kommer inte att kunna bedrivas när stationen byggs om. I Mjölby saknas möjligheter för godsomlastning.

Lastbilar och koldioxidutsläpp.

I en artikel i Dagens Nyheter den 12 april 2008 redovisas en sammanställning av vägtrafikens koldioxidutsläpp under tiden 1990 till 2007. Av artikeln framgår att tunga och lätta lastbilar, motorcyklar och mopeder kraftigt ökat sina utsläpp. Personbilarnas utsläpp har varit oförändrade, medan busstrafikens utsläpp minskat.

Naturskyddsföreningen i Motala anser, att Vägverkets prognos för trafikens utveckling genom Motala inte är rimlig om trafikökningarna ska ske till priset av klimatpåverkande koldioxidutsläpp från lastbilar.

Vi anser, att Motala kommun, Vägverket och Banverket ska samarbeta för en klimateffektivare transportsektor i kommunen. Då en övervägande andel av godstrafiken på vägarna inte har sitt ursprung i Motala, behövs en trafikpolitisk inriktning för transportverksamheten i landet, men också internationella överenskommelser för den framtida trafikens klimatpåverkan. Av artikeln i Dagens Nyheter framgår att Sverige inte är värst i världen när det gäller ökningen av trafikens utsläpp. En stor andel av den tunga trafiken genom Motala har sin startpunkt eller sitt mål i andra länder än Sverige. Det är lätt att konstatera det, när man åker på vägarna runt Motala.

Vägar, järnvägar, bostäder och buller.

I detaljplaneringen för vägutbyggnaden har det gjorts omfattande beräkningar av den framtida bullernivån längs de utbyggda trafiklederna och anslutande vägar. Med bullerdämpande åtgärder avser man att minska bullerstörningarna för de boende. Vid informationsmöten har den sammanlagda inverkan av buller från vägtrafik och tågtrafik inte kunnat redovisas.

Man vet, att buller i bostadsmiljöer har en negativ inverkan på människors hälsa. I området söder om Skepparpinan kommer bostadsområden att påverkas av buller från både tåg och bilar. För ett antal fastigheter löser man problemet genom inlösen och rivning av fastigheterna. Ett stort antal bostadsfastigheter kommer dock att finnas kvar, och en utbyggnad av antalet bostäder sker för närvarande. Vi kan i det redovisade materialet inte utläsa hur bullersituationen kommer att utvecklas om väg och järnväg byggs ut enligt föreliggande planer. Utanför planområdet kommer liknande situationer uppstå i Fågelsta och Skänninge, när väg och järnväg samlokaliseras i ett område.

Miljökonsekvensbeskrivningar och utbyggnadsalternativ.

I vägutredning för väg 50/32 med miljökonsekvensbeskrivning, som är daterad januari 2003 redogörs för miljökonsekvenser för flera utbyggnadsalternativ. Förutom ett nollalternativ, där inga åtgärder vidtas, finns ett nollplusalternativ med viss upprustning av vägarna och alternativ för antingen utbyggnad av väg 32 i två olika sträckningar från Motala till Mjölby och alternativ väg 50 för utbyggnad av vägen från Motala till Ödeshög. Vägverket har beslutat om utbyggnad av väg 32 från Motala till Mjölby enligt alternativet med vägens sträckning längs järnvägen så mycket som möjligt. I föreliggande miljökonsekvensbeskrivning till detaljplaner för ny- och ombyggd väg 50 genom Motala med bro över Motalaviken finns endast redovisat ett nollalternativ och ett alternativ med fullt utbyggd väg genom Motala och högbro över Skepparpinan.

Man konstaterar, att nollalternativet medför oacceptabla miljöstörningar och risker i Motala. För utbyggnadsalternativet menar man, att med byggnadstekniska anordningar i form av bullerskydd och vattenrening kan acceptabla miljökonsekvenser uppnås. För naturmiljöer medför utbyggnaden negativa följder.

Naturskyddsföreningen i Motala, som deltagit i samråd rörande utbyggnaden av vägen genom Motala till E4 under åren 2000 till 2008, konstaterar, att olika vägalternativ valts bort av skäl som rört naturresurs- och miljökonsekvenser i föreslagna vägkorridorer från Södra Freberga till Ödeshög och Väderstad.

I de pågående samråden med fastighetsägare längs den nu aktuella sträckningen av väg 32 har vi konstaterat, att fastighetsägarna inte är tillfreds med det utbyggnadsalternativ Vägverket beslutade 2004 och presenterat för fastighetsägarna under våren 2008. Det är främst konsekvenserna för jordbruksfastigheter i den planerade vägens sträckning som, liksom i Väderstadsalternativet för riksväg 50, inte accepteras.

Vi konstaterar också, att Vägverket fortsätter sin upprustning av väg 50 i dess södra del från Ödeshög till Omberg och i samråd med Vadstena kommun undersöker möjligheterna till en utbyggd kringfart i Vadstena. I Vadstena finns en stark opinion för en helt utbyggd kringfart för att minska olägenheterna med genomfartstrafiken genom stadens inre delar.

Längs väg 50 har fartkameror satts upp, och den västra infarten till Vadstena har förbättrats.

I samråden rörande väg 32 framfördes av fastighetsägarna tankar om en upprustning av befintlig väg 50 och väg 32 som ett alternativ till nybyggnad av väg 32 enligt Vägverkets förslag.

En utbyggd väg 32 till Mjölby innebär en längre körsträcka Motala – Ödeshög än befintlig väg 50 över Vadstena.

Vägverket avser att bygga väg 32 till Mjölby för högre hastighet än vad som i dag är tillåtet längs väg 50. **Naturskyddsföreningen i Motala** anser, att metoden att tillåta en högre hastighet för att tidsmässigt kompensera en längre körsträcka är olämplig. Förutom större olycksrisker medför högre hastighet större bränsleåtgång. Följden blir större klimatpåverkande koldioxidutsläpp.

Järnväg och väg i parallell sträckning.

Vägverket har i vägutredningar framfört att en parallell sträckning av järnväg och väg medför samordningseffekter. Trots det har man inte lyckats samordna sin planering med Banverket. Det föreligger nu ett färdigplanerat dubbelspår från Mjölby till Norrsten och arbetsplan och detaljplaner för en vägbro över Skepparpinan med anslutande vägar till Luxorrdellen och Södra Freberga.

Vägverket försöker nu med stor iver och höga insatser komma ifatt i planeringsprocessen för väg 32. Motala kommun har i sin planering förbisett problemen med utbyggnaden av väg 32 enligt Vägverkets planer.

När väg och järnväg byggs parallellt krävs ett säkerhetsavstånd mellan spåren och vägbanan. Vägar som byggs för höga hastigheter kräver att kurvor inte blir för tvära. När vägen inte kan gå parallellt med järnvägen hela sträckan blir arealåtgången och arronderingsförsämringen stor för jordbruksfastigheterna längs vägen. Delar av fastigheterna skärs av och blir svåra eller omöjliga att nå med lantbruksmaskiner. Anslutningsvägar kräver ytterligare jordbruksmark och trafikplatser förstör stora arealer. Exempel på dessa effekter finns vid Södra Freberga, Nyckelby, Lårstad, Fågelstad, Skaffesgårdet, Sund, Gripenberg och Biskopsberga.

Miljökonsekvenser av en nybyggd väg i ett jordbrukslandskap.

När en ny väg anläggs i ett jordbrukslandskap innebär det, att mark för produktion av livsmedel och bioenergi försvinner.

För vissa produktionsformer blir skadan större genom de regler för skyddsavstånd till större vägar som finns för produktionen.

Åkermark som används för växtodling är systemtäckdikad. Huvuddiken samlas i bäckar och större vattendrag. Vid rikligt regn och snösmältning blir vattenflödet genom landskapet stort och snabbbrinnande. Översvämningar inträffar regelbundet på plana, lågt liggande marker med svagt fall i vattendragen.

Vattenskyddsområden inrättas för att skydda recipienter som Vättern, Boren och Roxen mot utsläpp av miljöskadliga ämnen. Vid anläggning av en väg genom ett jordbrukslandskap krävs omfattande åtgärder för att skydda vattenmiljöerna och bevara den kringliggande jordbruksmarkens vattenreglering.

I jordbrukslandskapet finns många slags biotoper. Biotoperna innehåller en rik fauna och flora. En nyanlagd stor väg genom ett jordbrukslandskap skadar varaktigt den naturliga biologiska mångfald som utvecklats där. Den föreslagna sträckningen av väg 32 mellan Motala och Skänninge kommer att orsaka stora skador på den biologiska mångfalden i området.

Naturskyddsföreningen i Motala har i tidigare samråd rörande vägarna 50/32 framfört förslag, som, enligt vår mening, innebär mindre skadlig inverkan på jordbrukslandskapet mellan Motala och Mjölby och mindre risker för vattenmiljön och våtmarker i området.

Utveckling av vägsystemet i Motalas södra delar.

Naturskyddsföreningen i Motala har i samråd rörande vägarna söder om Skepparpinan i det område som berörs av föreliggande detaljplaner föreslagit anläggning av en "Trafikplats Fålehagen" i Taltrastvägens förlängning, i stället för den i befintligt vägreservat planerade trafikplatsen vid Fors. En ny väg anläggs sedan med målet att vägen ska ansluta till nuvarande väg 32 vid Erikstorp. Vägen ges en sträckning söder om kommunens avfallsanläggning vid Tuddarp.

Nuvarande väg 50 ansluts till trafikplatsen Fålehagen.

Genomgående trafik mot väg 32 färdas på överliggande vägbanan. På väg 50 kör trafik som har färdmål mot Ängdalen eller Södra Freberga. Till trafikplats Fålehagen ansluts också trafik till och från Forsområdet, Rödbergsudde och Dynudden.

Vägen från Skepparpinan får en vinkelrät korsning med järnvägen.

Koltrastvägen och Fabriksgatan dras i tunnel under väg 32 på samma sätt som Drottninggatan norr om Skepparpinan.

Huvudväg för genomfartstrafik blir väg 32 mot Mjölby.

Väg 50 blir lokal väg för trafik mot Vadstena och Fågelsta.

På väg 50 tillåts långsamgående trafik.

På väg 32 tillåts inte långsamgående trafik.

Vid Erikstorp ansluts väg 32 mot Charlottenborgsleden och väg mot Fornåsa.

Väg 32 mot Skänninge kan antingen byggas ut i befintlig sträckning eller i ny sträckning öster om befintlig väg 32 enligt förslag från **Naturskyddsföreningen i Motala**.

För Naturskyddsföreningen i Motala

Inger Lundqvist, ordförande
Sjöbacka, Kulla Södergården 112
590 32 Borensberg
tel 0141-421 86
ingerlundqvist@boremail.com