

Motala 20090210

Vägverket Region Sydöst
55191 JÖNKÖPING

Samråd rörande förbättring av väg 50 vid korsningen vid Norrstens industriområde, Motala kommun. Objekt nummer 87 51 40 71.

Naturskyddsföreningen Motala önskar lämna synpunkter i samråd rörande vägkorsningen på nuvarande väg 50 vid Norrsten.

Vi har tagit del av ”Samrådshandling 2010-01-25” för ”Förstudie. Väg 50 Mjölby – Motala, delen korsning vid Norrstens industriområde” med objekt nummer: 87 51 40 71.

Vi har också studerat förslag till fördjupad översiktsplan för Norrstens industriområde, daterad 1992.

Under informations- och samrådsmötet i Bröderna Rasch AB:s lokaler vid Norrsten erhöll vi information om planerna på en förbättring av avfarter från nuvarande väg 50 till industriområdet vid Norrsten och väg mot norr till fastigheter, som har infart från väg 50 t.ex. Sjöhamra, Hamra, Ekhamra och Uddhamra

Representanter från Vägverket, Banverket, Norrstens industrier och berörda fastighetsägare samt ytterligare intresserade personer deltog i mötet. Någon ansvarig person från Motala kommun tror vi inte var närvarande.

Naturskyddsföreningen Motala har följt planeringsprocessen för utbyggnaden av järnvägen mellan Mjölby och Motala till dubbelspår och den samtidigt pågående planeringen för en ny väg mellan Motala och E4 med en bro över Skepparpinan. Vi har i samråd lämnat yttranden i dessa planeringsprocesser.

Vi har också lämnat synpunkter på Motala kommuns översiktsplan, områdesplaner och detaljplaner för olika delar av de planerade infrastruktursatsningarna i området.

Synpunkter på den planerade korsningen vid Norrsten:

1. Detaljplaner.

På fråga vid informationsmötet framkom att detaljplanen för Norrstens industriområde endast omfattar den del av industriområdet som ligger öster om järnvägen. Vi anser,

att med den stora förändring av användningen av marken runt Norrsten, som planeras, är det ett minimikrav att befintliga industriområden omfattas av gällande detaljplaner. Motala kommun genomför för närvarande studier för de detaljplaner som funnits som skisser sedan 1992. I kontakter med Vägverket har vi förstått, att Motala kommuns åsikter skadat lösningar som Vägverket förespråkade.

2. **Gång- och cykelvägar.**

Vägverket planerar att anlägga en 3 meter bred gång- och cykelväg något förhöjd på den södra sidan av vägen mot Vadstena. Det är bra under förutsättning att gång- och cykelvägen kan skötas så att den är trafiksäker under hela året. Om vägen inte kan skötas även vid halka och snöförhållanden, som vi ser i år, blir nyttan av den nya gång- och cykelvägen begränsad. Vid omfattande snöröjningsbehov blir det mycket svårt att hålla den parallella vägen ren. Någon annan skyddad passage under järnvägen kommer inte att finnas för gångare och cyklister. Den befintliga passagen där den gamla vägen går kan vara en bättre lösning. Den bör i så fall anpassas till att endast tillgodose behovet för gångare, cyklister och mopeder och inte tillåta övriga fordon.

3. **Gångtunnel under Vadstenavägen.**

Ödet för den befintliga gångtunneln under Vadstenavägen framgår inte av samrådshandlingen. Det går inte att cykla i den befintliga tunnel, och den kan inte heller snöröjas. I samband ombyggnaden av korsningen kan säkerheten för gång- och cykeltrafiken förbättras om den befintliga runda gångtunneln anpassas för att klara de oskyddade trafikanterna gångare, cyklister och mopeder.

4. **Parkeringsplatser.**

Befintliga parkeringsplatser för bilar kan även i framtiden behövas för att ge pendlingsmöjligheter med buss eller samåkning för befolkningen i området. Det behövs också uppställningsplatser både för tyngre fordon och cyklar. Idag är det ofta blockeringar av den befintliga infarten till industrierna av tillfälligt uppställda tunga fordon.

5. **Omlastningsstation för gods.**

Norrsten är en av tänkbara omlastningsstationer för gods mellan väg och järnväg. Bristen på framåtsyftande planering från Vägverket, Banverket och Motala kommun gör att, på upprepade frågor från Naturskyddsföreningen i Motala, det ännu inte framkommit hur man tänkt att den omlastning som nu sker vid Motala Central ska kunna ersättas. I illustrationskartan från 1992 för Norrstens industriområde antyds ett område för industrispår på järnvägens västra sida, men det räcker ju inte.

6. **Kulturspår.**

Vid samrådsmötet framkom, att det inte finns anledning att misstänka några spår av äldre kultur inom området för den planerade korsningen. Erfarenheterna från järnvägsbygget mellan Fågelsta och Nyckelby har visat, att inte heller arkeologerna som arbetar i Östergötland kan gissa var man kan hitta spår av mycket gammal kultur. Om man hittar sådant under pågående arbete, ska arbetet avbrytas och undersökning av fynden göras. Det är bättre, att arkeologerna är med vid den första avtäckningen av det översta jordlagret inom arbetsområdet och snabbt kan göra de nödvändiga undersökningarna och dokumentera vad man funnit. Vid Norrsten fanns på järnvägens östra sida kulturspår som endast delvis blev dokumenterade innan maskinerna, snön och tjälen gjorde dem osynliga.

7. **Naturmiljöer.**

Vid besök vid de pågående arbetena vid Norrsten har vi konstaterat, att det grundvatten, som är en förutsättning för de rikkärr som finns i området, strömmar ut i schakten. Vi har erfarit, att Banverket har en plan att höja spåret för att minska problemen vid passagen av rikkärren vid Jerusalemsbadet. Vägverket planerar att utforma järnvägstunneln vid Hamrabäcken så att utströmmande grundvatten och dagvatten kommer att samlas i ett födröjningsmagasin. Kan en höjning av spårnivån påverka vattensituationen så att vi kan slippa ytterligare pumpade viadukter? Vi har tidigare framfört, att det för vattenmiljöerna i Hamrabäcken och Vättern är viktigt, att väg- och järnvägsutbyggnaderna förläggs och utformas så att riskerna för skadlig inverkan minimeras. Vi är fortfarande inte övertygade om att de valda lösningarna ger minsta möjliga risk för skadlig påverkan på naturmiljöerna i området.

Naturskyddsföreningen Motala
genom

Inger Lundqvist, ordförande
Sjöbacka, Kulla Södergården 112
590 28 Borensberg
tel. 0141-421 86