



# Naturskyddsföreningen Motala

Vägverket Region Sydöst

551 91 JÖNKÖPING

**Samråd rörande väg 32/50, Mjölby-Skänninge och Skänninge-Motala samt väg 50, delen genom Motala med bro över Motalaviken. Objekt nummer 514067, 514068 och 525006.**

**Naturskyddsföreningen i Motala** har beretts tillfälle att avlämna synpunkter på planer för omläggning av väg 50/32 från Motala till Mjölby.

### **Naturskyddsföreningens granskning av vägutredningen.**

**Naturskyddsföreningen i Motala** har under detta samråd deltagit i Vägverkets informationsmöten i Skänninge och Motala, studerat planhandlingar, miljökonsekvensbeskrivningar och kartmaterial. Vi har också haft kontakter med berörda fastighetsägare och inhämtat synpunkter om den planerade vägens konsekvenser för fastigheternas framtida utveckling.

### **Tidigare avgivna yttranden.**

**Naturskyddsföreningen i Motala** har under lång tid följt planeringen av infrastruktur för järnvägar och vägar inom kommunen. Vi har också deltagit i översiktsplaneringen och vid flera tillfällen avgivit yttranden rörande detaljplaner inom kommunen.

Vi har särskilt intresserat oss för de framlagda planernas inverkan på naturmiljöer, bostadsmiljöer, kulturmiljöer och naturresursanvändning.

### **Arbetsplaner för väg 50/32 genom Motala till E4 vid Mjölby.**

Utvecklingen av infrastrukturen söder om Motala har genomgått ett antal alternativa lösningar. Vägverket har nu presenterat en plan, som innebär en ny sträckning av väg 32 från Södra Freberga till Skänninge. Mellan Skänninge och Mjölby byggs vägen i huvudsak i befintlig sträckning av väg 32. Norr om Skepparpinan i Motala föreslås vägen bli byggd i befintligt vägreservat liksom söder om Skepparpinan fram till trafikplats Fors. Mellan den planerade trafikplatsen vid Forsområdet samlokaliseras väg 32 med befintlig väg 50 till en trafikplats vid Södra Freberga. En separat väg för långsamgående trafik anläggs också på denna sträcka.

### **Miljökonsekvenser norr om Skepparpinan.**

Bland motiven att förändra genomfarten i Motala anges främst den negativa inverkan på stadsmiljön som uppstår, när en stor trafikmängd med inslag av tunga fordon passerar centrala delar av stadskärnan. Storgatan och Sveavägen är trafikleder, som genom anslutningar till väg 32 och väg 50 är mest belastade av tung trafik. För Östermalmsgatan med anslutning till väg 34 finns alternativa vägar i stadens norra delar via Metallvägen och Kolmetorpsvägen.

När en ny väg anläggs i vägreservatet norr om Skepparpinan kommer främst Storgatan att avlastas från genomfartstrafik. Bron över Skepparpinan möjliggör en överflyttning av både lokal trafik och genomfartstrafik från nuvarande passager. Vår förhoppning är, att trafiksituationen i centrala Motala kommer att förbättras.

Nackdelarna med den nya genomfarten norr om Skepparpinan berör främst bostadsområden öster om vägreservatet. Buller, skuggning och luftföroreningar har av fastighetsägarna framförts som negativ påverkan av en ny väg i vägreservatet.

Med bullervallar och bullerskydd avser Vägverket att minska bullerstörningarna, medan skuggningseffekter och luftföroreningar är svårare att påverka.

Genom anknytningen till Vättern, som är ett Natura 2000-område, är vattenskyddsfrågorna ytterst väsentliga. Vätterns vattenskydd har blivit en angelägenhet av större betydelse, då vattnets användning som dricksvattentäkt för många kommuner runt sjön och nedströms Motala ström aktualiserats under senaste tiden. En uppgradering av vattenskyddet för Vätterns vattenområde pågår.

I vägplanen beskrivs hur man med tätning av vägrenar, fördröjningsmagasin och reningsåtgärder avser att eliminera risker för vattenförorening av trafik i normal drift. Även för olyckstillfällen med utsläpp av miljöfarliga ämnen hoppas man, att vidtagna åtgärder ska räcka till. Motalabornas minne av haveriet med en kalklastad lastbil på Strömbro och åtföljande kalkfläckar på Strömmens botten framhäver vikten av kraftfulla skyddsåtgärder för vattenmiljön.

### **Miljökonsekvenser av bron över Skepparpinan.**

För landskapbildningen kan vi inte anse, att en högbro över Motalaviken tillför något positivt. Tekniska konstruktioner medför i stort sett alltid negativa konsekvenser för intrycket av en naturmiljö. Aktuella exempel är den positiva inverkan på landskapet som borttagande av luftledningar och stolprader för elförsörjningen fått, när man för en driftssäkrare elförsörjning grävt ner kablar, som ersätter de gamla anläggningarna. På motsvarande sätt anser många, att vindkraftverk utgör ett störande inslag i landskapbildningen, trots deras bevisade nytta för en miljövänlig energiproduktion.

En tunnel för vägtrafiken har i vägutredningen uteslutits av ekonomiska och säkerhetsmässiga skäl. Om en högbro för biltrafik kombineras med möjligheter för gång- och cykelförbindelse över Skepparpinan, är detta ett positivt skäl för bron.

Konsekvenserna av en stor trafikolycka med farligt gods på bron är svåra att överblicka. För Vättern blir konsekvenserna troligen inte särskilt stora om vattenströmmar och vindriktning inte ställer till det. Kraftig östlig vind kan dock innebära att vattenföroreningar på ytan kan spridas ut i Vättern och orsaka skador. På ett möte om Vätterns vattenskydd beskrevs hur ytvatten snabbt förflyttas i vindriktningen.

### **Miljökonsekvenser söder om Motalaviken.**

**Naturskyddsföreningen i Motala** har sedan april 2000 i olika samrådsyttranden rörande översiktsplaner, detaljplaner, vägplaner, områdesplaner och järnvägsplaner framfört, att vi inte anser det befintliga vägreservatet söder om Skepparpinan vara den bästa lösningen för väg 32 mellan Motala och Skänninge.

Bakgrunden för vår tveksamhet inför Vägverkets och Motala kommuns planering är de svåra miljökonsekvenser och risker ur olika aspekter denna vägdragning får. Nära den trånga passagen vid Forsområdet och Jerusalemsbadets parkering finns bostadsområden vid Rödbergsudde, Dynudden och Södra Freberga. Mellan väg 50 och järnvägen finns ett Natura 2000-klassat rikkärr. Den planerade vägen kommer, tillsammans med den till dubbelspår utbyggda järnvägen, att medföra stor

miljöpåverkan på området, som dessutom ligger i Vätterns närhet och kan påverka vattenkvaliteten i Vätterns tillflöden.

### **Alternativ till vägreservatet söder om Skepparpinan.**

Under samrådsmötet i Motala den 12 mars 2008 uppgav stadsbyggnadschef Barbro Eklund att det inte finns något alternativ till vägreservatet mellan Skepparpinan och Södra Freberga.

Det utredningsområde för väg 32 mellan Motala och Skänninge som anges i Vägverkets tidiga underlag omfattar även det område som kallas Fålehagen, och som är beläget mellan väg 50, Södra Freberga, Tuddarp och Erikstorp. Området anges i kommunens planering som fritidsområde av kommunalt intresse. Inom området finns en bågskyttebana, vandringsleder, äldre vägar, djurkyrkogård och elljusspår. Området är i huvudsak skogsmark med insprängda äldre åkrar, som skogsplanterats, brukas eller används för bågskytte.

På Södra Freberga, Tuddarp och Långetorp finns en golfbana. Vid Tuddarp och Erikstorp finns Motala kommuns återvinnings- och avfallsanläggning, som har tidigare i större utsträckning används som deponi med åtföljande risker för urlakning av miljöskadliga ämnen.

När **Naturskyddsföreningen i Motala** år 2000 undersökte alternativa möjligheter för en sträckning för väg 50/32 mellan Skepparpinan och Skänninge, fann vi att en möjlighet finns i Taltrastvägens förlängning genom Fålehagen, längs Södra Frebergas norra gräns och söder om avfallsanläggningen vid Tuddarp. Vägen ansluter sedan till befintlig väg 32 söder om Erikstorp. Väg 32 i ny sträckning kan sedan anläggas öster om nuvarande väg 32 till Skänninge enligt beskrivningar och kartor, som i yttranden till Vägverket framfördes av **Naturskyddsföreningen i Motala** i samband med miljökonsekvensbeskrivning och vägutredning under 2003. (Våra tidigare yttranden bifogas. Bilaga 1 och 2)

Trots vårt arbete att hjälpa till med planeringen av den nya vägen har vårt förslag inte jämförts med vägutredningens föreslagna dragning av väg 32. **Naturskyddsföreningen i Motala** har enligt Länsstyrelsens och Regeringens bedömning inte varit behörig att överklaga Motala kommuns beslut om områdesplan för Södra Freberga och Tuddarp när kommunen inte lade in ett alternativt vägreservat för väg 32 i den av oss föreslagna sträckningen. Vi var inte sakägare och hade inte överklagningsrätt.

**Naturskyddsföreningen i Motala** anser fortfarande, att en "trafikplats Fålehagen" med anslutning till väg 32 vid Erikstorp ska utredas och jämföras med det av Vägverket presenterade förslaget.

### **Väg 32 mellan Södra Freberga och Skänninge.**

I arbetsplanen för väg 32/50 som presenterades av Vägverket den 11 mars 2008 har man valt en sträckning, som i största möjliga mån går längs befintlig järnväg mellan Södra Freberga och Gripenberg. Mellan trafikplats Södra Freberga och trafikplats Fågelsta är avståndet 6 km men endast 1,5 km av vägen går längs järnvägen. Från trafikplats Fågelsta till trafikplats Norra Skänninge är avståndet 7 km, och 4,5 km av vägen går längs järnvägen. Av hela sträckan går knappt hälften av vägen längs järnvägen. I övrigt går vägen i sneda vinklar i huvudsak över åkermark och runt Fågelsta samhälle med stark barriäreffekt. Anslutningsvägar och planskilda korsningar ger ytterligare uppdelning av åkermark i småbitar. Där järnvägen och vägen går parallellt förbrukas åkermark genom det säkerhetsavstånd som krävs. Vid

Vreta och Gripenberg går vägen genom fastigheter, som inte kan bestå om vägen byggs enligt Vägverkets planer.

### **Vattenskydd längs Hamrabäcken.**

Hamrabäcken, som mynnar i Vättern i gränsen mellan Södra Freberga och Sjöhamra, avvattnar ett område mellan Södra Freberga, Tuddarp, Sjökulma, Lårstad, Fågelsta, Råvsjö, Sten och Norrsten. Den planerade väg 32 passerar genom Hamrabäckens avvattningsområde. Detta kräver stora åtgärder för att skydda vattnet mot föroreningsrisker från vägvatten och vid inträffade olyckor med utsläpp av skadliga ämnen. Det är inte lämpligt att planera en väg med kraftig trafik och risker för kemiska utsläpp inom Vätterns vattenskyddsområde, och längs vattendrag som mynnar i Vättern. Vid kraftig nederbörd och snösmältning är det inte möjligt att kontrollera vattenflödet inom området, då vattendragen på grund av det svaga fallet blir fyllda till brädden och även svämmar ut över angränsande ytor. Detta inträffar regelbundet särskilt i bäckens nedre del där väg 32 planeras. Vi tror knappt, det är tillåtet, att bygga en ny väg avsedd för en stor mängd fordon inom ett vattenskyddsområde.

### **Trafiksituationen i Motalas södra delar.**

I tidigare förslag till utbyggda vägar söder om Motala uttalas, att en förbindelse mellan nuvarande väg 32 och väg 50 bör utföras. I senare planer har denna möjlighet tagits bort eller ej presenterats. I Motala kommuns översiktsplan anges, att denna förbindelse bör finnas för att underlätta trafikflödet mellan stadens sydöstra delar och anslutningar mot norr över Skepparpinan.

### **Samordning med järnvägstransporter.**

Banverket planerar för en utbyggnad av järnvägen mellan Mjölby och Motala med ytterligare ett spår. Ett ganska finmaskigt nät av järnvägar fanns förr inom området med stationer på många platser på slätten och i tätorterna.

När kapaciteten för godstransporter på järnväg ökar, är det viktigt, att en övergång från lastbilstransport till transporter på järnväg sker. I planeringen för nya vägar ser vi inte några tecken på samplanering mellan Banverket och Vägverket för att möjliggöra denna förändring av godstransporterna i landet. Banverket har enligt uppgift planer på två omlastningsstationer för gods mellan Mjölby och Motala. Hur kommer Vägverket att medverka för att göra denna verksamhet så effektiv som möjligt?

Motala den 24 mars 2008

Inger Lundqvist, ordförande i Naturskyddsföreningen i Motala

Sjöbacka, Kulla Södergården 112  
590 32 Borensberg  
tel 0141 –421 86

