



Vägverket
Juridik och planprövning
781 87 BORLÄNGE

Yttrande över arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning av väg 50, Jönköping - Örebro, delen Skänninge - Motala (objektnummer 87 514 068), Mjölby och Motala kommuner, Östergötlands län.

Naturskyddsföreningen i Motala har beretts tillfälle att inkomma med kompletterande synpunkter på arbetsplan för ny väg 50 mellan Södra Freberga i Motala kommun och Skänninge i Mjölby kommun.

Naturskyddsföreningens granskning av arbetsplanen med miljökonsekvensbeskrivning.

Underlaget för vår förnyade granskning av arbetsplanen med miljökonsekvensbeskrivning har utgjorts av:

1. Beslutshandling 2004-11-12. Riksväg 50 och 32 mellan E 4 och Motala. Vägutredning av Vägverket.
2. Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande arbetsplan för väg 50 Jönköping – Örebro, delen Skänninge – Motala, Objektnummer: 87 514 068, 2008-06-30.
3. Arbetsplan för väg 50, Jönköping – Örebro, delen Skänninge – Motala, objektnummer 87 514 068. Upprättad 2008-06-30.
4. Reviderad arbetsplan för väg 50, upprättad 2008-10-17.
5. Orienteringskarta, väg 50 delen Skänninge – Motala, till arbetsplan. Utställelsehandling 2008-06-30 där planerad vägsträckning inritats.
6. Samrådsredogörelse för ”Program för detaljplaneläggning av Ny- och ombyggd riksväg 50 genom Motala med bro över Motalaviken”.

Annat material med relevans för frågorna kring infrastrukturens utveckling mellan Motala och Skänninge har också funnits tillgängligt, bl.a. tidigare vägutredningar, tidningsartiklar, sammanställningar av remissyttranden, deltagande i samråds- och informationsmöten, kontakter med markägargruppen Stoppa 32-an, kontakter med Banverket, som planerar och bygger dubbelspår mellan Motala och Skänninge, kontakter med företrädare för Stadsbyggnadsenheten i Motala kommun och deltagande i konferenser om infrastruktur, energi- och klimatfrågor anordnade av **Svenska Naturskyddsföreningen**. Vi har kort sagt sökt information i frågorna överallt där den funnits tillgänglig.

Vi har i samband med tidigare framlagda utredningar och samråd avgett yttranden i frågor som rör miljöfrågor, kommunal planering, infrastruktur, hushållning med naturresurser, klimatfrågor och annat som varit aktuellt.

Vi har gjort bedömningar i olika frågor och framfört våra slutsatser i yttranden till Motala kommun, Vägverket och Banverket.

Tidigare och nya erfarenheter av samrådsarbete.

Vi har i samband med samrådsarbete i olika frågor i regel fått relevant material i tid för en tillräcklig bearbetning av materialet. (Vägutredning, beslutshandling, 2004-11-12). I regel har 2 -2.5 månader getts för att inkomma med yttranden.

I frågor som rör planeringen av väg 50 mellan Motala och Skänninge under 2008 har detta inte varit fallet. Utställning av arbetsplanen med MKB fanns tillgänglig under kontorstid under tiden 6 augusti – 1 september 2008. Vägverket tillhandahöll inte material för särskilt berörda intressenter. Myndigheter kan inte förutsätta, att alla har möjlighet att studera materialet genom myndighetens hemsidor på datanätet.

Efter yttrandetiden har Vägverket bearbetat svaren och den 9 januari 2009 delgivit dem som yttrat sig en sammanställning av svaren. En ny tid för synpunkter gavs till den 2 februari 2009. Tiden utsträcktes efter förfrågan hos Vägverket i Borlänge till den 16 februari 2009.

För att kunna genomarbeta ett remissmaterial och utveckla relevanta förslag och synpunkter i frågorna är tillräcklig tid för arbetet väsentlig. Då frågorna har stor inverkan för enskilda intressenter är tillräcklig tid för yttranden väsentlig. I frågor som rör en bropassage över Skepparpinan i Motala startade arbetet 1941. Frågor om den vidareutvecklade infrastrukturen mellan Motala och E4 har också pågått under lång tid.

De förslag till lösningar som Vägverket nu lagt fram visar tyvärr en bild av hastverk och inte uppfylla målsättningar. Detta bekräftas av erfarenheterna av påträngande konsultarbeten på berörda fastigheter mellan Motala och Skänninge.

Vi tror, att inriktningen på snabb byggstart för utbyggnad av en bro över Skepparpinan som prioriterat projekt fått gå ut över utredningsarbetet och samrådet med berörda intressenter för den fortsatta utbyggnaden av väg mellan Motala och E4.

Vi upplever, att även samarbetet mellan Motala kommun och Vägverket har fungerat dåligt under slutfasen av utredningsarbetet. Man har inte kunnat enas om det för kommunen lämpligaste alternativet. Vägverket har i sin kraft av att vara ett statligt verk inte behövt beakta de lokala behoven av väl fungerande förbindelser mellan stadens olika delar. Detta har bekräftats i samtal med ansvariga inom kommunens planeringsverksamhet och den skriftliga sammanställningen av samrådsyttranden för en ny genomfart i Motala med bro över Skepparpinan.

Tidigare yttranden.

Naturskyddsföreningen i Motala bifogar till detta yttrande tidigare skrivelser rörande infrastrukturfrågor, som även omfattar den nu aktuella väg 50.

Nya frågor som tillkommit under utredningstiden.

I beslutshandling från den 12 november 2004 gör Vägverket bedömningen, att ur transportekonomisk synpunkt är en utbyggnad av väg 50 till Ödeshög den bästa åtgärden. Utbyggnaden anses dock medföra påtagligt negativa konsekvenser för natur- och kulturvärden mellan Alvastra och Vadstena. Vägverket anser därför, att en utbyggnad av väg 32 mellan Motala och Mjölby är den långsiktigt bästa lösningen. Vägverket fattar beslut med denna innebörd. Av beslutet framgår även, att planeringen för vägsystemet ska fortsätta med tydligt angivna mål för andra delar av infrastrukturen söder om Motala.

Under utredningstiden har frågor rörande vägtrafikens klimatpåverkan, hushållning med högproduktiv åkermark och vägtrafikens inverkan på miljön ur olika aspekter fått större aktualitet.

Granskningsarbetet.

Naturskyddsföreningen i Motala har vid granskningen av arbetsplanen med miljökonsekvensbeskrivning följt miljökonsekvensbeskrivningens disposition. Arbetsplanen innehåller många tekniska redovisningar, som vi inte har möjlighet att bedöma. Vissa uppgifter i miljökonsekvensbeskrivningen återkommer också i arbetsplanen. För vårt granskningsarbete ger miljökonsekvensbeskrivningen det bästa underlaget.

Vi har vid genomgången av miljökonsekvensbeskrivningen noterat att den tyvärr innehåller många språkliga ofullständigheter och förväxlingar i de olika avsnitten.

Miljökonsekvenser av ett genomförande av Vägverkets beslut rörande väg 50 mellan Södra Freberga och Skänninge.

(Miljökonsekvensbeskrivning för väg 50 mellan Motala och E4.)

Naturskyddsföreningen i Motala har i tidigare yttranden förordat en **Ny Riksväg 32** i en sträckning öster om nuvarande väg 32. Under utredningstiden har de miljömässiga konsekvenserna av vägtrafiken blivit tydligare. Planeringsarbetet i Motala kommun har under de senaste åren varit inriktat mot en snar utbyggnad av en förbindelse över Skepparpinan. En trafikplats är inplanerad vid Forsområdet och en vägkorridor har angivits från brofästet till Södra Freberga.

Naturskyddsföreningen i Motala har i tidigare yttranden behandlat denna sträcka. Vi kommer till den 27 februari 2009 att avge ett nytt yttrande rörande arbetsplanen för denna sträcka. **Naturskyddsföreningen i Motala** är nu behörig att avge yttranden och överklaga beslut till Regeringen, eftersom åtgärderna bedöms kunna orsaka stora intrång i naturvärden. Vad avser infrastrukturen i området söder om brofästet fram till Södra Freberga har vi inte ändrat vår uppfattning. En ny 4-filig höghastighetsväg bör inte byggas mellan brofästet och Södra Freberga.

Miljökonsekvenser av väg 50.

Bebyggelse och landskapskaraktär. (3:2)

Landskapselementens utvecklingshistoria.

Mellan Motala och Skänninge kommer väg 50 att byggas i ett fullåkerslandskap med åkermark, betesmarker, mindre skogsområden, gårdar, byar och vägar i äldre sträckningar. Kulturbbygden är anpassad efter de naturliga förutsättningarna och de näringar som bedrivs i trakten. Infrastrukturen har utvecklats och avvecklats i en takt som kan förefalla långsam men trots allt är fullt märkbar och med tiden genomgripande.

För landskapsbildningen har uppodling av mark för åkerbruk, nedhuggning av skogsområden, övergång från kreatursintensiv drift på alla gårdar till ren växtodlingsproduktion betytt mest för odlingslandskapets förändring. Utdikningar av våtmarker och sänkning av sjöar har tagit bort viktiga landskapselement. Rörläggning av diken och täckdikning har liksom skiftesreformer skapat ett storskaligt landskap. Utflyttning av gårdar i mitten av 1800-talet skapade ett landskap med utspridda gårdar och ett mindre antal gårdar kvar i byarna.

Bredspåriga och smalspåriga järnvägar drogs med inte tidigare skådad rätlinjighet genom landskapet i slutet av 1800-talet. Spåren av järnvägssystemets framväxt syns fortfarande i

landskapet och på skifteskartorna i form olösta markbytesfrågor och svårbrukade avsnörda åkerlappar.

Vägsystemen omvandlades och nya dragningar av vägarna tillkom i takt med fordonsteknikens utveckling. Vägarna rätades, breddades och asfalterades. Ledningar för telefon och el var ett annat rätlinjigt inslag i landskapet. Av luftledningar återstår nu endast högspänningsledningar, sedan stormar visat svagheter i befintliga system. Som nytt landskapselement har vindkraftverk växt upp som svampar ur jorden och ersatt de stillsamma elledningarna. Utöver människorna, djuren, vattnet, molnen och den i vinden vajande vegetationen utgör nu tågen, vägfordonen, lantbruksmaskinerna och vindkraftverken de rörliga landskapselementen.

Hus och kyrkor har byggts och rivits i en jämn takt. Industrier har skapats, blomstrat och försvunnit, alla som barn av sin tid. Vi, som lever nu, har nog svårt att föreställa oss våra föregångares livsvillkor, som kunde sluta med emigration till Amerika från ett land, som inte kunde föda sin växande befolkning.

Spåren av den gamla kulturen och naturmiljöerna har fått ett intresse från oss sentida människor som väl ingen kunde ana, när kultur- och naturlandskapet omvandlades. Hade det funnits miljökonsekvensbeskrivningar från mitten av 1800-talet, hade våra problem med den kulturella och biologiska mångfaldens bevarande säkert inte varit av den storleksordning, vi ser idag.

För landskapsbilden i området mellan Södra Freberga och Skänninge anser **Naturskyddsföreningen i Motala**, att väg 50 i planerad sträckning kommer att utgöra ett nytt och mycket avvikande landskapselement, som fragmenterar bygden på ett sätt som tidigare endast järnvägen och stora kraftledningar, som inte har något naturligt samband med bygdens utveckling, lyckats göra. Järnvägen innebar genom sitt nätverk av spår och sina tätt liggande stationer och hållplatser för sin tid nya möjligheter till resor och transport av varor. Efter biltrafikens genombrott med kända konsekvenser för landskapsbild, klimat och hälsorisker har vi nu kommit till en vändpunkt, där framtiden inte längre ska innebära ytterligare utbyggnad av ett storskaligt vägnät i tidigare outnyttjade sträckningar. För människorna som lever här och för dem som besöker bygden kommer en ny stor väg att beröva dem det öppna landskapets, fullåkersbygdens, läkande kraft. Den medför oro för det storskaliga förstörandet av resultatet av tidigare generationers slit och arbetsglädje, då man lyckades skapa sig sin utkomst i det fruktbara området. Vägverkets förledande animationer av en resa på den nya vägen innebär för oss, som lever här ingen tröst då vårt landskap tas ifrån oss.

Anpassningar och åtgärder.

Bland anpassningar och åtgärder som föreslås ifrågasätter **Naturskyddsföreningen i Motala** det mesta. Trafikplatser bör vara rymliga för att ge trafikanterna tid för hastighetsanpassningar och uppsikt. Två kurvor ökar risken för sladdolyckor och vältnade fordon. En flerfältsväg med en ny sträckning genom ett öppet jordbrukslandskap kan inte gömmas bakom buskar och ”integrerade” vallar. Vi föredrar rymliga rondeller framför planskilda trafikplatser. Rondellerna gör mindre ingrepp i landskapsbilden, lugnar ner trafiken och innebär bättre överblick för trafikanterna.

Skyltar som visar siluetter av byggnader som finns i verkligheten lite längre fram verkar lite övertydligt. Skyltar ska endast användas för trafikanternas behov av information om vägval, hastighetsgränser och allt annat som behövs för säker trafik.

Erfarenheter från trakten visar av vattenfyllda diken och dammar i vägens närhet utgör mycket stora risker vid avåkningar. Olyckor orsakade en dödsolycka i en bäck vid Fivelstad och en upp- och nedvänd bil med två åkande i Hamrabäcken vid Nyckelby. Vägområdets omgivningar bör vara fria från onödiga hinder. En nyanlagd cykelväg längs väg 50 söder om Vadstena kan ha medverkat till dödsolycka, då en bil voltade efter en avåkning under 2008.

Längs vägar med mera än 3000 fordon per dygn får odling av grödor för human konsumtion inte förekomma inom 25 meters avstånd från vägens kant. Planteringar i vägens närhet ökar risken för viltolyckor genom att locka vilda djur till området för att söka skydd och föda. Varken trafikanter eller djur upptäcker varandra, när djuren passerar vägen eller uppehåller sig i vägens närhet. Särskilt stora risker utgör hjortdjur och vildsvin. Mindre djur (räv, hare, grävling, igelkott och ekorre) ses ofta ihjälkörda längs vägarna i trakten. Även fåglar lockas till vägens område för att söka föda, skydd och häckningsplatser om vägområdet kantas av skyddande träd- och buskridåer. Kråkfåglar och rovfåglar lockas till trafikdödade djur och riskerar i sin tur att bli trafikoffer. De är sorgligt, att trafikanter ofta lämnar skadade och dödade djur kvar på vägen.

Den 25 meter breda markremsan längs vägen bör endast vara bevuxen med örter och gräs och regelbundet slå, för att hindra träd och buskar att växa upp. Den största naturvårdsnyttan uppnås om markremsan lämnas orörd under tiden för växternas blomning och frösättning, så att fröna hinner mogna. Vegetationen kan då få karaktär av ängsmark.

Ambitionen att vid utformningen av väg 50 ansluta den till järnvägens sträckning, har i det framlagda förslaget inte kunnat genomföras mer än vid Nyckelby 4:1 och på en sträcka från Fågelsta till Vreta. I övrigt delar vägen jordbrukslandskapet utan någon naturlig anknytning till landskapets naturliga form.

Naturskyddsföreningen i Motala anser, att påverkan på landskapets karaktär blir stor på sträckan Skänninge – Motala, när den i utredningen föreslagna vägens sträckning jämförs med nollalternativet.

Naturmiljö. (3:3)

Vid granskningen av inverkan på naturmiljöer längs väg 50 finner vi, att underlaget för miljökonsekvensbeskrivningen inte är särskilt omfattande. Vi kan inte finna, att några riktade inventeringar under utredningstiden genomförts för att samla in underlagsmaterial för det aktuella tillståndet i naturmiljöerna i området för vägutbyggnad. Under vägutredningens många skeden har genom åren sammanställningar av inventeringsmaterial redovisats för de olika alternativ som utretts. Det, som närmast anknyter till det aktuella förslaget, är en inventering av större och mindre vattensalamander i en damm på Lårstad. Inventeringen gjordes 2004 inför miljökonsekvensbeskrivningen för Banverkets utbyggnad av dubbelspår mellan Mjölby och Motala. I samrådshandlingen från januari 2003 finns inte någon naturinventering för området redovisad. Nyckelord i underlaget för väg 50 mellan Skänninge och Motala vad avser naturmiljöer, är miljöbalk, vilda djur och infrastruktur, konfliktpunkter mellan groddjur och vägar samt uttrar och vägar i Mälardalen, MKB till järnvägsplan och översvämningrisker i fysisk planering. Dessutom anges digitala underlag från Länsstyrelsen, Artdatabanken och artportalen som underlag.

Områden som har skydd enligt Natura 2000 är Vättern och Skenaån och i angränsande områden kalkkärr vid Södra Freberga och Hilltorp. I Vägutredning från maj 1997 finns vid

Fågelstad ”ett vackert kuperat landskap med rik flora och välbevarade geologiska landformer”. Området anges som ekologiskt känsligt och har ett mycket högt bevarandevärde. Hamrabäcken och Skenaån anges som bevarandevärda och skyddsvärda biotoper.

Naturskyddsföreningen i Motala, som under lång tid verkat i området, finner att det föreligger mycket stora brister i underlaget inför beslutet att bygga väg 50 enligt Vägverkets alternativ.

Det är inte möjligt att utan aktuella inventeringar avgöra, om det inom området finns andra skyddsvärda naturobjekt, som inte är kända. Det kan inte vara allmänhetens och fastighetsägarnas uppgift att göra inventeringar för att tillgodose Vägverkets behov av material inför anläggning av en väg genom ett tidigare orört område.

Vägverket fattade 2004 sitt beslut om vägens förläggning. Naturvårdare och fastighetsägare fick kännedom om beslutet först under mars 2008. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen i juni 2008 och arbetsplanen i november 2008. Vad hände på Vägverket mellan åren 2004 och 2008 avseende väg 50 i beslutad sträckning? I beslutshandlingen från 2004 finns rörande uppfyllelse av de nationella miljömålen ”*levande skogar*” och ”*ett rikt odlingslandskap*” uppgiften att Alternativ Riksväg 32 orsakar mindre negativ påverkan på dessa miljöer än Alternativ Riksväg 50. Var finns underlaget för denna bedömning? I miljökonsekvensbeskrivningen för den beslutade vägen anges för ”naturmiljöer” under ”osäkerheter” att värderingen i delar är subjektiv och beroende av värderarens kunskap.

Naturskyddsföreningen i Motala anser, att miljökonsekvensutredningen avseende naturmiljöer är ofullständig. Slutsatser om påverkan på naturmiljöer har inte grundats på inventeringar, som utförts i den beslutade vägens område.

Rekreation och friluftsliv. (3:4)

Vår bedömning av inverkan på möjligheterna till rekreation och ett givande friluftsliv grundas på tillgängligheten till de områden där verksamheterna utövas och av förhållandena i områdena. Av störningar som kan förekomma, vill vi behandla bullerfrågan.

Av vägutredningen från 1997 framgår att i friluftsområden avsatta i kommunala översiktsplaner är den högsta ekvivalenta ljudnivån 40 dBA för dygn. Då vi i översiktsplanen för Motala kommun inte finner några friluftsområden utöver Varamon, vill vi anta, att Sundsparken i Fågelsta med bollplaner, Nyckelby stall med ridanläggning utomhus och Jerusalemsbadet vid Södra Freberga kan anses vara friluftsområden. Där förekommer mycket aktiviteter såsom bollspel, ridning och bad. Vid Sundsparken finns inga några åtgärder för att minska bullerstörningar redovisade, och Nyckelby stall finns inte alls med i miljökonsekvensbeskrivningen. Vid Jerusalemsbadet går det knappast att åstadkomma någon bullerdämpning av hänsyn till det Natura 2000-klassade kalkkärret och trafikanternas behov av fria utblickar över Vättern.

I området pågår mycket aktiviteter såsom promenader, skidåkning, cykling och ridning. Nästan hela tiden kan man se människor röra sig i området. Pilgrimsvandrare på väg till Vadstena och cyklister, som tränar inför någon cykeltävling, blandas på vägarna med hundägare på promenad, skolbarn på väg till och från skolbussen och föräldrar med barnvagnar.

Ett mycket anmärkningsvärt ingrepp i friluftsmiljön kommer att ske vid Fågelstad torrängar, som är ett omtyckt strövområde för fågelstaborna. Området kommer knappast att bli möjligt att vistas i någon längre stund, då bullerstörningarna kommer att bli mycket stora. Området är idag dessutom viktigt som naturområde för skolan i Fågelsta vid dess friluftsaktiviteter.

Kulturmiljö. (3:5)

Befintlig bebyggelse

Vid bedömningen av kulturmiljöer avseende äldre och nyare inslag i landskapsbilden har vi behandlat detta under avsnittet ”*bebyggelse och landskapskaraktär*”. Utvecklingen av ett kulturlandskap har inte blivit lättare genom att motstående intressen ofta föreligger, då nya verksamheter och anläggningar planeras i en bygd. För enskilda personer och företag krävs omfattande och kostsamt utredningsarbete och tillståndsgivning innan verksamheter, som inverkar på natur- och kulturmiljön, får genomföras. Att få tillföra kulturlandskapet nya element är i regel svårare än att låta hus och kulturområden förfalla. Vi ser många exempel på ladugårdar, uthus och bostadshus på landsbygden, som inte längre används och lämnas åt väder och vind, för att sedan när förfallet gått för långt bara rivning återstår. Också industriområden utan industri har söder om Motala förvandlats till skrotupplag med större oreda än i de verkliga metallåtervinningsföretagen.

I vägutredningen för väg 50 anges tre områden som riksintressen för kulturmiljö: Omberg - Tåkern, Vadstena och Skänninge. Dessutom nämns ett antal bymiljöer, och inverkan av vägar i utredda sträckningar kommenteras.

Befintliga vägar har påverkat utvecklingen i vägarnas närområden. Både för permanent boende och fritidsboende är närheten till stora trafikleder ansträngande och hälsovådligt för berörda människor. Fastighetsvärdet påverkas både för befintlig bebyggelse och sådan bebyggelse där ny infrastruktur i en framtid kan komma till utförande.

I vägutredningen med miljökonsekvensbeskrivning från januari 2003 redovisas konsekvenserna av de då aktuella alternativen Nollplus, Riksväg 50 och Riksväg 32. Vägverket beslutade, att alternativ Nollplus med upprustning av befintliga vägar och begränsad dragning av nya sträckor av vägarna inte uppfyllde kraven för bättre säkerhet i det nya vägsystemet. Mötesfri trafik kan inte rymmas inom alternativ Nollplus. Vägverket beslutade efter detta, av hänsyn till natur- och kulturmiljöer i Tåkern-Omberg-området, att alternativ Riksväg 32 skulle väljas.

Förbifarter vid bebyggelse kommer inte att byggas på det *inte* utbyggda alternativet. För Vadstena planerades vid alternativ Riksväg 32 endast utbyggd kringfart för halva sträckan. Detta har sedan ändrats och efter opinionsarbete utreds nu en hel kringfart vid Vadstena, även när alternativ Riksväg 32 har beslutats. Utbyggnaden vid Vadstena blir då som planerats om något av alternativen Nollplus eller Riksväg 50 hade valts. Vägutredningens alternativa lösningar är inte helt enkla att förstå.

Under tiden, som förberedelserna för den planerade alternativ Riksväg 32 fortsätter, genomförs förbättringsåtgärder på befintlig väg 50. Detta är bra och minskar risken för olyckor under den tid, som planeringen för en ny väg pågår.

För valet av alternativ utgjorde hänsyn till natur- och kulturmiljöer avgörande skäl att välja alternativ Riksväg 32. Problemen med störningar i byggda kulturmiljöer kommer dock inte att försvinna med utbyggnaden enligt alternativ Riksväg 32. Långsamgående trafik och tung

trafik kommer även i fortsättningen att köra på nuvarande väg 50 och väg 32. Antalet fordon mellan Södra Freberga och Vadstena beräknas fortfarande komma att överstiga 4000 per dygn. Andelen tunga fordon beräknas minska på de befintliga vägarna om dessa fordon kan fås välja den nya vägen i stället.

Om den nya vägen byggs kommer nya områden med kulturmiljöer att belastas med trafik. Då järnvägen samtidigt får ett dubbelspår, kommer området från Forsområdet vid Motala till Gripenberg vid Skänninge att, utöver ett större antal tåg per dygn, få 5000 vägfordon som passerar. Av vägfordonen beräknas 1000 vara tunga fordon. Av de kulturmiljöer som får väsentliga försämringar kommer Rödbergsudde, Dynudden, Forsområdet, Södra Freberga, Norrsten, Fågelsta, Vreta, Gripenberg och nordöstra Skänninge att bli särskilt påverkade av den kombinerade utbyggnaden av infrastrukturen. Dessutom finns spridd bebyggelse i byar och enskilda fastigheter längs hela sträckan vid Nyckelby, Lårstad, Fågelstad, Skaftesgården, Sund, Russingstorp, Götala och Stavgård. I Skänninge kommer den utbyggda Kriminialvårdsanstalten att få järnvägen på västra sidan och den nya vägen på den norra och östra sidan. Samma förhållande kommer att uppstå i Norrsten, Fågelstad och Fågelsta.

Fornlämningar.

De fornlämningar, som är kända i trakten, redovisas utförligt i tabeller och kartor. Vid arkeologiska undersökningar för järnvägens utbyggnad har en omfattande kartläggning av tidigare bebyggelse kunnat ske. De fynd, som gjorts, har i många fall varit både oväntade och omfattande. Särskilt har utgrävningarna vid Motala Ström väckt stort intresse, och gjort Motala mycket äldre än man tidigare trodde. Även i Skänninge, Fågelstad och Nyckelby har platser med intressanta lämningar undersökts.

Inför utbyggnad av en ny väg genom området har hittills ett tjugotal förundersökningar gjorts, och på drygt hälften av dessa platser har fornlämningar av boplatskaraktär påträffats. Det torde återstå mycket arbete för arkeologerna, innan Vägverket kan låta grävmaskinerna för alltid blanda gammalt och nytt i högarna av jordmassor.

Trots den noggranna redovisningen av kända äldre kulturlämningar undrar vi över, hur aktuellt det redovisade materialet är. I texten uppges att en runsten är inmurad i Västra Stenby kyrka. Runstenen står sedan 1939 uppställd på kyrkogården, till vänster innanför grinden!

Hälsa – buller. (3:6)

Vi har i tidigare avsnitt om ”Rekreation och friluftsliv” och ”Kulturmiljö” även behandlat buller. I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs för de negativa hälsoeffekter, som uppstår av långvarig vistelse i bullriga miljöer. Fordonstrafik anges vara den vanligaste orsaken till bullerstörningar. Tågtrafik kan orsaka mycket bekymmer, vilket den pågående debatten om den i framtiden utökade tågtrafiken genom Motala tydligt visar. Människor, som bor utmed det planerade dubbelspåret, har mycket svårt att acceptera ett ökat antal tåg per dygn. Banverket försäkrar, att bullerstörningarna kommer att minska. Effektiva åtgärder mot det störande bullret i bostadsmiljöerna kommer att genomföras i form av bullerskydd och åtgärder på fastigheternas fönster.

Man kan fundera över om inställningen till buller påverkas av om det är en bra verksamhet, som orsakar bullret eller ljudet, som vi då kanske bör säga. Buller har en negativ klang av att vara något icke önskat.

För en lastbilschaufför kan bilens ljud hjälpa honom att köra på ett bra sätt, medan villaägaren vid väggkanten förbannar det bullrande monstret, som far förbi. För en lantbrukare kan

höfläktens ljud från logen känns som en belöning för en lyckad höskörd, medan grannen i byn ligger sömnlös av fläktens tjut. För maskinföraren, som arbetar med metallskrot på återvinningsanläggningen, kan plåtskramlet från gripklon berätta att han gör ett bra jobb, medan motionären på golfbanan blir mycket störd under sitt spel.

Naturskyddsföreningen i Motala har under åren med vägutredningar åt olika håll från Motala till E 4 sökt alternativ, som kan släppa fram trafiken genom området så att bullerstörningarna för de boende längs vägen skulle bli så små som möjligt. Samtidigt sökte vi en sträckning, som tillgodosåg behovet av en sydöstlig kringfart i Motala. Vi fann vår väg öster om befintlig väg 32 med förbindelse till Skepparpinan genom Fålehagen. Vi kallar vår väg *Ny Riksväg 32*. Längs denna sträcka finns nästan ingen bebyggelse, och vägen kunde byggas med måttliga intrång i åkermark och skyddade naturmiljöer.

Med ny kunskap om trafikens inverkan på klimatet har vi kommit till övertygelsen, att vi måste begränsa biltrafikens omfattning under överskådlig tid. I det aktuella området pågår utbyggnaden av järnvägen. **Naturskyddsföreningen i Motala** finner, att i valet mellan en utbyggd järnväg och en ny Riksväg 50 i den sträckning som Vägverket beslutat, väljer vi att Banverket får bygga vidare på dubbelspåret till Hallsberg. Godstransporter och persontrafik kan då flytta över från vägen till järnvägen.

Eftersom vi nu gått in i en konjunktur då samhället för sin ekonomiska balans bör satsa på investeringar, som hör framtiden till, bör även Vägverket medverka till en infrastruktur, som ger en positiv miljöeffekt.

När vi nu diskuterar inverkan av buller från trafiken, vill vi först veta, hur olika lösningar med minsta klimatpåverkan kan skapas inom ett vägsystem, som bygger på de befintliga vägarna i området. Trafiken på de båda befintliga vägarna är och kommer också att förbli så omfattande, att en förbättring av bara en av Riksvägarna 32 och 50 inte kommer att kunna fylla framtida krav på säkerhet, boendemiljö och klimatpåverkan.

För Motala kommun har förbindelsen över Skepparpinan länge varit ett prioriterat projekt för att avlasta stadens centrala delar från genomfartstrafik. Motala måste få sin bro. Vi vill söka en lösning både för Motalas trafiksituation, och för den trafik som endast ska passera genom kommunen. Utan en utbyggnad av förbindelsen över Skepparpinan kan inte heller de andra önskade förbättringarna av vägsystemet göra största möjliga nytta.

De åtgärder som föreslås i arbetsplanen och utvärderas i miljökonsekvensbeskrivningen för en ny väg enligt Vägverkets beslut kan, om de genomförs i samband med förbättringar av befintliga vägar från Motala till E 4 vid Mjölby och Ödeshög, ge god förbättring av bullersituationen längs de befintliga vägarna.

I Vadstena kan den planerade kringfarten minska bullerstörningarna på befintlig genomfart och i Motala avlastas Sveavägen och området mellan Sveavägen och vår trafikplats Fålehagen, genom att genomfartstrafiken går genom Fålehagen ut till befintlig Riksväg 32.

Längs den planerade bron förlängning mot norr i Motala kommer befintliga bostadsområden på vägens östra sida tyvärr inte att få någon hjälp av oss. Brons utformning och läge bestämdes innan bebyggelsen kom till. Åtgärder för att minska trafikens omfattning och hastighet och bullerskydd är de metoder vi vill rekommendera även på detta vägavsnitt.

I Vägutredningen med miljökonsekvensbeskrivning från januari 2003 finns en bra beskrivning av hur buller uppstår, skadeverkningar, gränsvärden i olika miljöer och åtgärder, som kan minska problemen.

I värsta fall, där åtgärder inte är ekonomiskt försvarbara, anges att fastigheter ska lösas in och rivas. Så har skett i flera fall längs järnvägen mellan Mjölby och Motala. Vi anser dock, att om omfattande inlösen av fastigheter och rivning måste göras, visar detta, att samhällets planering har allvarliga brister. Det är nästan alltid förenat med stora bekymmer att tvingas lämna sitt hem på grund av samhällets bristande planering.

För den som bor kvar en bullerstörd miljö, är gränsvärdet för vad man får tåla inte särskilt uppmuntrande. Vid ljudnivåer över 60 dBA behöver man höja röststyrkan för att föra ett samtal på 2 meters avstånd från varandra. 40 - 50 fastigheter på 70 - 250 meters avstånd från den beslutade vägen mellan Södra Freberga och Gripenberg kommer, före åtgärder, att få ljudnivåer mellan 50 och 65 dBA,. Vägen kommer, jämförd med järnvägen, att bli den dominerande bullerkällan.

Jord- och skogsbruk. (3:7)

I detta avsnitt vill **Naturskyddsföreningen i Motala**, utöver det vi tidigare behandlat angående kulturlandskap och naturmiljöer i odlingslandskapet, beröra frågor om arealåtgång för vägarna, arrondering, vad som kan och får odlas inom vägens närområde, säkerhetsavstånd till järnvägen och arealåtgång, där väg och järnväg inte går parallellt och frågor om olika odlingssystem vid markbyten mellan fastigheter.

När vägsystem förändras, genom att vägen flyttas till ett annat läge, blir markåtgången mindre, än då nya vägar byggs och de gamla vägarna finns kvar. De nya vägarna avses i regel få en på något sätt högre standard än de gamla vägar, som ska ersättas eller kompletteras. Man vill få bort kurvor för att medge högre hastigheter, eller anlägga bredare körbanor för att minska riskerna för avåkningar och underlätta framkomligheten, när olika trafikslag blandas på vägen.

Nästan alltid får odlingsarealerna längs de ombyggda och utbyggda vägarna en försämrad arrondering dvs. sämre form för en rationell brukning. Kilar bildas, skiften delas och svåråtkomliga ytor uppkommer, där odlingsmarken blir instängd av diken, vägar och järnväg. I det aktuella projektet med en ny väg mellan Motala och Skänninge blir konsekvenserna för arealåtgång på åkermark och arronderingsförsämring nästan orimliga med de förutsättningar, som anges i miljökonsekvensbeskrivningen.

Studium av kartor för arbetsplanen visar inte överensstämmelse med de uppgifter, som uppges i miljökonsekvensbeskrivningen. Mellan väg och spårets mitt på järnvägen ska det finnas ett säkerhetsavstånd om 25 meter. Detta är, i den öppna terräng, där vägen går, motiverat då fordon på järnvägsspåren och tåg på vägen efter olyckor kan få svåra konsekvenser.

Där vägen svänger ut från järnvägen eller går snett mot diken, vägar och gränser bildas spetsiga kilar som erfarenhetsmässigt är mycket svårskötta med nutidens lantbruksmaskiner med stor arbetsbredd.

I miljökonsekvensbeskrivningen uppges, att en skyddszon om 25 meter från vägens kant ska finnas där odling för human konsumtion inte får bedrivas, om antalet fordon per dygn överstiger 3000. I området odlas i huvudsak grödor för human konsumtion. Areal inom skyddszonerna kan då inte inordnas i den normala växtodlingen på gårdarna. På kartorna i

arbetsplanen finns vägområden angivna med cirka 10 meters bredd, där vägen går över åkermark.

Vi tolkar miljökonsekvensbeskrivningens uppgifter så, att om vägbredden är 14 meter för mötesfri väg blir den totala bredd, som inte kan användas för livsmedelsproduktion $25+14+25=64$ meter både när vägen följer järnvägen och när vägen går med odlad åker på båda sidorna. Där kilar bildas förskjuts den odlingsbara delen av fältet och den resterande delen av fältet blir av tekniska skäl inte odlingsbar.

Av de kartor till arbetsplanen vi studerat, visar särskilt trafikplatserna vid Gripenberg och Södra Freberga åkrar, som i framtiden knappast kommer att kunna brukas i på gårdarna förekommande växtföljder.

Den totala areal, som med de givna förutsättningarna kommer att behövas för vägområdet, uppgår, med 64 meters bredd och 14 kilometers längd, till cirka 90 hektar. Till detta kommer för växtodling oanvändbara impediment i kilar och trafikplatser. Längs den planerade vägen är all mark åkermark utom en sträcka skogsmark vid Stavgård och betesmark vid Fågelstad. Den i miljökonsekvensbeskrivningen uppgivna arealen åkermark uppgår till 40 hektar, som tas i anspråk. Vi tror, att den verkliga areal, som kommer att bli oanvändbar för livsmedelsproduktion, blir avsevärt mycket större.

I miljökonsekvensbeskrivningen uppges, att byte av mark mellan fastigheter minskar vägens inverkan på fastigheternas arrondering. För vissa odlingsformer är markbyten inte möjliga utan betydande omställningstid. Ekologisk odling och annan odling som kräver certifiering kräver tid för omställning innan certifiering kan ske. Vid utsädesodling krävs anpassning av växtföljder och frihet från sjukdomar och ogräs för att produktion av utsäde ska vara möjlig på arealen. Specialiserad odling av olika grödor t.ex. potatis förutsätter vissa jordarter och specialmaskiner. Om en stor andel av en gårds areal tas i anspråk för vägar kan en lönsam produktion av grödan inte längre vara möjlig.

Vatten - resurs, vattenbalans, ytvatten, grundvatten och vägdagvatten. (3:8)

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att inga vattenresurser finns, som används eller planeras bli använda för allmän vattenförsörjning, inom närområdet för föreslagen väg. Detta påstående är enligt **Naturskyddsföreningen i Motala** helt felaktigt. Den nya vägen kommer att korsa Hamrabäcken och dess biflöden längs vägen i hela dess sträckning från Södra Freberga till Fågelstad antingen vid öppna diken eller på täckdikad mark.

Hamrabäcken rinner ut i Vättern, som är vattentäkt för kommunerna runt Vättern och nedströms Motala Ström vattentäkt ända ut till Östersjön. Vättern är Natura 2000-område liksom Skenaån, som rinner ut i Svartån och vidare till Roxen och Motala Ström mot Östersjön. Vid stora lokala utsläpp under kort tid i samband med olyckor och långvariga diffusa utsläpp kan skadorna i vattenmiljön och på vattenförsörjningen bli stora.

Inverkan kommer att bli betydande på vattenmiljön i Hamrabäcken om en ny väg 50 byggs enligt Vägverkets inriktning. Hamrabäcken har ett avvattningsområde på cirka 20 kvadratkilometer. Den avvattnar i huvudsak åkermark. Efter regniga perioder och vid snösmältning inträffar regelbundet att bäcken får höga vattennivåer. Strömningshastigheten i bäcken är då stor. Vatten från de planerade korsningarna mellan väg 50 och Hamrabäcken når Vättern inom 30 – 60 minuter. Vid olyckor med utläckage av miljöskadliga ämnen går det inte att vid höga flöden i Hamrabäcken förhindra att Vättern kommer att förorenas från

utsläppen. En uppsamling av vägvatten i fördröjningsmagasin riskerar orsaka utsvämning av förorenat vatten över åkermark.

Vatten från vattendragen längs den planerade vägen används av lantbrukare för bevattning. Ofta har dammar anlagts för vattenförsörjning från vattendragens tillflöden eller också använder man det rinnande vattnet direkt.

I de våtmarker, som vattendragen utgör, finns ett rikt djur- och växtliv. Vattnet i vattendragen kommer från nederbörd, som varit i marken under kortare eller längre tid. Från grundvattenkällor kommer hela tiden ett tillflöde av vatten, som under sin färd genom jordlagren tagit upp olika ämnen. Genom att marken är kalkrik, får vattnet en gynnsam kemisk sammansättning för olika organismer. Det näringsrika vattnet ger en rik vegetation med mycket smådjur, som blir föda åt fiskyngel, insekter, iglar, grodor, paddor och vattensorkar.

Längs vattendragen syns ofta änder och gråhäger. Ormvråkar och bruna kärrhökar jagar längs bäckarna, där de hittar många byten till sig själva och sina ungar i bon i Granhagen på Nyckelby och i vassen i viken vid Södra Freberga, där Hamrabäcken rinner ut.

Ett problem för vattnets kvalitet på grund av de svår genomsläppliga jordarterna i områdets norra del, är att föroreningar av alla slag rinner ut genom dräneringssystem och öppna diken mot större vattendrag och recipienter som Vättern.

Det är ett känt problem att bekämpningsmedel, som används inom växtodlingen i jordbruket, återfinns i vattendragen. Genom systematiskt arbete för att minska punktutsläppen vid arbete med bekämpningsmedel har man emellertid kunnat minska halterna i vattendragen.

För växtnäringsämnen såsom kväve är problemen likartade. Lättlösliga växtnäringsämnen följer med dräneringsvattnet ut i recipienterna och kan där orsaka vattenblomning, när algerna får ett näringstillskott.

När mycket vatten forsar fram under kraftiga regn och snösmältning sker erosion av markpartiklar, och vattnet i vattendragen blir brunt av lera. Tillkommer gifter i vattnets väg följer de med i strömmen och hamnar, där de inte ska vara.

Vägtrafikens vattenförorening kan liknas vid punktutsläpp, där vägens hela sträckning utsätts för nedsmutsning från trafiken. Vägtrafikens vattenskadliga ämnen kommer från fordonens avgaser, slitage på asfaltvägar, däckslitage, däckdubbar, oljespill och bromsslitage. Snöröjning, avrinnande vatten från vägen och vattenstänk från fordonen flyttar föroreningarna till vägens kantområden, varifrån de med vattnet transporteras ut i diken och bäckar mot recipienterna.

Naturskyddsföreningen i Motala anser, att det är olämpligt att bygga en väg för flera tusen fordon per dygn genom ett område, där det inte är möjligt att hindra stora mängder föroreningar, som kan vara av allvarligt slag, att på kort tid kunna nå ett så viktigt vattenområde som Vättern. En alternativ sträckning för tunga fordon med farlig last bör byggas i den av oss föreslagna sträckningen genom Fålehagen med vidare destination längs befintlig Riksväg 32 mot Mjölby och E 4.

Problemen med passage av känsliga vattenområden återkommer vid Födekullabäcken och Skenaån men en viktig förbättring uppstår, om vi inte tar risken för stora utsläpp i

Hamrabäcken, som enligt planerna ska passeras på fyra platser, och där vägen följer öppna diken långa sträckor. Mindre riskabel trafik kör den kortaste vägen till E 4 vid Ödeshög, dit vi också förbättrat vägens standard med kringfart Vadstena, breddning och rätning.

Vi anser, att det också är mycket olämpligt att bygga trafikplatser, som förutsätter att vatten ska pumpas upp till vattendragen. När Banverket bygger korsningar med vägar, kan man inte anpassa spåren efter vägen, utan vägen måste anpassas till spårens nivå. Om Vägverket kan välja plats för korsningar, bör man på grund av risken för driftsstörningar, undvika pumpade korsningar. Det innebär en allvarlig störning för trafiken mellan Vadstena och Motala, om viadukten vid Norrsten fylls med vatten.

Den planerade korsningen vid Södra Freberga är ett monster av kringelkrokar, som mer än en turist och en lastbilschaufför från Litauen kommer att åka vilse i. Den befintliga korsningen med järnvägen fungerar utmärkt och bör behållas!

Vi vill formulera om Miljökonsekvensbeskrivningens slutsats och säga att ”längs den nya vägen är de negativa konsekvenserna för det samlade vattenintresset och jämfört med nollalternativet *stora* och *negativa*”.

Trafikens avgasutsläpp – regionala och globala konsekvenser. (3:10)

Som framgått av våra tidigare resonemang, anser **Naturskyddsföringen i Motala**, att av de faktorer, som fått ökad betydelse, är de negativa klimateffekterna den allvarligaste skada, som trafiken kan orsaka för framtiden.

Av de tre faktorer, som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen, kan vi själva påverka alla tre. Vi kan minska bilåkandet och lastbilstransporterna, vi kan minska bränsleförbrukningen per kilometer genom att minska hastigheten, och vi kan välja bilar, som drar mindre mängd bränsle per kilometer. Vi kan också rikta in vår utveckling av nya fordon så, att vi minskar andelen fossila bränslen.

Vi anser, att Vägverket i sin programförklaring hur man vill bygga det nya vägsystemet tänker rätt, när man vill bygga den nya vägen i befintlig sträckning till Ödeshög för den trafik, som ska söderut. Man tänker fel, när man vill kompensera den längre sträckan för den väg man beslutat över Mjölby, genom att bygga den nya vägen för en högre hastighet. Man tänker fel, när man påstår, att vi inte kan flytta över en väsentlig del av lastbilstransporterna till järnväg. Särskilt mycket fel blir det, när Banverket just nu bygger en järnväg, som får en väsentlig ökning av transportkapaciteten för både persontrafik och godstransporter.

Vägverket tänker också fel, när man inte löser den sydöstra kopplingen vid Motala genom att utreda och genomföra vårt förslag med trafikplats Fålehagen. Både befintlig Riksväg 32 och befintlig Riksväg 50 behövs i upprustat skick för få den klimatsmartaste lösningen av vägfrågorna.

Banverkets representanter var svarslösa då **Naturskyddsföreningen i Motala** på ett informationsmöte om utbyggnaden av dubbelspår från Mjölby till Motala frågade, varför det inte finns planer på en godsomlastningsstation i området. Vi tror, att svaret ska vara, att det är ett gemensamt ansvar för Vägverket, Banverket och kommunerna att lösa omställningen från vägtransporter till sjöfart och tågtransporter. Vägtransporter ska användas lokalt, och sjöfart och tågtransporter på längre sträckor. Men samarbete är visst svårare än vi anat!

Bilagor:

Remissyttranden som behandlar infrastrukturfrågor avgivna av **Naturskyddsföreningen i Motala** under åren 2000 – 2008 samt adressat och ärende för respektive yttrande.

Datum	Adressat och ärende
2000-04-03	Vägverket, Region Sydöst. Väg 50 Jönköping-Örebro, Väg 36 Smedsby-Offeryby
2003-03-26	Vägverket, Region Sydöst. Riksväg 50 och 32 mellan E 4 och Motala.
2003-03-26	Motala kommun. Områdesbestämmelser för Södra Freberga och Tuddarp.
2003-12-16	Vägverket, Region Sydöst. Riksväg 50 och 32 mellan E 4 och Motala.
2004-11-28	Motala kommun. Områdesbestämmelser för Södra Freberga/Tuddarp.
2004-12-13	Motala kommun. Översiktsplan.
2005-03-26	Länsstyrelsen E län. Överklagande, områdesbestämmelser S. Freberga/Tuddarp.
2005-05-24	Regeringen. Överklagande av Länsstyrelsens beslut S.Freberga/Tuddarp.
2005-08-28	Motala kommun. Översiktsplan 2005.
2007-10-17	Motala kommun. Detaljplan riksväg 50 genom Motala och bro över Motalaviken
2008-03-24	Vägverket, Region Sydöst. Väg 32/50 Mjölby-Motala
2008-04-14	Motala kommun. Detaljplan riksväg 50 genom Motala och bro över Motalaviken
2008-06-17	Motala kommun. Detaljplan riksväg 50 genom Motala och bro över Motalaviken
2008-06-17	Vägverket, Region Sydöst. Arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning, riksväg 50 genom Motala med bro över Motalaviken.
2008-08-27	Vägverket, Region Sydöst. Arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning, Väg 50, delen Skänninge-Motala

Motala den 12 februari 2009

För Naturskyddsföreningen i Motala

Inger Lundqvist, ordförande
Sjöbacka, Kulla Södergården 112
590 32 Borensberg
ingerlundqvist@boremail.com