



Naturskyddsföreningen  
i Motala

Motala 2007-10-17

**Till  
Kommunledningskontoret/Stadsbyggnad  
Motala kommun  
591 86 MOTALA**

### **Yttrande över detaljplaneläggning av ny- och ombyggd riksväg 50 genom Motala med bro över Motalaviken.**

**Naturskyddsföreningen i Motala** har beretts tillfälle att avge yttrande rörande en detaljplan för en ny- ombyggd riksväg 50 genom Motala med bro över Motalaviken. **Naturskyddsföreningen i Motala** har i ett antal yttranden redovisat våra förslag till utveckling av infrastrukturen i och omkring Motala.

### **Pågående planering av infrastrukturprojekt mellan Motala och Mjölby.**

För närvarande pågår planering för två mycket stora infrastrukturprojekt, som kommer att påverka området i och omkring Motala under lång tid.

Det projekt, som synes ha kommit längst i planering och förberedelse för genomförande, är en utbyggnad av dubbelspår för järnvägen mellan Mjölby och Motala. Vi tror, att Banverket snart kommer att ges möjlighet att påbörja arbetet med dubbelspåret. Behovet av en utbyggd kapacitet för transporter på järnväg är mycket tydligt. En övergång från godstransporter på lastbil till transporter på järnväg är nödvändig, om kraven på minskad klimatpåverkan av trafiken ska kunna uppfyllas.

Det andra projektet är det som berörs av föreliggande detaljplan rörande riksväg 50 genom Motala. Sedan länge har en utbyggnad av riksväg 50 mellan Motala och E 4 genom Östergötland planerats, och många förslag för vägens placering och utformning har framlagts. Vägverket, som ansvarar för planeringen, anser, att man nu har funnit det bästa alternativet för en framtida riksväg 32/riksväg 50 mellan Motala och E 4 vid Mjölby. I vägplanerna ingår även den nu aktuella detaljplanen för en bro över Skepparpinan i Motala och anslutande vägar från Metallvägen till Södra Freberga. Den planerade sträckan från Södra Freberga till Mjölby har delats in i flera avsnitt, som ska presenteras i separata vägplaner.

### **Prioritering av infrastrukturprojekten mellan Motala och Mjölby.**

**Naturskyddsföreningen i Motala** anser, att Motala kommun bör prioritera utbyggnaden av dubbelspåret mellan Mjölby och Motala samt en fortsättning av utbyggnaden ända till Hallsberg före en utbyggnad av Riksväg 32 och broförbindelse över Skepparpinan. Vi anser, att väl fungerande gods- och persontransporter på järnväg är en förutsättning för att hejda den pågående ökningen av godstransporter på lastbil och minska behovet av personbilstrafik.

Ett ytterligare skäl att avvakta med vägutbyggnaden är att två så stora projekt inom samma område kommer att medföra mycket stora störningar för boende i Motala med omgivningar under byggnadstiden, som omfattar flera år.

Ett skäl, som anges för att skynda på planeringen av riksväg 32, är den tänkta alternativa finansieringen av projektet. Detta innebär, att vägavgifter kommer att krävas vid passage av bron över Skepparpinan. Vi anser, att detta sätt att finansiera utbyggnaden är mycket olämpligt för ett projekt, vars huvudsakliga uppgift är att avlasta den nuvarande genomfarten i Motala men även att tillgodose behovet av vägar för den lokala trafiken. Kan inte projektet rymmas inom ordinarie statliga finansiering, bör genomförandet anstå till dess staten kan stå för investeringskostnaden.

Vi tror, att de problem som Banverket har med slutförandet av planeringen för dubbelspåret, i form av överklaganden och behov av ändringar i planeringen, kommer att bli ännu större för Vägverket, när de olika delarna av riksväg 32 ska förankras hos berörda fastighetsägare och andra intressenter. Vid det välbesökta samrådsmöte, som genomfördes den 26 september 2007, framfördes synpunkter, som tyder på att många deltagare har svårt att acceptera de förändringar man kommer att bli utsatt för. Vi tror, att även om planeringen för riksväg 32 pågått länge, krävs ännu mycket tid för att slutföra planeringen. Vi fick intrycket att staten och kommunen enligt Väglagen kan tvinga igenom projektet om det anses vara ett samhällsintresse, men detta innebär inte att det kommer att accepteras av de berörda motalaborna. Bitterhet hos drabbade intressenter är ingen bra förutsättning för det samarbete som krävs för projektet.

### **Utformningen av riksväg 50 genom Motala.**

För vägens sträckning norr om Motalaviken instämmer vi i detaljplanens förläggning av vägen i det vägreservat, som på 1940-talet avsattes för en framtida broförbindelse över Skepparpinan. För vägens sträckning söder om Motalaviken har **Naturskyddsföreningen i Motala** i olika yttranden till Vägverket framlagt ett alternativ till **Ny Riksväg 32**, som innebär att vägen ges en förläggning öster om nuvarande riksväg 32 från Erikstorp vid Motala till Borneholm mellan Skänninge och Mjölby. Vi har då, som en logisk följd av denna förläggning av **Ny Riksväg 32**, föreslagit en alternativ sträckning av vägen från brofästet vid Skepparpinan genom Fålehagen, söder om avfallsanläggningen vid Tuddarp för anslutning till **Ny Riksväg 32** vid Erikstorp.

Våra motiv för denna alternativa sträckning är, att vi anser, att Vägverkets förslag för riksväg 32 innebär mycket stora ingrepp i bostadsmiljöer, naturmiljöer och kulturmiljöer söder om Motala. Ett antal jordbruksfastigheter kommer att klyvas av vägen, och mycket jordbruksmark kommer att förstöras.

Motala kommun och Vägverket har inte velat jämföra vårt förslag för en **Ny Riksväg 32** med det förslag för riksväg 32 som utarbetats av Vägverket, och vi vet fortfarande inte, vilket förslag som bäst tillgodoser krav på hänsyn till bostadsmiljöer, naturmiljöer, kulturmiljöer, bästa möjliga infrastruktur och minsta möjliga intrång i befintliga jordbruksfastigheter.

### **Inverkan på bostadsmiljöer.**

Vi konstaterar, att sedan riksvägsreservatet tillkom på 1940-talet har ett stort antal bostäder byggts i direkt anslutning till den tänkta vägen. Norr om Skepparpinan kommer bostäder att beröras av den nybyggda vägen, medan söder om Skepparpinan kommer bostadsfastigheter i Forsområdet, Rödbergsudde, Dynudden och Södra Freberga efter den nya vägens tillkomst att få påverkan både av den utbyggda järnvägen och av vägtrafiken.

## **Inverkan på naturmiljöer.**

Av det material, som vi fått ta del av, framgår att miljökonsekvensutredningen visar att flera Natura 2000-områden kommer att beröras. Vi förstår inte, hur man tror sig kunna ersätta ett skadat kalkrikkärr med ett nytt kärr i en lövdunge på moränjord väster om järnvägen. Kalkkärr med sin fauna och flora har bildats där grundvatten under mycket lång tid kommit upp ur marken och skapat en besynnerlig markkemi och hydrologi, där bara särskilt anpassade arter kunnat överleva. Det befintliga kalkkärret är den enda möjligheten att bevara de skyddsvärda arter, som finns där. Vi har konstaterat, att någon mitt i kalkkärret har placerat ett rör, som fungerar som vattenställe för de betande nötkreaturen. Detta innebär ett onödigt slitage på den känsliga floran. Det visar också, hur besvärligt det är handskas med småbiotoper med stort skyddsvärde. Om riksvägen byggs ut enligt Vägverkets planer, kommer det att bli mycket svårt att bevara det oersättningsbara kärret.

Den nya vägen kommer att ersätta nuvarande riksväg 50 och riksväg 32 för genomgående trafik, och trafikintensiteten kommer att bli större på den nya vägen än på befintliga vägar var för sig. Detta innebär, att riskerna för utsläpp av kemikalier till Vättern vid normal trafik och i samband olyckor på vägdelen från Skepparpinan till Södra Freberga inom planområdet inte är försumbar även om skyddsåtgärder genomförs.

## **Inverkan på kulturmiljöer.**

Framdragning av en ny, stor väg i ett gammalt kulturlandskap medför kraftiga ingrepp i landskapsbilden. **Naturskyddsföreningen i Motala** anser, att vägtrafikanternas önskan om vackra vyer måste underordnas de kringboendes behov av bra bostadsmiljöer och bevarad landskapbild. Vi menar, att säkerheten på bron över Skepparpinan är viktigare än en elegant brokonstruktion, som ska ”synliggöra staden ur ett tilltalande perspektiv”. Över slätten mellan Södra Freberga och Fågelsta kommer riksväg 32 med trafikplatser och anslutningar att skapa ett trafiklandskap av ett karaktäristiskt jordbrukslandskap med åkrar, betesmarker, mindre skogspartier och spridd bebyggelse.

## **Inverkan på infrastruktur söder om Skepparpinan.**

Den plan för riksväg 32, som utarbetats av Vägverket och som hittills även förordats av Motala kommun, bygger på den gamla tanken att den nya vägen skulle ansluta till E 4 vid Ödeshög eller enligt ett senare förslag vid Väderstad. Dessa planer innebar, att det gamla vägreservatet söder om bron var logiskt, även om problemen söder om Motalaviken blir stora. När man nu ser en anslutning av riksväg 32 till E 4 vid Mjölby som en bra lösning, förvånar det oss, att man inte prövar en alternativ sträckning av vägen, så att vägarna söder om Motala kan bindas ihop och ge en ringväg söder om staden som kan knyta ihop de olika vägriktningarna mot Linköping, Mjölby och Vadstena. På en fråga under samrådet den 29 september svarade Vägverkets representant att någon koppling mellan riksväg 32 söder om Södra Freberga och de sydöstra stadsdelarna inte kommer att finnas. Om en förbindelse ändå skapas t.ex. vid Högalund blir det ingen bra kontakt med stadens sydöstra delar.

**Naturskyddsföreningen i Motala** menar, att om de befintliga vägarna 50 och 32 fortsatt förbättras och underhålls kommer de tillsammans med övriga mindre vägar i området att tillgodose behovet av lokala förbindelser inom slättbygden söder om Motala.

Det föreliggande detaljplaneprogrammet visar en sammanläggning av nuvarande riksväg 50 och den nya genomfartsvägen mellan trafikplatsen vid Fors och en trafikplats utanför planen vid Södra Freberga. Lokal trafik med inslag av långsamgående fordon kommer här att blandas med genomfartstrafik med stort inslag av tunga lastbilar. På sträckan finns parkeringen till en omtyckt badplats vid Vättern, Jerusalemsbadet, som används av både stadsbor och landsbygdabor.

På en fråga under samrådet den 29 september kunde man inte redovisa hur lantbruksmaskiner skulle ta sig fram mellan gården Södra Freberga och gårdens åkrar vid Dynudden. Detta kan tjäna som exempel på hur olämpligt det är att blanda lokal trafik med genomfartstrafik. Samma förhållande föreligger när befintliga större vägar, t.ex. E 22, byggs ut till 1 + 2 – väg för att förbättra säkerheten. När inga andra möjligheter finns tvingas man blanda lokal trafik med genomfartstrafik.

**Naturskyddsföreningen i Motala** menar, att om Taltrastvägen blir **Ny Riksväg 32** och trafikplatsen vid Fors placeras i Taltrastvägens förlängning i Fålehagen kan trafiken på nuvarande riksväg 50 passera Ny Riksväg 32 på en trafikplats av liknande konstruktion som vid Metallvägen och Luxorrdellen. Den planerade underfarten för Taltrastvägens korsning med järnvägen förläggs i stället väster om Forsområdet. Dynudden och Rödbergsudde får då sin utfart på nuvarande riksväg 50 i anslutning till kioskens placering. (Vi har tidigare framlagt detta förslag i vårt yttrande över detaljplaner för utbyggnaden av järnvägens dubbelspår genom området.)

### **Inverkan på infrastruktur norr om Skepparpinan.**

I vår granskning av infrastrukturen längs riksvägens sträckning norr om Skepparpinan finner vi två trafikplatser för motorfordon: Metallvägen och Luxorrdellen. För gång- och cykeltrafik är det bättre sörjt med sju markerade passager av vägen.

**Naturskyddsföreningen i Motala** tror inte, att stadens interna trafiksystem norr om bron över Skepparpinan kommer att fungera bra, om den befintliga passagen vid Drottninggatan inte får någon motsvarighet efter riksvägens utbyggnad. Om man vistas i trafikmiljön runt riksvägsreservatet under olika tider, framgår det mycket klart att Drottninggatan är en mycket viktig trafikled för förbindelsen mellan stadens västra delar och centrum. Både Delfinvägen och Vintergatan har i dag en hög trafikbelastning. En viktig målsättning med den nya vägen är att avlasta Storgatan. Om trafiken mellan stadens västra delar och centrum endast får Luxorrdellen som förbindelse, kommer målsättningen att avlasta Storgatan inte att uppfyllas. Det är inte heller ur säkerhetssynpunkt tillfredsställande, att en så stor del av staden inte har någon annan utfart, om någonting som hindrar trafiken inträffa vid Luxorrdellen. Vi anser inte, att man kan satsa på Varamovägen som enda reservväg för de västliga stadsdelarna. Vi tycker, att både Drottninggatan och Kaptensgatan bör vara kvar som förbindelser för motortrafik mellan stadens olika delar, i tunnlar med full höjd under den nya riksvägen i kombination med planerade gång- och cykelpassager.

För Naturskyddsföreningen i Motala

Inger Lundqvist, ordförande

Sjöbacka, Kulla Södergården 112  
590 32 Borensberg

ingerlundqvist@boremail.com

