

Naturskyddsföreningen Östergötland 2012-05-09
Sättra Mo
590 22 VÄDERSTAD

Trafikverket region Öst
Trafikverket Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Remissvar på Förstudie väg 50 (919) delen Ödeshög-Motala korsningar och gång- och cykelväg

Ärendenr TRV 2011/69003

Naturskyddsföreningen genom sina lokalkretsar i Motala, Vadstena och Ödeshög och genom länsförbundet har arbetat för bättre trafikmiljö vid denna vägsträcka i många år. Vi är glada för att Trafikverket nu presenterar denna utredning som bekräftar vår syn på behovet av cykelväg och andra åtgärder för förbättrad miljö och säkerhet.

Utredningsmaterialet om natur- och kulturvärden är ett bra underlag för fortsatt planering. Även förslagen för cykelvägar och andra förbättringar för oskyddade trafikanter är i stort sett bra.

Det som behöver kompletteras är en helhetssyn på långsiktigt hållbara transporter enligt de transportpolitiska målen där förbättrad kollektivtrafik också är viktigt. Varför utredningen *enbart* omfattar åtgärder för oskyddade trafikanter samt hur genomfart för tung trafik ska reduceras motiveras inte. Det är svårt att planera åtgärder för busshållplatser med bra tillgänglighet för gång- och cykeltrafik om inte samplanering om kollektivtrafiken ingår. Trafikverkets ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur och Landstingets Kollektivtrafikmyndighets för trafikeringen måste integreras i fortsatta planeringen.

Även turistcyklingen behöver utredas mer för att se samordning med pendelcyklingen och behovet av passager. Östsams projekt för bilfri turistled för cykling runt Vättern ställer höga krav på attraktiviteten där leden samordnas med pendelcyklingen. Sträckan Motala-Vadstena är pilotprojekt för Naturskyddsföreningen Östergötlands miljöprojekt för bilfri cykelväg på uppdrag av Vätternrundan.

Vi delar utredningens slutsats att bilfri cykelväg mellan Motala och Vadstena har högsta prioritet tillsammans med sträckor med mycket bebyggelse mellan Vadstena och Alvastra. Däremot menar vi att sträckan söder om Vadstena bör vara sammanhängande från och med Herrestad till och med Väversunda.

Behovet att nå Tåkern som utflyktsmål påpekas men uppfylls inte med föreslagen prioritering. Enligt kartbilden sidan 46 ska föreslagen prioriterad cykelväg gå mellan avtagsväg vid Källstad Gatugård ner mot Källstad och väg 938. Vägsträckan mellan Källstadvägen och Rogslösa är knappt två kilometer. Vi förslår att denna stäcka också prioriteras. Då får vi en sammanhängande cykelväg mellan Väversundavägen och kan nå Svälinge fågeltorn. Det skulle ge såväl fastboende som sommarboende och turister

tillgång till de stora naturvärdena i området. Från området Borghamn, Rogslösa och Skedet som utpekats som utvecklingsområde för landsbygd skulle kontakterna mot Herrestad underlättas.

I norr måste cykelvägen ut från Motala ges hög kvalitet även ur upplevelsesynpunkt för turister. Sträckningen bör vara bilfri och gå väster om väg 50 och järnvägen vid Fiskartorpsvägen och via Jerusalemsbadet. Från Jerusalemsbadet fattas anslutningen till nuvarande väg 50 vid Hamrabäcken. Det verkar inte ingå i nuvarande projekt för nya väg 50 mot Mjölby. Isåfall måste den ingå i detta projekt. Den livsfarliga GC-banan från trafikplats Norrsten på nuvarande väg 50 under järnvägen med mur över vägbanan utan skyddsräcke måste byggas om. Vid Hamrabäcken bör cykelvägen fortsätta på västra sidan om bilvägen.

Principen för cykelbanas förläggning utmed bilvägen bör vara att inte ligga för nära så att cyklister utsätts för avgaser, buller, stänk och snöröjningen på bilvägen. Ca 10 meters distans är önskvärt. Plantering som ger vindskydd och avskärmning av bilarna kan få plats här. När bebyggelse ligger inpå vägen får kantstensläge accepteras och bilarnas hastigheten sänkas till 30 km/tim. Vid konflikt om utrymmet med natur- och kulturvärden kan avståndet krympas och skyddet göras kompakt till exempel plank med klängväxter.

Det är viktigt att projektets förslag till cykelvägar inte skjuts upp ca fem år för de mest prioriterade och ca 20 år för övriga som Trafikverkets representant PO Persson sa på samrådet 17 april. Finansieringen kan göras med cykelanslaget i Länstransportplanen. Länets cykelanslag till 2021 är ungefär hälften av vad andra län anslagit. Det bör fyllas på när långtidsplanen ska omprövas om något år. Turistinvestering med EU-bidrag bör också utredas.

Ingemar Hillerström
Trafikmiljöansvarig
Naturskyddsföreningen Östergötland