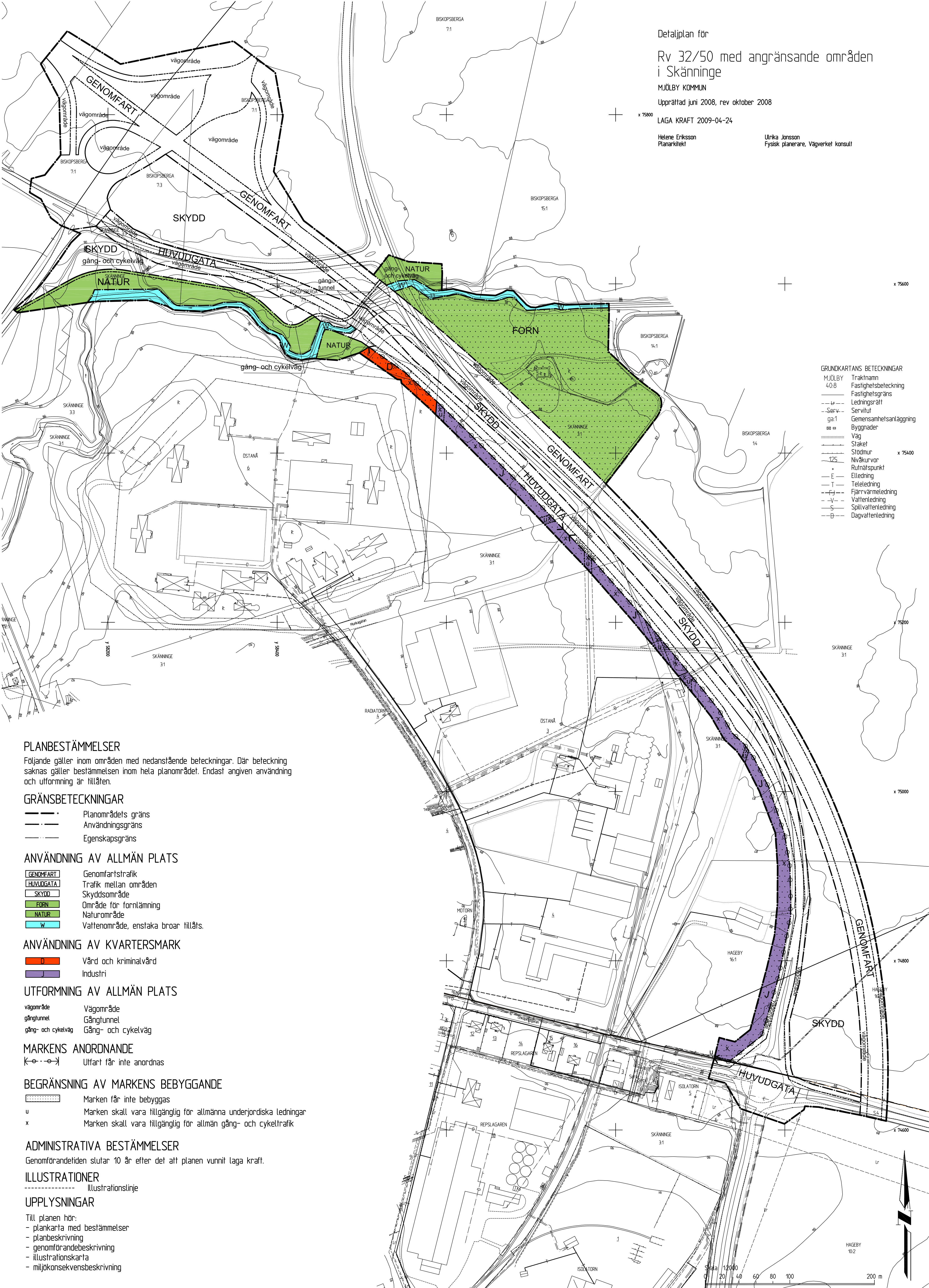


PLANKARTA



Detaljplan för
Rv 32/50 med angränsande områden
i Skänninge
MJÖLBY KOMMUN
Upprättad juni 2008, rev oktober 2008
LAGA KRAFT 2009-04-24
Helene Eriksson
Planarkitekt
Ulrika Jonsson
Fysisk planerare, Vägverket konsult

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- GENOMFART Genomfartstrafik
- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- SKYDD Skyddsområde
- FORN Område för fornlämnning
- NATUR Naturområde
- W Vattenområde, enstaka broar tillåts.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- Vård och kriminalvård
- Industri

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- vågornråde Vågornråde
- gångtunnel Gångtunnel
- gång- och cykelväg Gång- och cykelväg

MARKENS ANORDNANDE

- Ulfart får inte anordnas

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

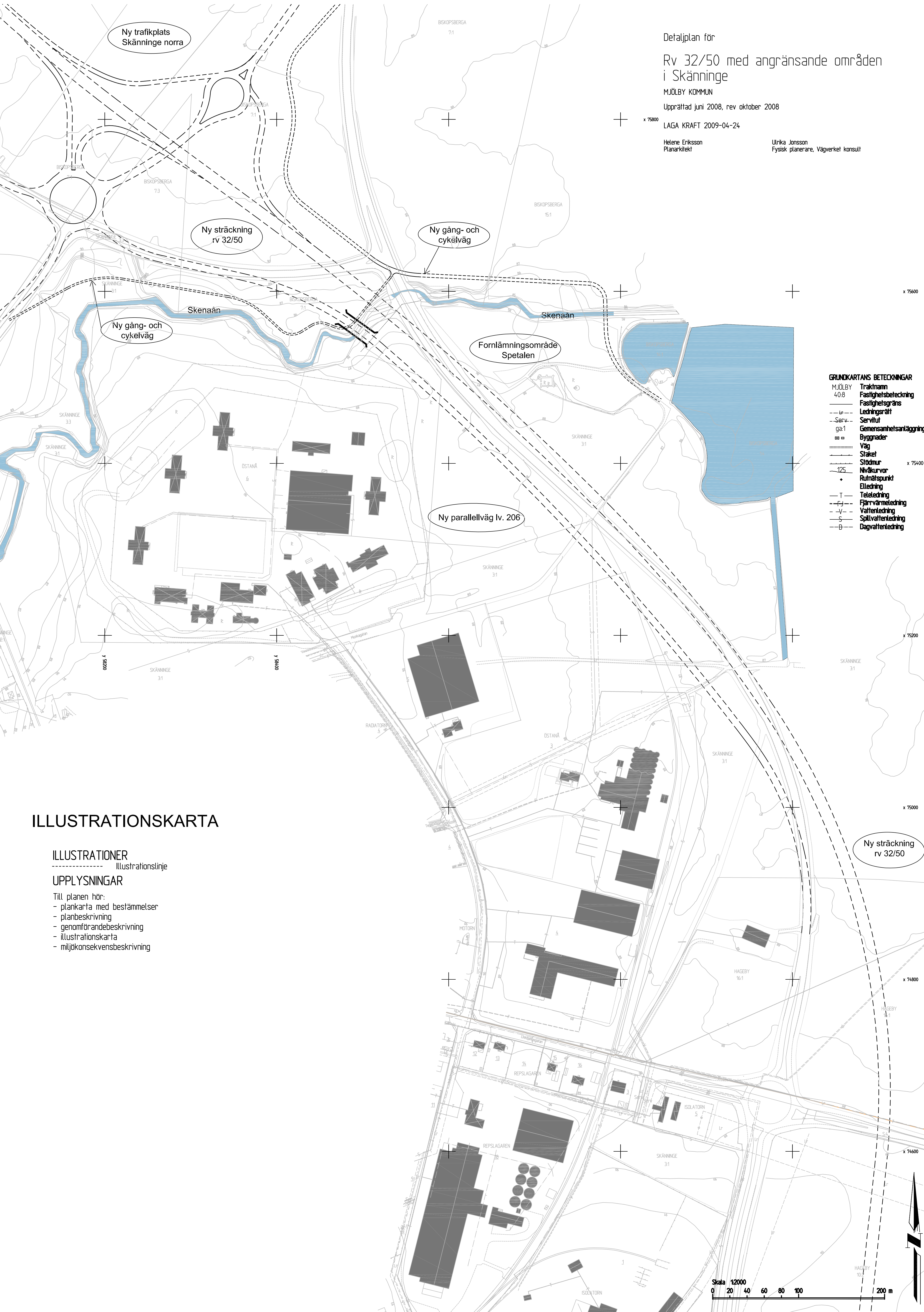
ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

UPPLYSNINGAR

- Till planen hör:
 - plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - illustrationskarta
 - miljökonsekvensbeskrivning

ILLUSTRATIONSKARTA



Detaljplan för
Rv 32/50 med angränsande områden
i Skänninge
MJÖLBY KOMMUN
Upprättad juni 2008, rev oktober 2008
LAGA KRAFT 2009-04-24
Helene Eriksson
Planarkitekt
Ulrika Jonsson
Fysisk planerare, Vägverket konsult

- GRUNDKARTANS BETECKNINGAR
- | | |
|-------------|------------------------|
| MJÖLBY 40.8 | Traktnamn |
| --- | Fastighetsbeteckning |
| --- | Fastighetsgräns |
| --- | Ledningsgräns |
| --- | Servitut |
| ga:1 | Gemensamhetsanläggning |
| as | Byggnader |
| --- | Väg |
| --- | Staket |
| --- | Stödmur |
| --- | Nivåkurvor |
| 125 | Ruinetspunkt |
| + | Elledning |
| T | Teleledning |
| F | Fjärrvärmeledning |
| V | Vattenledning |
| S | Spillvattenledning |
| D | Dagvattenledning |

ILLUSTRATIONSKARTA

- ILLUSTRATIONER
----- Illustrationslinje
- UPPLYSNINGAR
- Till planen hör:
- plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - illustrationskarta
 - miljökonsekvensbeskrivning



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för rv 32/50 med angränsande område i Skänninge, Mjölby kommun

Upprättad av Emely Knudsen och Ulrika Jonsson, Vägverket Konsult, på uppdrag av Byggnadskontoret i juni 2008, reviderad oktober 2008.

HANDLINGAR

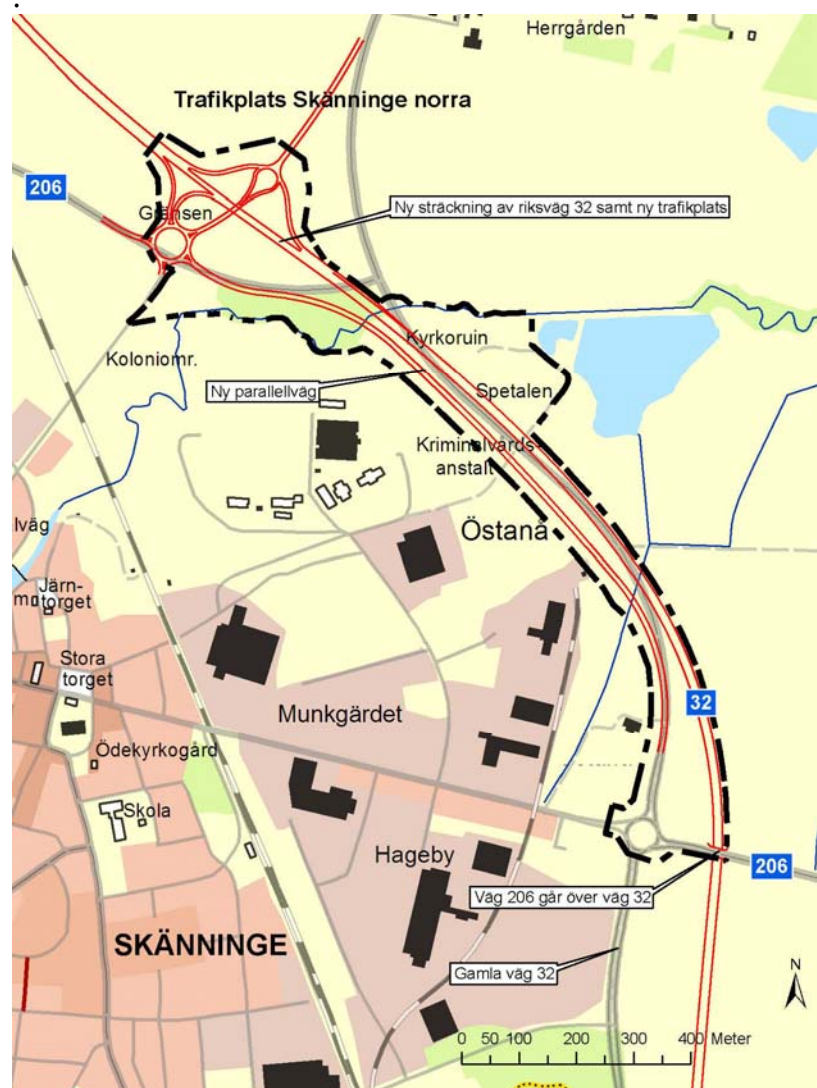
Handlingarna består av plankarta med tillhörande bestämmelser, planbeskrivning, genomförandebeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning med miljöbedömning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planförslaget är planlägga för ny sträckning av riksväg 32/50, ny trafikplats Skänninge norr samt parallellväg till riksvägen.

PLANDATA Lägesbestämning

Området är beläget i Skänninges nordöstra del, utmed riksväg 32. Planområdet begränsas i väster av verksamhetsområde och kriminalvårdsanstalt och i öster av riksväg 32/50 nya sträckning



Översikt över planområdet

Areal	Planområdets areal utgör ca 240 ha.
Markägförhållanden	Marken inom planområdet ägs av Mjölby kommun, Kriminalvårdsfastigheter i Sverige AB samt privata fastighetsägare. Vägverket är väghållare för riksväg 32/50 och väg 206.
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN Översiktliga planer	I <i>Översiktsplan för Mjölby kommun (2001)</i> ges rekommendationen att kommunen ska verka för en långsiktigt hållbar utbyggnad av förbindelsen mellan Motala och E4. Översiktsplanen innehåller förslag till ny dragning av järnvägen mellan Mjölby och Motala. Något förslag till ny sträckning av riksväg 32 finns däremot inte med i översiktsplanen. Den nya sträckningen var under tiden för översiktsplanens framtagande under utredning hos Vägverket. Förslag till ny sträckning av rv 32/50 berör, norr om Skänninge, ett område som i översiktsplanen är planerat som utvecklingsområde för handel och industri.
Detaljplaner	För planområdet gäller detaljplan för Östanå 6, laga kraft 2004-01-15 samt stadsplan för Skänninge Östra del, fastställd 1979-10-30. Marken är planlagd för vård och kriminalvård respektive industriområde, fornlämningsområde samt gatumark. I väster angränsar planområdet till detaljplan för dubbelspår genom Skänninge, område Motalgatan, lagakraft 2006-04-24.
Program för planområdet	Planområdet ingår i "Planprogram för område längs rv 32, sträckan Mjölby- Skänninge", som upprättades i maj 2008. Programmets syfte var att utreda konsekvenserna av ombyggnaden för riksväg 32 samt belysa konsekvenserna av ombyggnaden för olika trafikantslag. Planprogrammet godkändes av Byggnads- och räddningsnämnden 2008-06-16.
Miljökonsekvensbeskrivning	Slutsatserna i den behovsbedömning som gjorts är att betydande miljöpåverkan uppstår som följd av planens genomförande. En miljökonsekvensbedömning har därför upprättats som beskriver konsekvenserna av planförslaget. De åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen har arbetats in i planförslaget.
Kommunala beslut i övrigt	Byggnads- och räddningsnämnden uppdrog 2008-02-18 åt Byggnadskontoret att upprätta planprogram samt erforderliga detaljplaner med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.
Riksintressen	Riksväg 32 utgör riksintresse för kommunikation. Centrala delarna av Skänninge utgör riksintresse för kulturmiljövården.

Strandskydd

Längs Skenaån finns strandskydd som omfattar 100 m på ömse sidor om vattenlinjen. Mjölby kommun kommer i samband med utställning av detaljplanen ansöka om upphävande av strandskydd. Motiv till upphävande är att planen säkerställer allmänhetens tillgänglighet till vattenområdet. Planen innebär att tillgänglighet till Skenaån förbättras i och med byggandet av gång- och cykelväg och broar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

- Landskapsbild

Landskapet, som utgör en del av Östgötaslätten, består till stor del av storskalig åkerbygd med flack, öppen mark och brukade jordar. Slätten är svagt böljande genom mjukt modellerade moräner, som har överlagrats av kalkhaltig moränlera. I landskapet förekommer också större och mindre skogbevuxna höjder på grövre jordar.

Den nya vägsträckningen och de två nya trafikplatser kommer att ha en påverkan landskapsbilden. Trafikplats Skänninge norra kommer bli ett dominerade inslag i det annars flacka landskapet.

Nuvarande huvudentré till Skänninge utgörs av en cirkulationsplats riksväg 32 – Linköpingsgatan - lv 206. Här ges en visuell kontakt med samhället och det omkringliggande odlingslandskapet. Förslaget innebär att entréerna förändras och att Skänninge endast nås via trafikplatserna från riksvägen.

Riksväg 32/50 kommer att korsa lv 206 under en viadukt. En vägbank för lv 206 kommer att anläggas som kommer att påverka utsikten över landskapet, framförallt för de som kommer längs riksväg 32/50.

För att minska påverkan av väganläggningen bör räcken som begränsar utsikt mot det öppna landskapet undvikas.

- Mark och vegetation

Planområdet består till största del av åkermark och delar av nuvarande riksväg 32 och länsväg 206 vägområde. Den föreslagna parallellvägen kommer att korsa Skenaån strax väster om befintlig bro.



Vy över åkermarken söder om Skenaån

- Vattenområde

Skenaån är ett relativt opåverkat vattendrag i jordbrukslandskap. Här finns en damm med rikt fågelliv och miljön är ekologiskt känsligt. Skenaån, som utgör ett biflöde till Svartån, slingrar sig fram strax söder om den tänkta trafikplatsen Skänninge norra. Ån kantas här av klibbal, knäckepil, sälj och korgvide i en tunn bård som omges av åker- och betesmark. Strand- och vattenvegetationen utgörs av bl.a. bunkestarr, vasstarr, kalmus, äkta förgätmigej, strandklo, ängsruta, svalting, flenört, rörflen och uppländsk vallört. Bland fåglarna kan nämnas törnsångare, drillsnäppa och den rödlistade sydliga gulärkan (hk 4), som häckar här. Fyra fiskarter har noterats: stensimpa, abborre, gädda och mört samt signalkräfta. Stensimpa ska skyddas enligt EU:s Art- och habitatdirektiv. Skenaån ingår i Mjölby kommuns naturvårdsprogram, klass 3, naturvärde ur ett kommunalt perspektiv.

Skenaån kommer bibehålla sitt läge i åfåran och passera under bro under riksvägen och länsvägen. Inom vattenområdet tillåts enstaka broar korsa Skenaån.

Nya broar över Skenaån, inklusive slänter, ger ett intrång i miljön kring vattendraget med risk för förlorade naturvärden och störningar på växt- och djurliv. Tillstånd enligt miljöbalken krävs vid vattenverksamhet.

Den nya bron bör byggas så bred att det skapas möjlighet för landpassager för djur på åns båda sidor. Skyddsåtgärder ska vidtas under byggtiden för att skydda vattnet från påverkan. Konsekvenser för Skenaån beskrivs i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

- Geotekniska förhållanden

Ingen geoteknisk undersökning är genomförd för området. Erfarenheter från tidigare byggprojekt visar att grundförhållandena får anses goda. Särskild grundundersökning

ska göras inför framtida byggprojekt.

- Fornlämningar

Inom och i anslutning till planområdet finns kända fornlämningar, bl a häradssten, torplämning, gravfält och boplatslämningar. En arkeologisk utredning etapp II har utförts längs planerad ny sträckning av riksväg 32, ny trafikplats samt för ny parallellväg.

Mellan korsningen med väg 206 och Skenaån finns på den västra sidan om vägen ett gravfält och spår efter äldre odling.

På östra sidan om vägen finns ruinerna av kapellet som hört till Skänninges medeltida spetälskehospital samt 3 runstenar. Området är i planen markerat som FORN.

Vid den föreslagna trafikplatsen fann man under utredningen boplatslämningar.

Ett antal fornlämningsområden kommer att beröras av exploateringen och har i utredningen föreslagits förundersökas. Det är länsstyrelsen som kommer att besluta om vilka arkeologiska åtgärder som ska ske. Se vidare i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Rekreation

Fornlämningsområdet Spetalen besöks av skolklasser, Skänningebor på promenad samt årliga pilgrimsvandringar. Förbindelsen dit är idag relativt dålig och otydlig, bl.a. måste väg 32 passeras i plan. Även Skenaån tillsammans med dagvattendammarna, med rikt fågelliv, utgör närrekreationsområde för Skänninge.

Den nya gång- och cykelvägen kommer att öka tillgängligheten till området vid Skenaån och Spetalen.

Kulturmiljö

Skänninge var tidigt en betydande handelsort där flera vägar möttes. Hela slätten var uppodlad redan under medeltiden. Sjösänkning och täckdikning under sent 1800-tal gjorde slättlandskapet mer storskaligt och enhetligt.

Skänninge är riksintresse för kulturmiljö, där värdet bland annat ligger i stadens slutna kvarter i centrum och öppna kvarter längre ut, den direkta övergången i det öppna odlingslandskapet, stadens silhuett och anblicken från det omgivande slättlandskapet.

Gator och trafik

- Vägar

Riksväg 32 mellan Vetlanda och Motala kommer efter ombyggnad ingå i det nationella stamvägnätet. Riksvägen kommer att bli en fyrfältig mötesfri väg med planskilda korsningar.

Två nya trafikplatser kommer att byggas, Skänninge södra och norra. All trafikmatning till Skänninge från riksvägen kommer att gå via trafikplatserna. Direktanslutning från Linköpingsgatan mot riksvägen försvinner.

Norr om Skenaån byggs trafikplats Skänninge norra. Trafikplatsen kommer att sammanbinda väg 32/50 med väg 206 och Motalagatan. Riksvägen fortsätter sedan söderut, där stora delar av vägen kommer att ligga på befintlig väg. Strax innan cirkulationsplatsen Linköpingsgatan- riksväg 32- lv 206 får vägen ett nytt läge och passerar under väg 206 ca 100 m öster om cirkulationsplatsen.



Vy över nuvarande riksväg 32



Vy över cirkulationsplatsen riksväg 32 och Linköpingsgatan – lv 206.

• Utfartsförbud	Kvartersmark mot lv. 206 sträckning mellan trafikplats Skänninge norra och cirkulationsplatsen vid Linköpingsgatan förses till största delen med utfartsförbud. Möjlig utfart är planerad vid Munkgatans förlängning mot öster.
• Gång- och cykeltrafik	Ny gång- och cykelväg kommer att anläggas från koloniområdet vid Motalagatan längs Skenaån mot dagvattendammarna och ruinen Spetalen, öster om riksvägen. Gång- och cykelvägens slutgiltiga läge kommer att fastställas i projekteringsskedet. Gång- och cykelvägen går via gångtunnel under parallellvägen och riksvägen. Den nya gång- och cykelvägen kommer att öka tillgängligheten till dammarna och ruinområdet för Skänningeborna. Ett x-område skapas längs parallellvägen för att möjliggöra framtida gång- och cykelväg. Efter ombyggnaden av riksväg 32/50 till motorväg kommer gång- och cykeltrafik att förbjudas på riksvägen.
Skyddsområden	Skyddsområden finns utlagda mellan vägområden och i trafikplatsen. Skyddsområden ska utgöra ett skydd för bländning mellan fordon och som säkerhetsavstånd. Skyddsområdena ska gestaltas och utformas omsorgsfullt och med tanke på dess närhet till Skänninge, bl a kan busk- och trädplantering användas för att trafikplatsen att smälta in i landskapet. Viktigt är dock att detta utförs med hänsyn till och bevarande av utblickar över landskapet och Skänninge samhälle. Samråd ska ske med Mjölby kommun angående gestaltning, utformning och plantering.
Bebyggelseområden	Riksvägens nya sträckning och parallellvägen innebär att kvartersmark ianspråk tas för gatumark och påverkas av vägutbyggnaderna. Delar av bebyggelseområden, industriområdet och område för kriminalvårdsanstalt, väster om parallellvägen har tagits med i planområdet för att reglera byggförbud (prickmark) på mark närmast parallellvägen.
Skyltanordningar	Skyltanordningar och skyltning vid trafikplatsen och längs riksvägen ska ske samordnat och med höga krav på gestaltning och placering. Anordningar för skyltar ska utformas och placeras med hänsyn till riksintresset för kulturmiljövården Skänninge och möjliga utblickar över landskapet och Skänninge samhälle.

Störningar/olycksrisker

- Buller

En översiktlig bullerberäkning har gjorts för att utreda möjlig påverkan av buller på område planlagd för vård, och kriminalvård. Beräkningen har gjorts av ÅF -Ingemanssons AB. Beräkningen visar att på del av fastigheten Östanå 6 kommer ekv. ljudnivå överskrida 55 dBA. Riktvärden för vårdlokaler enligt Naturvårdsverkets förslag till riktlinjer för god miljö är ekv. ljudnivå 55 dBA utomhus vid fasad och 30 dBA inomhus. Uppföljande bullermätningar ska ske när vägarna är byggda.

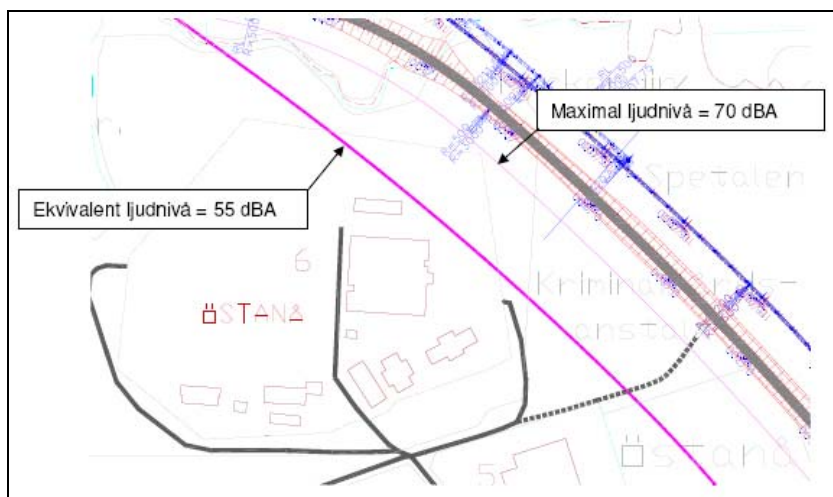


Bild från "Bullerberäkning, Väg 50 Skänninge- Motala, Kriminalvårdsanstalten i Skänninge, 2008-09-15."

- Areella näringar

För att minimera störningar för areella näringar ska passagemöjligheter och framkomlighet för bruksfordon tillgodoses, så att det blir fortsatt möjligt att bruka mark då befintliga anslutningar stängs.

- Farligt gods

Trafikmängden längs föreslagen sträckning kommer att öka och därmed också transporterna av farligt gods. Avledning av tung trafik från nuvarande väg 50 kan innebära nästan en fördubbling av mängden farligt gods på väg 32 och motsvarande minskning längs väg 50. Beräkningar visar att risken för olycka och utsläpp av farligt gods kommer att öka något pga den ökade trafiken.

Teknisk försörjning

- Vatten- och avlopp

Ledningsnät för vatten korsar genom planområdet på ett flertal ställen. Ledningsnätet har säkerställts genom att område för underjordiska ledningar har förts in på kvartersmark.

- Dagvatten

Dagvattenledningar korsar genom planområdet och säkerställs genom att område för underjordiska ledningar har förts in på kvartersmark.

Söder om Skenaån kommer dagvattnet ledas ut i öppna diken längs vägen.

Broarna över Skenaån förses med förhöjd kantbalk och vatten från dessa leds söderut i vägdiken utan speciella åtgärder.

Under byggtiden kan det finnas behov av temporära åtgärder för skydd av Skenaån.

ADMINISTRATIVA

FRÅGOR

Huvudmannaskap

Mjölby kommun är huvudman för allmänplatsmark i detaljplanen. Vägverket är väghållare och ansvarar för områden med markanvändning "Genomfart", "Huvudgata" och "Skyddsområde".

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 10 år efter detaljplanen vunnit lagakraft.

MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN

Denna planbeskrivning har upprättats av Ulrika Jonsson och Emely Knudsen, Vägverket Konsult, i samråd med berörda kommunala tjänstemän.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för rv 32/50 med angränsande område i Skänninge, Mjölby kommun

Upprättad av Emely Knudsen och Ulrika Jonsson, Vägverket Konsult, på uppdrag av Byggnadskontoret i juni 2008, reviderad oktober 2008.

ORGANISATORISKA

FRÅGOR

Tidplan Program för detaljplan maj 2008, samråd juli-augusti 2008, utställning september-oktober 2008, antagande december 2008.

Genomförandetid Planens genomförandetid är 10 år.

Ansvarsfördelning Huvudmannaskap Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet. Vägverket är väghållare för allmänna vägar enligt väglagen. Vägverket ansvarar för uppbyggnad, drift och underhåll av anläggningar inom vägområdet. Mjölby kommun ansvarar för anläggande, drift och underhåll av gång- och cykelväg .

Avtal Avtal kommer att upprättas mellan Mjölby kommun och Vägverket som reglerar åtagande och fördelning av kostnader.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA

FRÅGOR

Fastighetsbildning Erforderlig fastighetsbildning kommer att ske för planens genomförande.

Ledningsrätt Vattenfall Eldistribution AB har en befintlig ledningsrätt från fastigheten Isolatorn 5 över allmän platsmark, gatumark, i södra delen av planområdet.

Fastighetsplan Någon fastighetsplan behövs ej.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi Mjölby kommun bekostar upprättande av planprogram samt detaljplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar Samråd ska ske med Mjölby kommun om utformning och plantering av skyddsområden.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Denna genomförandebeskrivning har upprättats av Emely Knudsen och Ulrika Jonsson, Vägverket Konsult, i samråd med berörda kommunala tjänstemän.



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING TILL DETALJPLANER

**Trafikplats Hulje samt
Rv32/50 med angränsande områden i Skänninge**

Upprättad juni 2008



Innehåll

Sammanfattning	4
1 Inledning	5
1.1 Bakgrund och syfte	5
1.2 Gällande planer	5
1.3 Formella krav	5
2 MKB-arbetets syfte och inriktning	6
2.1 Syftet med MKB-arbetet	6
2.2 Avgränsning av MKB	6
2.3 Miljölagstiftningen	6
2.4 Om bedömning av konsekvenser	6
2.5 Samråd	6
3 Förutsättningar	7
3.1 Riksintressen	7
3.2 Markanvändning	7
3.3 Trafikförutsättningar	7
4 Planförslagen	8
4.1 Planprogrammet	8
4.2 Ny detaljplan trafikplats Hulje	8
4.3 Ny detaljplan trafikplats Skänninge norra	8
5 Miljökonsekvenser	11
5.1 Nollalternativet	11
5.2 Landskapsbild och kulturmiljö	11
5.3 Naturmiljö	14
5.4 Friluftsliv	15
5.5 Hälsa - buller	16
5.6 Areella näringar - jordbruk	19
5.7 Vatten - resurs, vattenbalans, grund vatten och vägdagvatten	19
5.8 Risker och säkerhet	20
5.5 Tillstånd och dispenser	21
6 Samlad bedömning	22
6.1 Sammanfattning av konsekvenser för relevanta aspekter	22
5.2 Överensstämmelse med miljömål	22
7 Referenser	23

Sammanfattning

Vägverket planerar att bygga ut väg 32 mellan Mjölby och Skänninge till 4-fältig väg med en ny trafikplats vid Hulje och vid Skänninge norra. Då delar av marken är detaljplanlagd krävs en ändring av nuvarande detaljplaner.

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör detaljplaner för Trafikplats Hulje och Rv32/50 med angränsande områden i Skänninge, Mjölby kommun. I detaljplanernas beskrivning redovisas projektets utformning och motiven för ombyggnaden mer detaljerat.

Detaljplaneförslagen

Ny detaljplan trafikplats Hulje

Vid Hulje föreslås en ny trafikplats. Förslaget innebär en omdragning av väg 953 som dras parallellt med väg 32 och ansluter till trafikplatsen. Väg 953 kommer att gå på bro över väg 32. Befintlig gc-väg dras om och läggs intill väg 953 och passerar över väg 32 på samma bro.

Ny detaljplan Rv32/50 med angränsande områden i Skänninge

Trafikplats Skänninge norr kommer att byggas strax norr om Skenaån och kommer att sammanbinda väg 32 med väg 206 och Motalagatan. Nuvarande väg 32, norr om befintlig cirkulationsplats med väg 206, kan komma att gå i ny sträckning parallellt med den nya sträckningen av väg 32.

Miljökonsekvenser

Landskapsbild och kulturmiljö

Vid Hulje sker en påverkan på landskapsbild och kulturmiljön pga det visuella intrång den nya trafikplatsen skapar. Konsekvensen bedöms som måttligt negativ.

Vid Skänninge ändras nuvarande huvudentré till staden genom att det inte utförs någon trafikplats vid korsningen med väg 206 från Mantorp. Nya entréer från väg 32 blir i stället vid trafikplatserna Skänninge syd respektive norra. En stor trafikplats vid Skänninge norra blir ett dominerande inslag i landskapsbilden men påverkar inte direkt riksintresset "Skänninge stad". Vid Skänninge berörs ett antal fornlämningsområden. Dessa kommer att förundersökas innan vägbygget. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som måttligt negativa.

sökas innan vägbygget. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som måttligt negativa.

Naturmiljö

Vid passagerna över Skenaån kommer det att bli ett intrång i den omgivande strandvegetationen där vägarna går fram. Risk för grumling i ån finns vid brobygget vilket kan påverka vattenlevande djur. Den omgivande vegetationen hyser inga riktigt höga naturvärden och konsekvensen bedöms som måttligt negativ.

Friluftsliv

Gång- och cykelportar över/under väg 32 planeras i båda detaljplaneområdena och konsekvenserna bedöms som små.

Hälsa - buller

Fyra fastigheter vid Hulje får bullernivåer över 55 dB(A) vid fasad. Ytterligare en fastighet får så höga maximala ljudnivåer (>70 dBA) att åtgärder krävs. Fastigheter med bullernivåer som överskrider riktvärdena kommer att bullerskyddas och konsekvenserna bedöms bli måttligt negativa.

Areella näringar - jordbruk

Breddning av vägen samt nya trafikplatser tar stora arealer jordbruksmark i anspråk. Konsekvenserna bedöms som måttligt negativa.

Vatten – resurs, vattenbalans, grundvatten och vägdagvatten

Vägdagvatten tas om hand i känsliga punkter längs ny stäcka. Dagvattendammen vid Hulje kommer att hamna i trafikplatsen och måste flyttas. Konsekvenserna bedöms som obetydliga.

Risker och säkerhet i driftskedet

Risken för olycka och utsläpp kommer att öka något pga den ökade trafiken men är fortfarande mycket låg varför konsekvensen bedöms som liten negativ.

Miljömålsuppfyllelse

Projektet bidrar till måluppfyllelse avseende målet "Grundvatten av god kvalitet" men motverkar i viss mån målen för "Ett rikt odlingslandskap", "God bebyggd miljö" samt "Ett rikt djur- och växtliv".

1 Inledning

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör detaljplaner för Trafikplats Hulje och Rv32/50 med angränsande områden i Skänninge, Mjölby kommun. I detaljplanernas beskrivning redovisas projektets utformning och motiven för ombyggnaden mer detaljerat.

1.1 Bakgrund och syfte

Riksväg 50 utgör en viktig led för lastbilstransporter mellan södra Sverige och Bergslagsregionen. Sedan början av 1990-talet har olika lösningar för sträckan Ödeshög – Motala utretts i omgångar. Utredningarna har visat att det är stora problem med att förbättra nuvarande väg 50, främst på grund av de känsliga miljöerna kring Omberg och Tåkern.

I oktober 2004 fattade Vägverket Region Sydöst beslut om att riksväg 32 ska ingå i det nationella stamvägnätet och riksväg 50 blir en del i det regionala vägnätet. På så sätt skulle tunga lastbilstransporter kunna ledas via riksväg 32 och riksväg 50 avlastas. En förutsättning för detta är att vägstandarden på riksväg 32 höjs genom om- och nybyggnad.

Vägverket planerar därför att bygga ut väg 32 mellan Mjölby och Skänninge till 4-fältig väg med en ny trafikplats vid Hulje och vid Skänninge norra. Då delar av marken är detaljplanlagd krävs en ändring av nuvarande detaljplaner.

Byggnads- och räddningsnämnden i Mjölby kommun beslutade i februari 2008 att ett planprogram ska upprättas för att belysa konsekvenserna för ombyggnaden av riksväg 32 mellan Mjölby och Skänninge. Parallellt med framtagande av planprogram och följande detaljplaner arbetar Vägverket med upprättande av arbetsplan för aktuell vägsträckning.

1.2 Gällande planer

Översiktsplan

Planområdet omfattas av Mjölby kommuns Översiktsplan (2001). I Översiktsplanen ges rekommendationen att kommunen ska verka för

en långsiktigt hållbar utbyggnad av förbindelsen mellan Motala och E4. Översiktsplanen innehåller förslag till ny dragning av järnvägen mellan Mjölby och Motala. Något förslag till ny sträckning av riksväg 32 finns däremot inte med i översiktsplanen. Den nya sträckningen var under tiden för översiktsplanens framtagande under utredning hos Vägverket. Förslag till ny sträckning av Rv 32 berör planerat område för handel och industri norr om Skänninge.

Detaljplaner

Planlagd mark finns på omse sidor om riksväg 32 vid Hulje samt på västra sidan av riksväg 32 i Skänninge, området däremellan är inte planlagt. Följande detaljplaner kommer att bli berörda av riksvägens ombyggnad:

Stadsplan för Skänninge Östra del reviderad 1979, antagen 1979-04-24, fastställd 1979-10-30. Marken är planlagd för industriändamål.

Detaljplan för Östanå 6, antagen 2003-12-15, laga kraft 2004-01-15. Marken är planlagd för vård- och kriminalvårdsändamål samt som naturområde.

Detaljplan för kvarteret Omlastaren m fl antagen 1997-12-15 och fastställd 1998-01-13. Marken är planlagd för parkmark, industriändamål och gång- och cykelväg.

1.3 Formella krav

Vid upprättande av detaljplan skall enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen och miljöbalken en miljöbedömning göras, om planen medger en markanvändning som kan innebära en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten. Som underlag för miljöbedömningen och samråd om denna skall i så fall en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Mjölby kommun har genomfört en behovsbedömning som visar på att detaljplanerna kan medföra en betydande miljöpåverkan, främst genom buller, förorenad mark, förorenat grundvatten eller påverkan på kulturmiljön. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför utarbetats parallellt med detaljplanerna.

2 MKB-arbetets syfte och inriktning

2.1 Syftet med MKB-arbetet

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att säkra miljöhänsynen i planerings- och projekteringsprocessen samt att beskriva miljökonsekvenserna av föreslagna åtgärder. I miljökonsekvensbeskrivningen behandlas de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser. Miljökonsekvensbeskrivningen ska anpassas till konsekvensernas art och omfattning vilket innebär att vissa konsekvenser av liten betydelse har behandlats översiktligt eller utelämnats.

2.2 Avgränsning av MKB

Geografisk avgränsning

Beskrivningen av miljökonsekvenserna har i huvudsak inriktat sig på själva detaljplaneområdena, men i den mån det har ansetts motiverat har även påverkan på områden utanför planområdena behandlats. Detta gäller t ex buller och dagvatten.

Behandlade aspekter

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs och bedöms de aspekter som bedöms som relevanta i projektet, övriga aspekter har utelämnats. De aspekter som bedömts vara relevanta i detta projekt berör landskapsbild och kulturmiljö, naturmiljö, rekreation, buller, areella näringar och vattenresurser.

2.3 Miljölagstiftningen

Miljöbalken

Miljöbalkens regler ska tillämpas på all verksamhet och åtgärder rörande projektering, byggande och drift. Syftet med bestämmelserna i miljöbalken är att främja en hållbar utveckling. Mest centrala är de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel. Hänsynsreglerna ska tillämpas om en verksamhet som kan påverka miljön och/eller människors hälsa genomförs.

Föreliggande MKB är en tillämpning av kunskapskravet att verksamhetsutövaren ska skaffa sig kunskap om vilka miljöeffekter som kan uppkomma och bedöms vara uppfyllt genom att Mjölby kommun anlitat sakkunniga inom olika teknikområden och haft samrådsförfarande med berörd allmänhet.

Försiktighetsprincipen följs genom att i detaljplanen föreslå lösningar och skyddsåtgärder som minskar risken för negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Lokaliseringen av vägen har utretts och det mest gynnsamma läget för miljön har valts. Hushållnings- och kretsloppsprinciperna beaktas genom en god materialförsörjning.

Bedömningen är att projektet uppfyller tillämpliga allmänna hänsynsregler i Miljöbalken kap 2.

2.4 Om bedömning av konsekvenser

I en Miljökonsekvensbeskrivning ställs huvudalternativen mot det så kallade nollalternativet, som i detta fall redovisar situationen för befintligt område utan vidtagna åtgärder. Nollalternativet är alltså ett jämförelsealternativ för att kunna avgöra projektets miljökonsekvenser.

Respektive intresse redovisas vad gäller förutsättningar, effekter och konsekvenser (av nollalternativet och detaljplaneförslagen).

2.5 Samråd

Ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen den 18 oktober 2007. Kulturmiljöfrågorna pekades ut som de mest väsentliga.

Möten har även hållits med representanter från Riksantikvarieämbetet, UV Öst och Länsstyrelsens kultur- och samhällsbyggnadsenhet vid två tillfällen.

Ett allmänt Informationsmöte hölls den 11 december 2007 i Skänninge. Markägarsammanträde hölls den 10 respektive den 11 mars 2008 i Mjölby respektive Skänninge.

Planprogrammet har varit ute på samråd under tiden 21 maj till 11 juni 2008. Ett samrådsmöte har hållits den 4 juni i Mjölby.

De frågeställningar, synpunkter och önskemål som framkommit vid mötena har bidragit till utformningen av trafikplatserna där man i möjligaste mån har försökt att tillgodose inkomna synpunkter där så har varit möjligt och rimligt.

3 Förutsättningar

3.1 Riksintressen

Riksväg 32 utgör riksintresse för kommunikation.

3.2 Markanvändning

Inom planområdet finns inga bostäder eller arbetsplatser. Väster om planområdet vid Hulje finns en mindre grupp av samlad bostadsbebyggelse och öster om planområdet ligger Hulje industriområde samt några enbostadshus. En stor del av marken utgörs av jordbruksmark samt vägar. I Skänninge berörs planlagd industrimark.

3.3 Trafikförutsättningar

Riksväg 32 mellan Vetlanda och Motala ingår för närvarande i det regionala vägnätet och är en viktig led för långväga transporter på landsväg. Nuvarande riksväg 32 har en alltför låg trafikteknisk standard, särskilt mellan Skänninge och Motala. Sträckan mellan Skänninge och Mjölby har en bättre vägstandard. Den skyltade hastigheten är 90 km/h på största delen.

Nuvarande trafik på väg 32 varierar mellan 3100 och 6600 fordon ÅDT (årsmedeldygn) år 2005. Andelen tung trafik uppgår till mellan 10 och 20 %. År 2030 förväntas dessa siffror ha ökat så att trafikflödet är 3800 – 8300 fordon per årsmedeldygn och andelen tung trafik förväntas uppgå till mellan 15 och 25 %.

Efter utbyggnad av väg 32 kommer ca 2000 fordon per dygn att flyttas över från nuvarande väg 50 vilket innebär att prognosen för år 2030 är 3800 – 9100 fordon per årsmedeldygn och den tunga trafiken förväntas uppgå till mellan 20 och 30 %.

4 Planförslagen

4.1 Planprogrammet

Planområdena ingår i en del av ett planprogram som upprättades i maj 2008 i syfte att utreda konsekvenserna av ombyggnaden för riksväg 32 huruvida gällande detaljplaner längs rv 32 mellan Mjölby och Skänninge blir berörda, samt att analysera eventuellt behov av ny detaljpaneläggning. Programmet belyser även konsekvenserna av ombyggnaden för olika trafikantslag.

I planprogrammet konstateras att den föreslagna sträckningen av riksväg 32 med trafikplatser strider mot gällande detaljplaner vid trafikplats Hulje och området söder om trafikplats Skänninge norr. Marken är i detaljplanerna planlagd för annan markanvändning än gatumark.

För området vid trafikplats Hulje föreslås att ny detaljplan upprättas eller befintlig upphävs för att möjliggöra breddning av riksväg 32 och för ny gång- och cykelväg. Delar av trafikplatsen och ny gång- och cykelväg föreslås ligga på mark planlagd som park- och industrimark i detaljplan för kvarteret Omlastaren m fl.

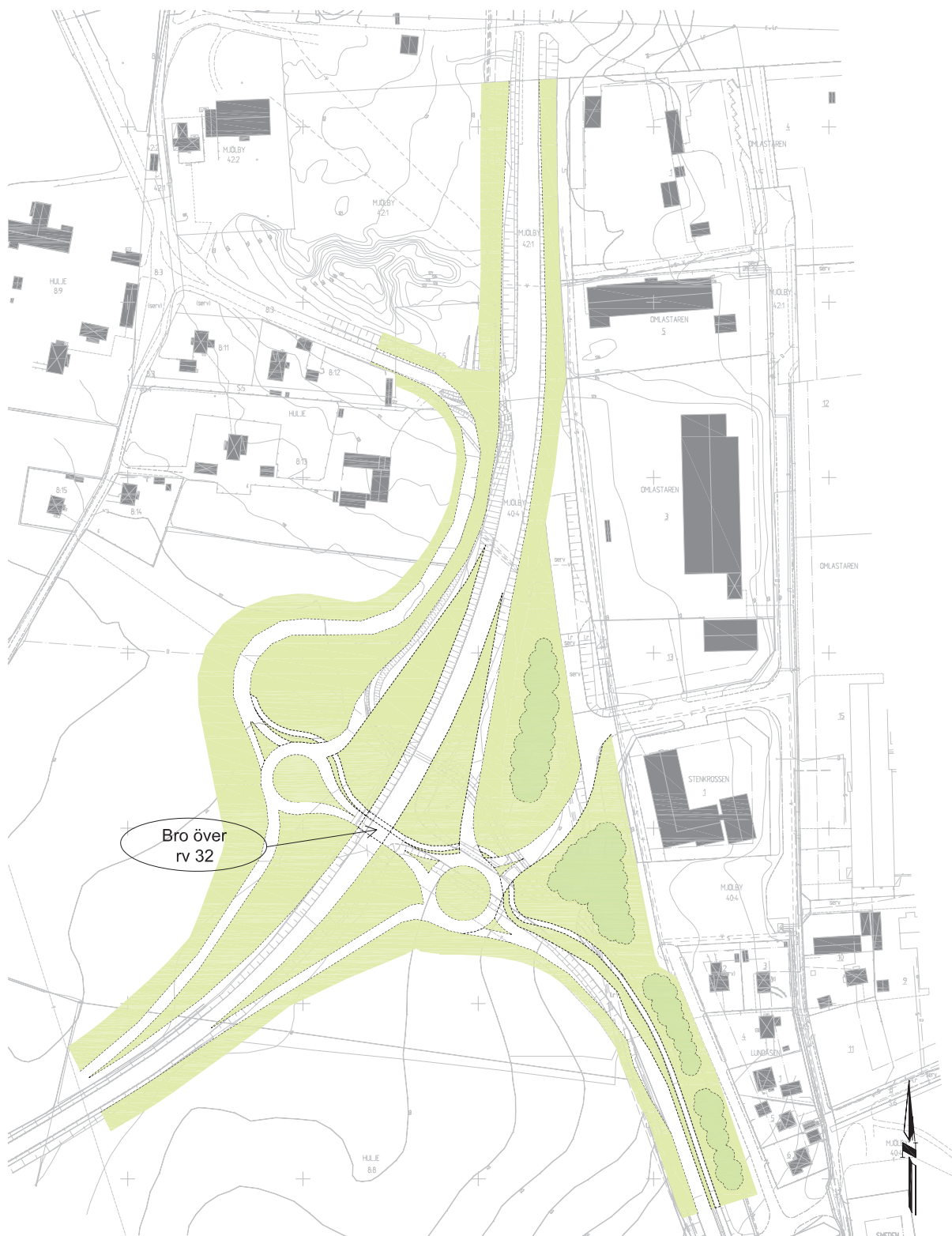
För området söder om trafikplats Skänninge norr föreslås en ny väg parallell med riksväg 32. De föreslagna förändringarna påverkar delar av detaljplanerna Skänninge Östra och Östanå 6, där mark är planlagd för vård- och kriminalvårdsändamål, fornlämningsändamål, naturområde och respektive industrimark. Ny detaljplan måste upprättas för att möjliggöra en ny sträckning av riksvägen och ny parallell väg.

4.2 Ny detaljplan Trafikplats Hulje

Vid Hulje föreslås en ny trafikplats enligt karta sidan 9. Förslaget innebär en omdragning av väg 953 som dras parallellt med väg 32 och ansluter till trafikplatsen. Väg 953 kommer att gå på bro över väg 32. Befintlig gc-väg dras om och läggs intill väg 953 och passerar över väg 32 på samma bro.

4.3 Ny detaljplan Rv32/50 med angränsande områden i Skänninge

Trafikplats Skänninge norra kommer att byggas strax norr om Skenaån och kommer att sammanbinda väg 32 med väg 206 och Motalagatan. Nuvarande väg 32, norr om befintlig cirkulationsplats med väg 206, kan komma att gå i ny sträckning parallellt med den nya sträckningen av väg 32. Denna parallellväg kan användas som lokalväg och ska underlätta för tung och långsamgående trafik att ta sig in till Skännings östra industriområde, se karta sidan 10.



ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje ej avsedd att fastställas
- ~~~~~ Träd, plantering

UPPLYSNINGAR

- Till planen hör:
 - plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - illustrationskarta
 - miljökonsekvensbeskrivning

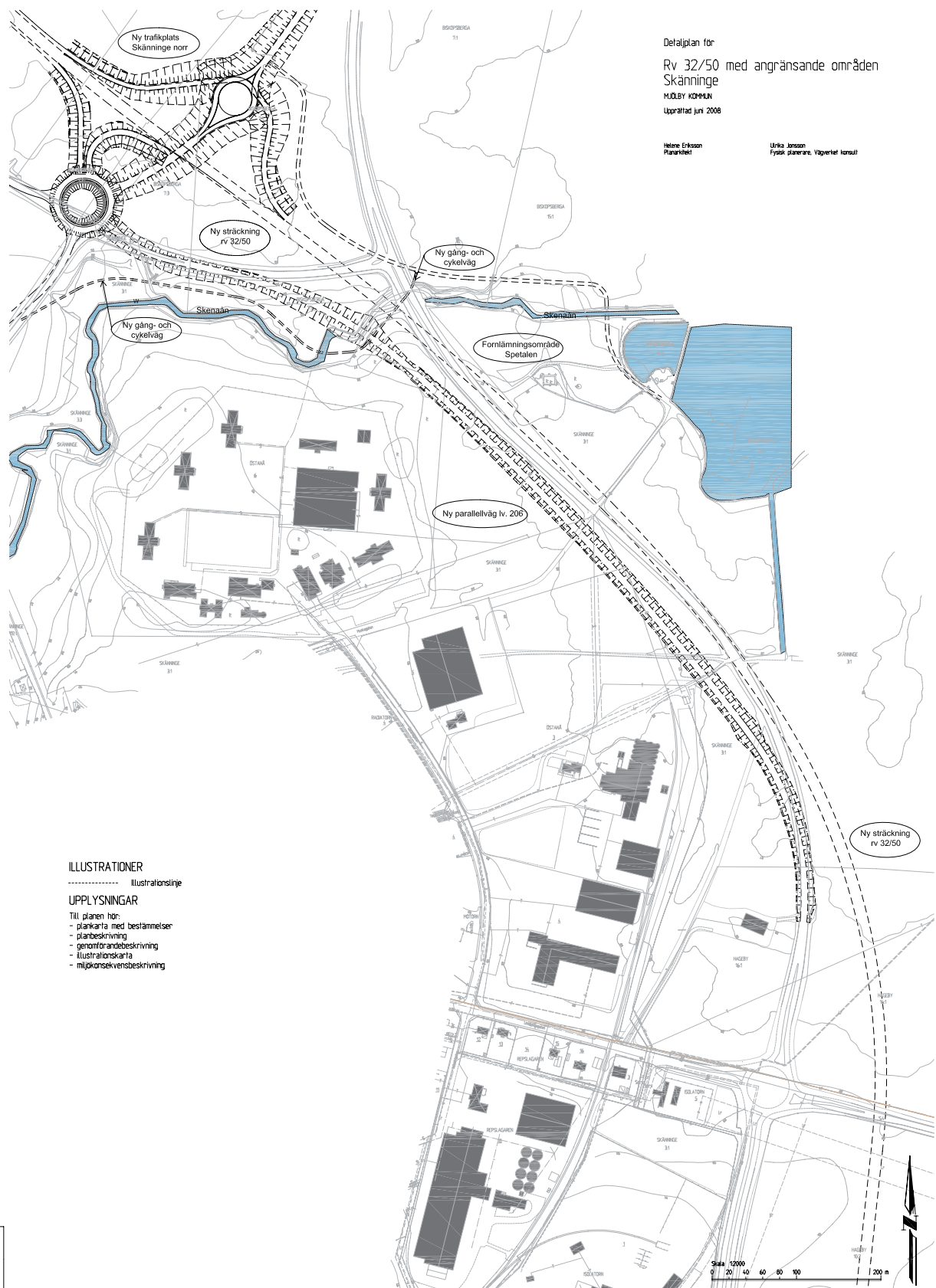
DETALJPLAN FÖR TRAFIKPLATS HULJE I MJÖLBY MJÖLBY KOMMUN

Upprättad juni 2008

Helle Eriksson
Planarkitekt

Emely Knutson
Samrådsplanerare, Vägverket Konsult

ILLUSTRATIONSKARTA



5 Miljökonsekvenser

5.1 Nollalternativet

I miljökonsekvensbeskrivningen ska ett alternativ där projektet inte genomförs beskrivas, ett så kallat nollalternativ. Detaljplaneförslagets miljökonsekvenser jämförs sedan med nollalternativet.

Nollalternativet innebär att ingen trafik flyttas över från väg 50 och ingen utbyggnad sker av väg 32. Befintliga anslutningar och gc-vägar ligger kvar där de ligger i dag.

5.2 Landskapsbild och kulturmiljö

Förutsättningar

Landskapet, som utgör en del av Östgötaslätten, består till stor del av storskalig åkerbygd med flack, öppen mark och brukade jordar. Slätten är svagt böljande genom mjukt modellerade moräner, som har överlagrats av kalkhaltig moränlera.

Skänninge var tidigt en betydande handelsort där flera vägar möttes. Bystrukturen grundades redan före 1000-talet och många byar ordnades geografiskt i form av radbyar. Bebyggelsen ligger ofta högt i byar eller som utlokaliserade ensamgårdar. Vid laga skiftet under 1800-talet uppfördes de ensamliggande storgårdar som karaktäriserar området. Medeltida byar och kyrkor finns kvar. Kyrkosilhetter i exempelvis Bjälbo och Högby liksom Vårfrukyrkan i Skänninge präglar fortfarande landskapsbilden. Andra landmärken är gårdsanläggningarna med sina alléer och de samlade byarna.

Den nuvarande sträckningen av väg 32 mellan Mjölby och Skänninge är ny i landskapet och byggdes på 1990-talet. Merparten av övriga vägar i landskapet har en lång historia och kan återfinnas på kartor från 1700-talet. De följer höjdsträckningar och ägo gränser och är följsamma till topografin. Stjärnformiga medeltida vägsystem mot viktiga platser är avläsbara i bl.a. Skänninge.

Riksintressen

Skänninge stad utgör riksintresse för kulturmiljövården. Intresset har sin grund i stadens slutna kvarter i centrum och öppna kvarter längre ut,

den direkta övergången i det öppna odlingslandskapet, stadens silhuett och anblicken från det omgivande slättlandskapet som är värdefullt.

Fornlämningar

Riksantikvarieämbetet RAÄ UV Öst har utfört en kompletterande arkeologisk utredning, etapp 1, och därefter en utredning, etapp 2 med anledning av planerad nysträckning av Riksväg 32 mellan Mjölby och Motala.

Det har tidigare utförts ett flertal arkeologiska utredningar och undersökningar inom och i anslutning till den planerade sträckningen. Flera av de tidigare identifierade möjliga fornlämningarna har därefter kunnat avfärdas. Samtidigt har nya tillkommit och givits RAÄ nummer och nya namn. Vissa har också kunna avgränsas bättre och givits nya mer exakt definierade utbredningsområden.

I vissa fall krävs förundersökning och därefter slutundersökning av fornlämningar. Inga funna fornlämningar bedöms ha den digniteten att slutundersökning inte kan ske och därmed påverka föreslaget alternativs sträckning.

Berörda fornlämningar

Inom detaljplaneområdet vid Hulje finns inga fornlämningar. Inom detaljplanen vid Skänninge finns följande lämningar:

RAÄ 32, Allhelgona socken

Ursprunglig plats för häradssten som flyttats till Skänninge stad.

RAÄ 36, Allhelgona socken

Torplämning inom ett 40x15-20 m stort område bestående av en jordkällare. Inom området växer syrener och körsbärsträd.

RAÄ 79, Allhelgona socken

Plats för äldre vägar enligt äldre kartmaterial. Vägar-na går mellan Skänninge och Biskopsberga by.

RAÄ 2, Skänninge socken

Ruin efter Skännings hospitalkapell. Inne i ruinen

står ett träkors. Intill ruinen finns 3 runstenar.

RAÄ 37, Skänninge socken

Gravfält bestående av 11 flatmarksgravar och 4 stensättningar. Gravarna är skadade av plöjning av åkermarken.

RAÄ 38, Skänninge socken

Område med fossil åkermark.

RAÄ 39, Skänninge socken

Ett topografiskt lämpligt boplatssläge norr om Skenaån. I åkern har skörbrända stenar, brända ben och bränd lera iakttagits. Inom delar av området har en arkeologisk utredning, etapp 2, utförts, då en härd, RAÄ 39, framkom. Vid den aktuella utredningen framkom ytterliggare två härdar i områdets nordöstra del. Resultatet innebär att ett boplatssområde troligen finns på höjdpartiet. Inga spår efter äldre vägar

eller gränsmarkeringar påträffades.

RAÄ 40, Skänninge socken

Ett troligt boplatssområde.

Konsekvenser

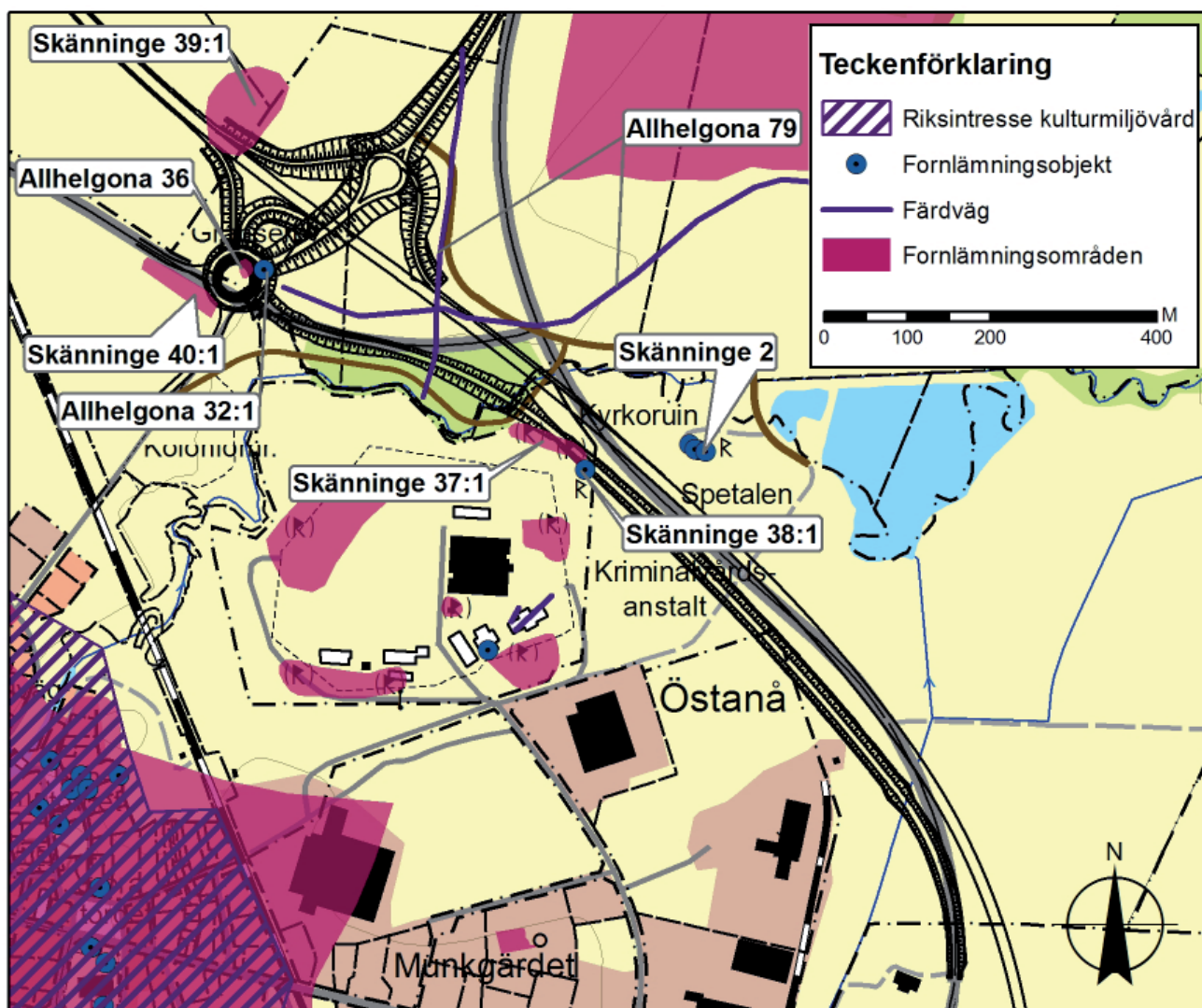
Nollalternativet

Nollalternativet innebär inga konsekvenser för landskapsbild eller kulturmiljö.

Detaljplaneförslaget

Vid Hulje sker en påverkan på landskapsbild och kulturmiljön pga det visuella intrång den nya trafikplatsen skapar. Konsekvensen bedöms som måttligt negativ.

Vid Skänninge ändras nuvarande huvudentré till staden genom att det inte utförs någon trafikplats



Kulturmiljövården vid trafikplats Skänninge norra.

vid korsningen med väg 206 från Mantorp. För den som kommer utifrån landskapet österifrån ges även fortsättningsvis möjlighet att se och möta staden Skänninge. Väg 206 kommer att ligga kvar i samma sträckning som idag men ledas på viadukt över väg 32 vilket kommer att medföra en vägbank på ca 5 meter över omgivningen och på ett kort parti ge trafikanter på väg 206 ännu bättre vy mot Skänninge än idag. Banken tar en del av utsikten över landskapet i östvästlig riktning. Främst kommer det att beröra dem som färdas på väg 32. En sträckning under väg 32 av väg 206 har diskuterats för att helt undvika bank i det öppna landskapet. Detta har avskrivits i nuläget dels på grund av problem med grundvatten och dels för att den historiska sträckningen in mot Skänninge delvis skulle förlora sin utblick över landskapet och vyn mot Skänninge.

Nya entréer från väg 32 blir i stället vid trafikplatserna Skänninge syd respektive norra. En stor trafikplats vid Skänninge norra påverkar naturligtvis och blir ett dominerande inslag i landskapsbilden. En ny väg kring Skänninge påverkar inte direkt intresset ”Skänninge stad” utan i första hand upplevelsen sett från norr. Tillkommande vägbank i närhet av vägbanan i kombination med att jordbruksmark tas i anspråk ger negativa konsekvenser i kulturlandskapet.

Vid Skänninge berörs ett antal fornlämningsområden. Dessa kommer att förundersökas innan vägbygget. I den arkeologiska utredningen etapp I och II har inget

av så stort värde framkommit att det har bedömts påverka föreslagen vägsträckning. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som måttligt negativa.

Åtgärder

Följande åtgärder och anpassningar för att anpassa väganläggningen till landskapet bör studeras närmre i efterkommande projekteringsskede:

- Detaljutformning av trafikplatserna.
- Utformning av bländskydd, placering av skyltar etc. kring Skänninge.
- Detaljutformning av broar.
- Utformning av bullerskydd.
- Dragnings- och ersättnings- och sidovägar.
- Detaljutformning av passagen kring Skenaån.
- Planteringar kring trafikplatser och vattendrag.

Bullerskydd blir troligen aktuellt för bostäder nära trafikplatsen i Hulje på ömse sidor av väg 32. Placering och material ska ta hänsyn såväl till trafikanters utblickar som utsikt från husen. Glas kan övervägas för att inte hindra utsikt.

Länsstyrelsen i Östergötland beslutar om vidare åtgärder vad gäller de forn- och kulturlämningar som kommer att beröras av den planerade vägsträckningen. I tabell 1 nedan ger UV Öst förslag till vidare åtgärder i kolumnen ”Nästa steg”.

RAÄ nr	Typ	Status	Nästa steg	Kommentar
Allhelgona socken				
79	Färdväg	Uppgift om		Ingen åtgärd
36	Plats för torp	Övrig kulturhistorisk lämning	Förundersökning	
32	Plats för häradssten			Ingen åtgärd
Skänninge socken				
39	Boplats	Fast fornlämning	Förundersökning	
40	Boplats	Fast fornlämning	Förundersökning	
37	Gravfält	Fast fornlämning	Förundersökning	
38	Fossil åker	Övrig kulturhistorisk lämning	Förundersökning	
2	Hospitalsruin, runstenar	Fast fornlämning	Förundersökning	

Tabell 1. Fornlämningar inom planområdet Skänninge norra.

5.3 Naturmiljö

Förutsättningar

Inga områden som omfattas av Natura 2000 eller riksintresse för naturvården berörs.

Kring Hulje finns inga kända naturvärden. Den mark som tas i anspråk utgörs huvudsakligen av åkermark.

Skenaån som utgör ett biflöde till Svartån slingrar fram strax söder om den tänkta trafikplatsen Skänninge norra. Ån kantas här av klibbal, knäckepl, säl och korgvide i en tunn bård som omges av åker- och betesmark. Strand- och vattenvegetationen utgörs av bl.a. bunkestarr, vass, kalmus, äkta förgätmigej, strandklo, ängsruta, svalting, flenört, rörflen och uppländsk vallört. Bland fåglarna kan nämnas törnsångare, drillsnäppa och den rödlistade sydliga gulärlan (hk 4), som häckar här. Fyra fiskarter har noterats: stensimpa, abborre, gädda och mört samt signalkräfta. Stensimpa ska skyddas enligt EU:s Art- och habitatdirektiv. Skenaån ingår i Mjölby kommuns naturvårdsprogram, klass 3. Längs ån finns strandskydd som omfattar 100 m på ömse sidor om vattenlinjen.

Konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet påverkar inga värdefulla naturmiljöer.

Detaljplaneförslagen

Detaljplaneförslaget för Skänninge norra innebär två nya broar över Skenaån. Vid passagerna kommer det att bli ett intrång i den omgivande strandvegetationen där vägarna går fram. Den nya parallellvägen går snett över ån och påverkar med sina slänter ett ca 30-35 m brett område. Risk för grumling i ån finns vid brobygget vilket kan påverka vattenlevande djur. Den omgivande vegetationen hyser inga riktigt höga naturvärden och konsekvensen bedöms som måttligt negativ.

Åtgärder

De nya broarna över Skenaån bör byggas så breda att det skapas en landpassage för djur på åns båda sidor. Broarna bör även göras så breda att arbete i vattnet undviks. Försiktighetsåtgärder ska vidtas under byggtiden för att skydda vattnet i ån från påverkan. Byggnation bör ej ske under högvattenperiod.



Vid passagen över Skenaån blir det två nya broar.

5.4 Friluftsliv

Förutsättningar

I området kring Hulje finns ryttare och boende väster om väg 32 som idag passerar över vägen för att ta sig till Mjölbyfältet.

Vid Skänninge finns Spetalen som besöks av skolklasser och Skänningebor på promenad. Förbindelsen dit är idag relativt dålig och otydlig. Bl.a. måste väg 32 passeras i plan. Årligen sker pilgrimsvandringar till platsen.

Även Skenaån utgör i viss utsträckning ett närrekreationsområde för Skänninge. Årligen sker pilgrimsvandringar genom Skänninge förbi Hospitalsruinen och vidare österut mot Vistena.

Konsekvenser

Nollalternativet

I nollalternativet får ryttare och fotgängare fort-

sätta att passera över väg 32 utan någon planskild port eller bro vid såväl Hulje som Skänninge.

Detaljplaneförslagen

Vid Hulje leds gång- och cykeltrafik parallellt med vägen över väg 32. Portar för ryttare med flera kommer att ordnas längre norrut, utanför planområdet.

Vid Skenaån planeras en gångväg under broarna med möjlighet att nå Spetalen och dagvattendammarna som har ett rikt fågelliv.

Med föreslagna åtgärder bedöms konsekvenserna som små.

Åtgärder

Tillgängligheten till Spetalen föreslås förbättras genom att en gångväg anläggs längs Skenaåns strand. Den kommer att gå under både befintlig och tillkommande bro. Från söder kommer områ-



Hospitalsruinen Spetalen är ett populärt besöksmål för bla skolklasser och Skänningebor på promenad.

det att kunna nå längs de föreslagna markvägarna för jordbruket. Utmed den föreslagna huvudgatan föreslås möjlighet att anlägga en gång- och cykel förbindelse utmed vägen på västra sidan.

5.5 Hälsa - buller

Förutsättningar

Buller definieras som oönskat ljud, och upplevelsen av denna störning är i hög grad individuellt betingad. Bulleralstringen hos olika typer av fordon varierar med fordonstyp, hastighet, körsätt och vägens utformning och underhåll. Vägtrafikbuller består främst av motorbuller, avgasbuller, vindbuller samt däcksbuller, där motorbuller och däcksbuller är de dominerade ljudkällorna. Redan vid 50 km/h är bullret från däcken ungefär lika starkt som motorbullret. Vid hastigheter över 70 km/h är däckbullret helt dominerande. Den största bulleralstringen sker vid kontakt mellan vägen och däcken.

För beskrivning av buller används ljudnivå i decibel, dB(A). I Sverige används två olika störningsmått vad gäller bland annat trafikbuller; maximal respektive ekvivalent ljudnivå.

- Maximal ljudnivå: den maximala ljudnivån är den högst förekommande ljudnivån. Detta mått har stor betydelse nattetid (kl.22-06).
- Ekvivalent ljudnivå: avser en medelljudnivå under en given tidsperiod. Den ekvivalenta ljudnivån bestäms bl a av antalet fordon som passerar och de olika fordonstyperna.

Decibelbegreppet är ett logaritmiskt begrepp. Detta innebär att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dB(A). På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden 3dB(A) högre/lägre ekvivalent ljudnivå. När det gäller upplevelsen av skillnader i bullernivå kan följande anges:

- 3 dB(A) upplevs som en knapp hörbar förändring
- 8-10 dB(A) upplevs som en fördubbling/halvering av ljudet

Bedömningsgrunder

Bullerproblemets omfattning bedöms med hjälp

av riktvärden. I Tabell 2 redovisas riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena är fastställda av riksdagen i Infrastrukturpropositionen från 1997. Riktvärdena utomhus avser frifältsvärde utanför fönster/fasad eller till frifältsvärden korrigerade värden. Utöver de av riksdagen fastställda riktvärdena för bostäder gäller enligt regeringsbeslut Naturvårdsverkets tidigare förslag till riktvärden för god miljö för övriga typer av lokaler, dessa redovisas i Tabell 3 nedan.

Med riktvärde avses ett sådant värde som om det överskrids förorsakar en skyldighet att vidta åtgärder. Vid tillämpning av riktvärdena bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivåerna inte kan reduceras till nivåer enligt tabellerna bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Utifrån utförda bullerberäkningar bedöms behovet av bullerskyddsåtgärder.

Bullers inverkan på människor

Buller är i många tätorter och längs starkt trafikerade vägar på landsorten ett folkhälsoproblem. Den vanligaste orsaken till bullerstörningar är fordonstrafiken. Buller kan orsaka obehag, stress, trötthet och irritation samt sömnstörningar. Att varje natt få sin sömn störd kan med tiden ge allvarliga hälsoeffekter. Långvarig bullerexponering kan leda till ökad stress, som innebär förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Alla som är utsatta för buller upplever sig inte som störda, men kan ändå påverkas negativt. Buller kan i utemiljön och rekreationsområden upplevas som störande redan vid låga nivåer.

Fastigheter med boende som kan påverkas av buller finns främst vid Hulje.

Bullerberäkningarna har utförts för 90 km/h längs hela sträckan i nollalternativet. Detaljeplaneförslagen har beräknats utifrån hastigheten 100 km/h från väg E4 till trafikplats Hulje. Efter trafikplatsen har hastigheten 110 km/h använts.

Utrymme	Ekvivalent ljudnivå för dygn	Maximal ljudnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus, vid fasad	55	
Utomhus, på uteplats		70

Tabell 2. Riktvärden för buller från vägtrafik (källa: infrastrukturpropositionen 1996/97:53)

Områdestyp	Gäller	Ekvivalent ljudnivå för dygn	Maximal ljudnivå
Permanent- och fritidsbostäder	Inomhus	30	45*
	Utomhus vid fasad	55**	
Vårdlokaler och undervisningslokaler	Inomhus	30	45*
	Utomhus vid fasad	55**	
Arbetslokaler	Inomhus	40	
	Utomhus vid fasad	65	
Friluftsområden avsett i kommunal översiktsplanering	Utomhus	40	
Rekreationsytor i tätbebyggelse	Utomhus	55	
Bostadsområden med låg bakgrundsnivå utan andra aktiviteter än boende	Utomhus	45-50 **	

Tabell 3. Naturvårdsverkets förslag till riktlinjer för god miljö för övriga typer av lokaler.

* Avser boningsrum

** Värdena avser uteplatser, lekplatser och balkonger etc. invid permanentbostäder och undervisningslokaler.

(Källa: BRÅD, Buller från vägtrafik. Naturvårdsverket 1991)

Konsekvenser

Nollalternativet

Inga fastigheter inom planområdets påverkansområde får bullernivåer över 55 dB(A) år 2030, se tabell 4. Två fastigheter får dock maxnivåer över riktvärdet 70 dB(A).

Detaljplaneförslagen

Bullernivåerna längs vägen kommer att öka pga den ökade trafiken och hastigheten. 4 fastigheter vid Hulje får bullernivåer över 55 dBA vid fasad. Ytterligare en fastighet får så höga maximala ljudnivåer (>70 dBA) att åtgärder krävs. Fastigheter med bullernivåer som överskrider riktvärdena kommer att bullerskyddas och konsekvenserna bedöms bli måttligt negativa. Se tabell 5 och karta sidan 18.

Nollalternativet		
Fastighet	Ekv	Max
Hulje 8:11	53	75
Hulje 8:12	55	78
Hulje 8:13	53	64
Hulje 8:14,1	52	60
Hulje 8:14,2	53	61
Hulje 8:15	51	56
Lundåsen 1	53	66
Lundåsen 2	54	67
Lundåsen 3	52	64
Lundåsen 4	53	66
Lundåsen 5	54	65
Lundåsen 6	54	64

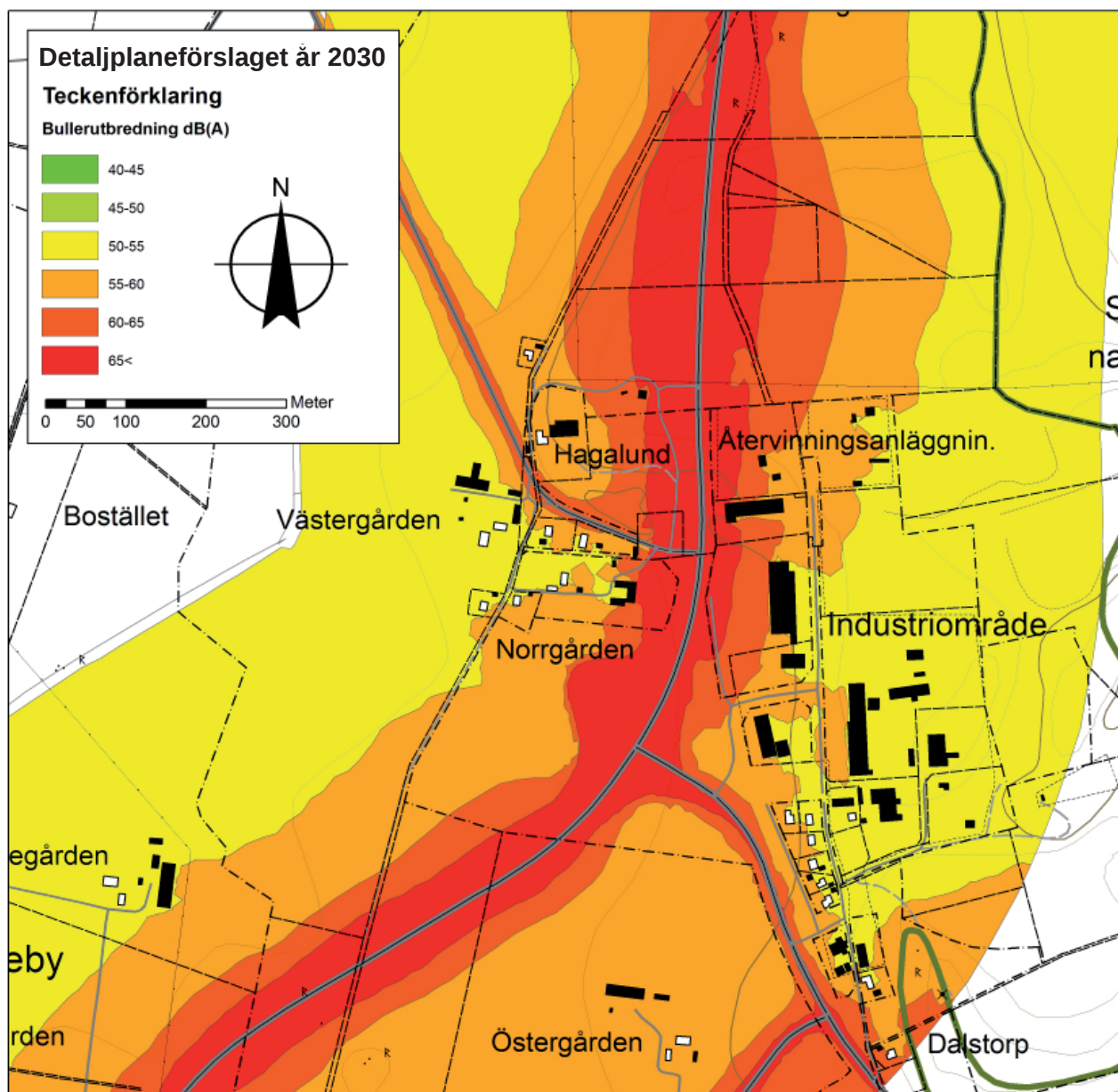
Tabell 4. Beräknade bullernivåer för fastigheter intill planområdet vid trafikplats Hulje i Nollalternativet.

Åtgärder

Beräkningar visar att många av fastigheterna är svåra att bullerskydda med bullervall längs vägen då de oftast krävs väldigt långa och relativt höga

Detaljplaneförslaget			
Fastighet	Ekv	Max	Förslag till åtgärder och kommentarer
Hulje 8:11	53	74	Skärm vid tomtgräns alternativt fönsteråtgärder och skyddad uteplats.
Hulje 8:12	56	78	Skärm vid tomtgräns behöver vara 2 m hög och 105 m lång. Rimlig åtgärd är fönsteråtgärder och skyddad uteplats.
Hulje 8:13	56	62	Skärm vid tomtgräns alternativt fönsteråtgärder.
Hulje 8:14,1	55	61	
Hulje 8:14,2	55	61	
Hulje 8:15	54	59	
Lundåsen 1	56	67	Skärm vid tomtgräns, alternativt fönsteråtgärder och skyddad uteplats.
Lundåsen 2	57	67	Skärm vid tomtgräns, alternativt fönsteråtgärder och skyddad uteplats.
Lundåsen 3	55	64	
Lundåsen 4	55	65	
Lundåsen 5	55	66	
Lundåsen 6	55	64	

Tabell 4. Beräknade bullernivåer för fastigheter intill planområde i Detaljplaneförslaget trafikplats Hulje.



vallar för att sänka någon en eller ett par decibel. Alternativet är då att bullerskydda med skärm eller val vid tomtgränsen eller att utföra fönsteråtgärder och skydd för uteplats.

Omfattande åtgärder för enstaka fastigheter är ofta svåra att motivera samhällsekonomiskt särskilt vid fastigheter som endast ligger en till tre decibel över riktvärdena.

5.6 Areella näringar - jordbruk

Förutsättningar

Östgötaslätten är en av landets bördigaste jordbruksområden och utgör en nationell tillgång av mycket stor betydelse. Jordbruksmarken inom utredningsområdet ingår i den högsta klassen i fråga om utbetalning av ersättning för spannmål, oljeväxter m.m. enligt EU:s regelsystem. Goda förutsättningar att odla specialgrödor, som potatis och trädgårdsväxter, ger också anledning att betrakta marken som mycket värdefull.

Skänninge är en vital knutpunkt för jordbruket i området. En mängd företag med direkt servicefunktion till lantbruket har under årtionden samlats i Skänninge. Här finns bl a spannmåls- och utsädesanläggning samt maskinservice. Tillgängligheten till dessa områden är idag god för såväl långsamtgående fordon som lastbilar. Efter Sveriges inträde i EU har jordbruket fått ökad betydelse och ses nu som en framtidsnäring. Detta har medfört att såväl markpriser som arrendeavgifter har stigit under de senaste åren.

Inom området finns nematoder i delar av jordbruksmarken. Nematoder sprids med jorden och kan därför spridas med jordbruksredskap och med fordon vid byggnadsarbeten.

Konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet innebär inte någon större förändring av jordbrukets förutsättningar och därför inga negativa eller positiva konsekvenser.

Detaljplaneförslagen

Breddning av vägen samt nya trafikplatser tar stora arealer jordbruksmark i anspråk. Konsekvenserna be-

döms som måttligt negativa. Befintlig åkerdränning och befintliga dikessystem kommer ej att påverkas.

Åtgärder

Passagemöjligheter och framkomlighet för brukningsfordon tillgodoses så att det blir fortsatt möjligt att bruka mark då befintliga anslutningar stängs utan orimliga omvägar.

5.7 Vatten – resurs, vattenbalans, grundvatten och vägdagvatten

Förutsättningar

Vägdagvatten hanteras i speciella anläggningar normalt endast vid speciellt identifierade känsliga punkter, eller inom områden som av olika anledningar kan vara skyddsvärda. Med aktuella trafikmängder (under 10.000 fordon/dygn) rekommenderas i normalfallet inga speciella åtgärder för omhändertagande av vägdagvatten, utom i speciellt känsliga lägen och då av miljöskäl. I detta projekt berörs ett sådant känsligt och skyddsvärt vattendrag, Skenaån med utlopp i Svartån.

Ytvatten och grundvatten kan skyddas på flera sätt. Vanligast är dammar med fördröjning för utjämning av flöden och fastläggning av skadliga partiklar. Dammar förses normalt med någon sorts ”katastrofberedskap” för att flöden till närliggande recipienter ska kunna stoppas om t.ex. en olycka med farligt gods orsakar utsläpp. Flacka gräsbevuxna diken kan öka fastläggning av partiklar och ersätta dammar där recipienten ligger tillräckligt långt från föroreningskällan. Förstärkta och täta diken kan användas inom områden med känsligt grundvatten.

”Tratteffekten” vid sänkning av grundvattenytan där väganläggningen schaktas ner t.ex. vid föreslagna vägportar, kan påverka intilliggande brunnar och närliggande vegetation.

Vattenresurser – grundvatten och brunnar

Inom detaljplaneområdena finns inga vattenskyddsområden för yt- eller grundvatten eller grundvattenmagasin som är av allmänt intresse. I översiktsplan för Mjölby redovisas ett större område söder och kring Skänninge där grundvattnet

är känsligt för påverkan av föroreningar och där bebyggelse som kan påverka grundvattnet negativt ska undvikas. Det finns inom det området inga enskilda brunnar eller inga vattentäkter som är aktuella att nyttja för allmänna ändamål.

Dagvatten

Vägdagvatten från nuvarande vägar leds till övervägande del utan rening och fördröjning bort via vägdiken till närliggande recipient. Detaljplaneområdet vid Skänninge avvattnas i huvudsak mot Skenaån med slutmål i Svartån. Vid Hulje finns en dagvattendamm som tar omhand dagvattnet från industriområdet.

Konsekvenser

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att en stor del av vägdagvattnets innehåll av föroreningar även fortsättningsvis kommer att ledas direkt till närliggande dike och recipienter. Högre trafikflöden än i nuläget på vägar utan rening av dagvattnet medför att föroreningsbelastningen på recipienterna ökar på sikt med ökad trafik.

Påverkan på närliggande recipienter torde med de trafikmängder som är aktuella vara mycket begränsad. Större delar av föroreningarna fastläggs i diken innan de når recipient. I förhållande till dagsläget innebär ökad trafik framför allt ökade utsläpp. Utsläppsmängderna ökar emellertid från redan låga nivåer. Jämfört med dagsläget bedöms de negativa konsekvenserna av ökade föreningsmängder som obetydliga.

Detaljplaneförslagen

Vägdagvatten tas om hand i känsliga punkter längs ny stäcka. Längs befintligt vägsystem minskar risken för skada p.g.a. diffusa och tillfälliga utsläpp.

Dagvattendammen vid Hulje kommer att hamna i trafikplatsen och måste flyttas.

Åtgärder

Väl utformade öppna diken, med gräsklädda slänter, flacka släntlutningar, eventuellt i kombination med flödesutjämnande sektioner, är normalt tillräckligt ur miljösynpunkt.

Tätande membran mot spill och grundvattenförorening kan övervägas vid känsliga grundvattenrecipienter. I området norr och öster om Skänninge bör sådana ”täta diken” anordnas där vägen passerar inom det känsliga grundvattenområdet.

Fastläggning vid passage av starkt strömmande vattendrag är inte möjlig när vattenmängderna i diken och vattendrag är stora. Fördröjningar av dagvatten föreslås därför vid Skenaån. En anläggning som fördröjer avledningen av ytvatten från vägsystemet, bör konstrueras så att den även ger ett skydd mot utsläpp vid olyckor. Vid Skänninge bör omhändertagande ske norr om Skenaån. Då kan dagvatten från hela trafikplatsen hanteras innan det når ån. Broarna förses med förhöjd kantbalk och vatten från dessa leds söderut i vägdiken utan speciella åtgärder. Dikena ska dock vara täta.

Under byggtiden kan det finnas behov av temporära åtgärder för skydd av Skenaån.

Vid Hulje flyttas dagvattendammen så att en ny damm hamnar utanför trafikplatsen.

5.8 Risker och säkerhet i driftskedet

Förutsättningar

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under en transport. Farligt gods kan vara gaser, brandfarliga vätskor och ämnen – explosiva, giftiga radioaktiva eller frätande ämnen. 80 % av det farliga godset som fraktas på vägsystemet utgörs emellertid av bensen eller eldningsolja. Vid ny – och

ombyggnad av vägar ska effekterna av en olycka med farligt gods beaktas särskilt. Åtgärder för att hindra olyckor eller mildra/förhindra konsekvenser bör genomföras i så stor utsträckning som möjligt.

Väg 32 är av Räddningsverket rekommenderad väg för transporter av farligt gods. Vägen är en så kallad primär transportled för farligt gods mellan E4 och Motala. Fordon med farligt gods bör därmed välja riksväg 32 framför riksväg 50.

Transporterna innehåller såväl kemikalier som gaser och petroleumprodukter vilket innebär fara för människor, djur och natur.

Enligt räddningsverkets statistik från 1998 transporteras 40 000-80 000 ton farligt gods per år på riksväg 32, vilket är uppskattningar baserat på mätningar under 4:e kvartalet 1998. Av dessa mängder har andelen brandfarliga vätskor uppskattats till 50-75 %.

Mål- och konfliktpunkter

Inom detaljplaneområdena finns målpunkter för farligt gods främst vid Hulje industriområde samt i Skänninge. Merparten av transporterna har målpunkter utanför utredningsområdet.

Vid olycka med farligt gods är passagen av vattentäkten och Skenaån den mest kritiska punkten.

Konsekvenser

Nollalternativet

En ökad trafik och en ökning av volymen farligt gods på dagens relativt osäkra trafiknät (smala vägar, stort antal korsningar, blandad trafik, stor andel långsamgående fordon, passage genom tätorter) innebär på sikt ökade risker för olyckor med farligt gods. Jämfört med dagsläget ökar riskerna dock i relativt liten grad. Beräkningar visar att risken för en olycka med utsläpp av farligt gods i Skenaån är 0,01 avseende farlig last och 0,05 avseende drivmedel. Fortsatt trafikering av befintligt vägsystem bedöms innebära en liten

negativ konsekvens.

Detaljplaneförslagen

Trafikmängden längs föreslagen sträckning kommer att öka och därmed också transporterna av farligt gods. Avledning av tung trafik från nuvarande väg 50 kan innebära nästan en fördubbling av mängden farligt gods på väg 32 och motsvarande minskning längs väg 50.

Beräkningar visar att risken för en olycka med utsläpp av farligt gods i Skenaån är 0,02 avseende farlig last och 0,06 avseende drivmedel. Risken för olycka och utsläpp kommer alltså att öka något pga den ökade trafiken men är fortfarande mycket låg varför konsekvensen bedöms som liten negativ.

Åtgärder

Vid Skenaån föreslås skyddsåtgärder i form av tätta diken, kantbalkar på broarna och fördröjningsmagasin för att minska skadorna vid en eventuell olycka med farligt gods.

5.9 Tillstånd och dispenser

Intrång i biotopskyddade område som vattendrag i åkerlandskapet kräver dispens från biotopskyddet enl. miljöbalken 7 kap 11 §. Dispens söks hos Länsstyrelsen.

Vid åtgärder som rubbar, ändrar eller tar bort en fast fornlämning krävs tillstånd enligt Lag (1998:950) om kulturminnen m.m. Tillstånd lämnas av länsstyrelsen.

Anmälan/samråd enligt miljöbalken för upplag av massor görs av antagen entreprenör.

Tillstånd för markavattning kan komma att krävas för ett antal portar längs sträckan. Tillstånd söks hos Länsstyrelsen.

Broarna över Skenaån kan kräva tillstånd för vattenverksamhet vilket söks i miljödomstolen.

6 Samlad bedömning

6.1. Sammanfattning av konsekvenser för relevanta aspekter

Miljöaspekt	Nollalternativet		Detaljplaneförslagen	
	Bedömning	Kommentar	Bedömning	Kommentar
Landskapskaraktär	0	Ingen påverkan på landskapet	-	Påverkar landskapet kring framför allt Hulje och Skänninge pga trafikplatser, vägbankar och nya vägdragningar.
Kulturmiljö	0	Ingen påverkan på det samlade kulturmiljövärdet	--	Vägförslaget innebär intrång i enstaka fornlämningsområden. Berörda områden kommer att förundersökas och de exakta konsekvenserna är svåra att bedömma innan utgrävning. Berör i såväl Hulje som Skänninge det öppna kulturlandskapet.
Naturmiljö	0	Ingen påverkan på omgivande naturmiljöer	--	Innebär markintrång i naturmiljön kring Skenaån. Med biotopförlust och eventuell påverkan på vattendragets växt- och djurliv.
Rekreation och friluftsliv	-	Vägen utgör en barriäreffekt vilken kommer att öka med ökad trafik.	0	Nya portar/övergångar medför delvis minskade barriäreffekter, framför allt vid Skenaån.
Hälsa - Buller	-	Bullernivåerna kommer att öka med ökad trafik men inga fastigheter får bullernivåer över 55 dB(A) vid fasad. Två fastigheter får maxnivåer över 70 dB(A).	--	Bullernivåerna kommer att öka med ökad trafik och hastighet. 4 fastigheter får bullernivåer över 55 dB(A) och en fastighet får bullernivåer som överskrider rekommenderade maxnivåer på 70 dB(A). Dessa fastigheter kan behöva någon typ av bullerskyddande åtgärd för ute- och inomhusmiljö.
Areella näringar - jord- och skogsbruk	0	Nollalternativet innebär inte någon större förändring av jordbrukets förutsättningar och därför inga negativa eller positiva konsekvenser.	--	Värdefull åkermark tas i anspråk vid trafikplatserna och jordbruksmark styckas upp med försvårat brukande som följd. Det är viktigt att framkomligheten till de marker som ska fortsätta brukas säkerställs för att minska de negativa konsekvenserna.
Vatten - resurs, vattenbalans, grundvatten och vägdagvatten	-	Ökad trafik ger ökade utsläpp men mängderna är obetydliga.	0	Skenaån kommer att skyddas så att vägdagvatten ej leds direkt till vattendraget. Täta diken längs vägen förbi Skänninge medför minskad risk för grundvattenpåverkan.
Risker och säkerhet i driftskedet	-	Ökad trafik ger ökad risk men risken är fortsatt mycket liten.	0	Risken för en olycka med farligt gods ökar något pga den flyttade trafiken från väg 50. Med erforderliga skyddsåtgärder blir det ingen påverkan.

Vid Trafikplats Hulje sker en liten till måttligt negativ påverkan på landskapbild, kulturmiljö och jordbruket genom markintrång och visuella aspekter. Bullernivåerna kommer att stiga vilket innebär att ett antal fastigheter får bullernivåer över riktvärdena. Dessa fastigheter kommer att bullerskyddas. Påverkan är inte av den omfattningen att projektet inte kan genomföras.

Vid trafikplats Skänninge norra påverkas landskapsbilden genom vägbankar och trafikplatser, kulturmiljön i form av fornlämningar, naturmiljön vid Skenaån samt jordbruket genom markintrång. Påverkan är måttligt negativ men inte av den omfattningen att projektet inte kan genomföras. För båda detaljplaneprojekten kan en hel del negativa effekter mildras genom olika skydds- och bulleråtgärder.

6.2. Överensstämmelse med miljömål

Nationella miljömål

Regeringen har satt upp 16 nationella miljökvalitetsmål som syftar till att beskriva och precisera det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart.

Regionala miljömål

Utifrån de nationella miljömålen har länsstyrelsen i Östergötlands län tagit fram regionala miljömål. Nedan redovisas de regionala miljömål som bedömts relevanta i det här projektet samt hur målen uppfylls i projektet.



Mål 9 - Grundvatten av god kvalitet

2010 ska grundvattenförande geologiska formationer av vikt för nuvarande och framtida vattenförsörjning ha ett långsiktigt skydd mot exploatering som begränsar användningen av vattnet.

2010 ska användningen av mark och vatten inte medföra sådana ändringar av grundvattennivåer som ger negativa konsekvenser för vattenförsörjningen, människors hälsa, markstabiliteten eller djur- och växtliv i angränsande ekosystem.

Måloppfyllelse

Omhändertagande av vägdagvattnet kring Skänninge medverkar till att uppnå målet. Projektet bidrar till måloppfyllelse.



Mål 13 - Ett rikt odlingslandskap

2010 ska det finnas ett aktivt, levande och variationsrikt jordbruk motsvarande dagens storleksordning.

Måloppfyllelse

Jordbruksmark tas i anspråk både direkt och indirekt vilket kan påverka förutsättningarna att be-

driva jordbruk i vägens närområde. Nya restområden som uppstår kan på sikt bli viktiga småbiotoper i landskapet. Upplevelsevärden och biologiska värden samt kulturvärden kan påverkas negativt. Projektet innebär att målet motverkas något.

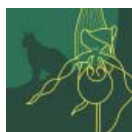


Mål 15 - God bebyggd miljö

2010 ska antalet människor som i bostäder utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom ha minskat med minst fem procent jämfört med år 1998.

Måloppfyllelse

Boendemiljön längs nuvarande vägar kommer att försämrats i och med ökade störningar från trafik och ökade barriäreffekter. Bullerskydd uppväger till viss del störningarna. Projektet motverkar målet.



Mål 16 - Ett rikt växt och djurliv

Den biologiska mångfalden skall bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer skall värnas. Arter skall kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor skall ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Måloppfyllelse

Vid Skenaån påverkas djur- och växtlivet genom att mark tas i anspråk för nya broar. Projektet motverkar i viss mån målet genom visst biotopbortfall.

8 Referenser

Miljöbalken	Länsstyrelsen i Östergötlands län, GIS-databaser
Vägverkets inriktningsdokument för natur, kulturmiljö och friluftsliv i väghållning. Publikation 2006:164.	Riksantikvarieämbetet, fornminnesinformation (FMIS)
Översiktsplan 2001 för Mjölby kommun.	Väg 32 Skänninge - Mjölby, arkeologisk utredning etapp 1, Riksantikvarieämbetet 2002:5
Förslagshandling 2003. Riksväg 50 och 32 mellan E4 och Motala. Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning. Vägverket.	PM om gestaltungsfrågor, vägutredning för riksväg 50 och 32 mellan E4 och Motala, Vägverket 2003
Beslutshandling 2004-11-12. Riksväg 50 och 32 mellan E4 och Motala. Vägutredning. WSP samhällsbyggnad.	Väg 32 Skänninge - Motala kompletterande arkeologisk utredning etapp 1 samt etapp 2, Riksantikvarieämbetet, 2008.
Naturinventering. Sträckan Mjölby - Skänninge utmed befintlig väg 32. Naturcentrum (Stenungsund) 2001.	Mål i sikte, Miljömål för Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötlands län, 2003
Översiktlig kulturmiljöanalys. Nationell stamväg Motala – E4. Vägverket maj 2001.	

