

PLANBESKRIVNING

DP 167

Lagakrafthandling



Bild 1. Flygbild med planområdet markerat. Källa: Söderköpings kommun

Detaljplan för del av Söderköping 2:1 (Slussportens väganslutning), Söderköpings kommun, Östergötlands län

Upprättad:	2016-09-14
Godkänd för samråd:	2017-01-31
Samrådstid:	2018-10-31 - 2018-12-05
Godkänd för granskning:	2021-03-03
Granskning:	2021-09-30 - 2021-10-25
Antagen:	KF 2021-12-08 §124
Laga kraft:	2022-01-12



Sammanfattning av planförslaget

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en anslutande kommunal väg mellan Gamla riksvägen och ny trafikplats Slussporten. Trafikplatsen planeras i samband med projektet *förbifart Söderköping* och ingår i Trafikverkets vägplan för den nya sträckningen av E22. Slussportens trafikplats ersätter befintliga trafikplatser Korsbrinken och Klevbrinken norr om Göta kanal. Detaljplanen utgör en viktig del i arbetet med ny sträckning av E22.

Den föreslagna vägen kräver att en dubbelsidig bergskärning görs genom den bergsrygg som löper i ungefär nord-sydlig riktning mellan nuvarande E22 och Gamla riksvägen. Bergskärningen kommer att ha en längd om cirka 190 meter och en maximal höjd om cirka 22 meter.

Detaljplanen antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram för att bedöma miljökonsekvenser av planens genomförande samt för att utreda möjliga skyddsåtgärder för att förebygga, hindra eller motverka en negativ miljöpåverkan.

Ärendets gång:

Samhällsbyggnadsnämnden gav den 31 januari 2017 samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en detaljplan för del av Söderköping 2:1, Slussportens väganslutning. Samhällsbyggnadsnämnden fattade samtidigt beslut om att planförslaget kan samrådask enligt 5 kap 11-17 §§ plan- och bygglagen. Samhällsbyggnadsnämnden godkände den 3 mars 2021 att planförslaget med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning kan ställas ut för granskning enligt 5 kap 18-24 §§ plan- och bygglagen. Granskning genomfördes 2021-09-30 - 2021-10-25. Planförslaget antogs av kommunfullmäktige 2021-12-08 § 124.

Handlingar

Planen består av följande handlingar:

- Plankarta i skala 1:1 000
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Följande utredningar har använts som underlag:

- Geotekniskt utlåtande (*LindmarkMarkkonsult AB, 2018*)
- Hydrogeologisk bedömning (*Bergab, 2018*)
- Dagvattenutredning (*ÅF Infrastructure AB, 2017*)
- Trafikbullerutredning (*WSP Akustik, 2019*)
- Landskapsbildsanalys (*Radar Arkitektur & Planering AB, 2017*)
- Konsekvensbeskrivning av faunapassage (*Radar Arkitektur & Planering AB, 2021*)



- Biotopåtgärder för hasselsnok (*Radar Arkitektur & Planering AB, 2021*)
- Artskyddsutredning för hasselsnok (*Calluna AB, 2021*)
- Miljökonsekvensbeskrivning (*Calluna AB, 2021*)

Planförfarande

Detaljplanen antas med utökat förfarande. Planförfarandet har valts mot bakgrund av att planförslaget antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en anslutande kommunal väg mellan Gamla riksvägen och ny trafikplats Slussporten. Anslutningsvägen är av stor vikt för den framtida trafikförsörjningen till områden belägna mellan E22 och Göta kanal. Utan vägen blir den planerade trafikplatsen vid Slussporten inte fullständig eftersom det inte skapas någon anslutning från E22 till områden västerut.

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara förenlig med 3, 4 och 5 kap miljöbalken. Se Undersökning om betydande miljöpåverkan.

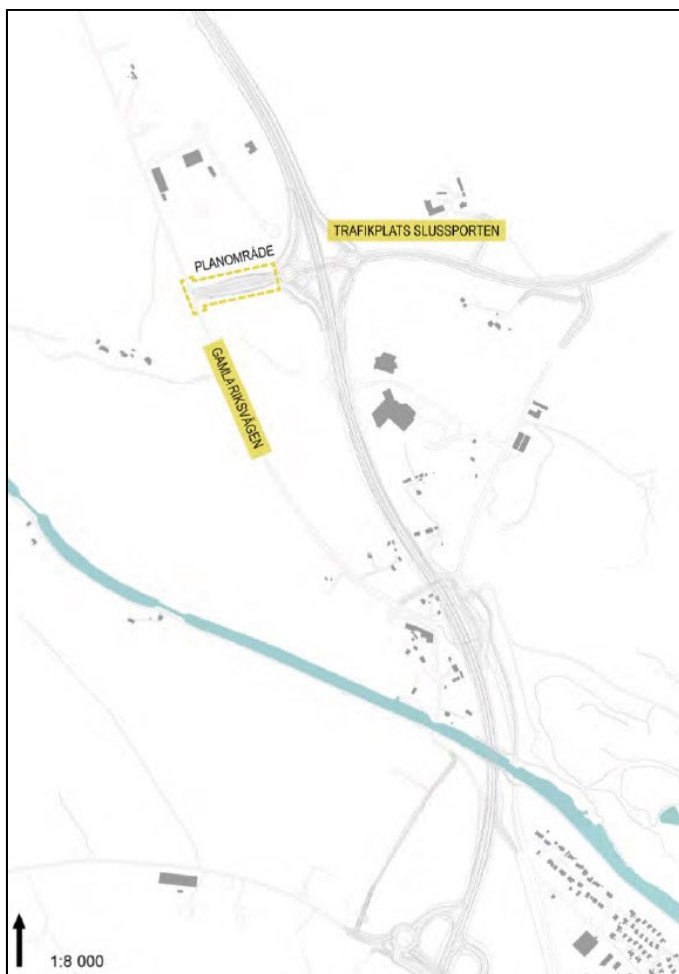


Bild 2. Översiktskarta, ny sträckning av E22 med planområdet markerat. Källa: Söderköpings kommun



Plandata

Lägesbestämning	Planområdet omfattar del av fastigheten Söderköping 2:1 och är beläget i norra delen av tätorten, strax söder om Slussportens verksamhetsområde.
Areal	Planområdet omfattar cirka 1,4 hektar.
Planavgränsning	Planområdet avgränsas av Gamla riksvägen i väst och planerad trafikplats Slussporten i öst.
Markägoförhållanden	Hela planområdet ägs av Söderköpings kommun.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

För området gäller:

- Översiktsplan för Söderköpings kommun 2015-2030, antagen av Kommunfullmäktige 2015-11-04 § 113
- Fördjupad översiktsplan för Söderköping stad, antagen av Kommunfullmäktige 2018-06-20 § 63

I översiktsplanen anges att den nya dragningen av E22 är av stor vikt för Söderköpings utveckling. Norrifrån kommer den nya trafikplatsen vid Slussporten att möta söderköpingsbor och besökare innan de får en första vy över staden. Trafikplatsens av- och påfarter kommer att användas både av de som ska mot Mariehov och Slussportens industriområde samt av de som ska till Pettersburg, det planerade verksamhetsområdet Akvedukten och Täby.

Planförslaget bedöms överensstämma med intentionerna i gällande översiktsplan.

Program	Ett program för planområdet har inte upprättats.
Detaljplaner	Inom planområdet finns inga gällande detaljplaner.
Riksintressen	I närheten av planområdet finns väg E22 som utgör riksintresse för kommunikationer. Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets



anläggningar. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt till följd av ett genomförande av planförslaget.

Strandskydd

Området omfattas inte av strandskydd.

Fornlämningar och byggnadsminnen

I samband med de arkeologiska utredningar som genomfördes med anledning av Trafikverkets vägprojekt identifierades en möjlig stenåldersboplats (RAÄ 29) i anslutning till det aktuella planområdet. I rapporten som tagits fram av Östergötlands museum rekommenderas att en förundersökning av hela undersökningsobjektet genomförs.

Länsstyrelsen kan besluta om en arkeologisk förundersökning (2 kap. 13 § KML) om en markexploatering kan påverka en fornlämning. Förundersökningen kan behövas för att hitta fornlämningens avgränsning så att exploateringen kan anpassas för att undvika intrång eller i andra fall för att ge Länsstyrelsen underlag för beslut om ett slutgiltigt borttagande av en fornlämning. Informationen behövs även för att bedöma omfattningen av en eventuell slutgiltig arkeologisk undersökning (utgrävning).

Med anledning av den boplats som identifierats i anslutning till planområdet har en ansökan om tillstånd enligt Kulturmiljölagen skickats in till Länsstyrelsen. Beslut i frågan fattades i juni 2018 och förundersökningen genomfördes under hösten 2018 (*se bild 3 för aktuellt förundersökningsområde*).

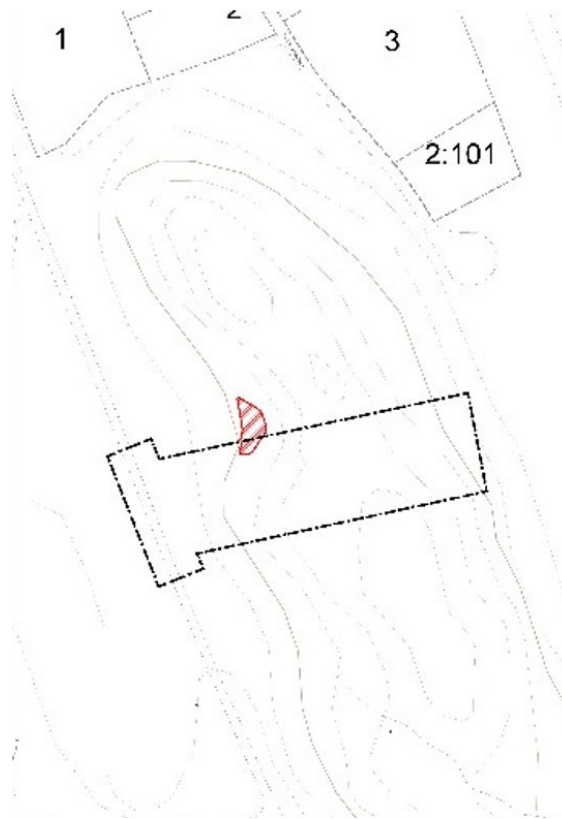
Resultatet av den arkeologiska förundersökningen gav Länsstyrelsen underlag för att kunna besluta om ett slutgiltigt borttagande av hela eller delar av fornlämningen.

Länsstyrelsen fattade 2020-10-07 beslut om tillstånd till ingrepp i fornlämning med villkor om arkeologisk undersökning av fornlämning L2008:8077.

Planförslaget bedöms endast ge upphov till en liten negativ konsekvens med beaktande av att fornlämningen inte är synlig. Därmed bedöms inga upplevelsevärden eller i landskapet avläsbara kulturhistoriska samband gå förlorade till följd av ett genomförande av planförslaget.



Berörd fornlämning ska avlägsnas innan ett genomförande av detaljplanen.



*Bild 3. Röd skraffering markerar aktuellt förundersökningsområde.
Källa: Söderköpings kommun*

Undersökning av betydande miljöpåverkan

En undersökning av betydande miljöpåverkan har gjorts för planförslaget.

Planförslagets genomförande innebär att en bergskärning medges i ett område som idag är naturligt till sin karaktär. Bergskärningen innebär en påverkan på landskapsbilden och medför ett ingrepp i mark och naturmiljö. Ett genomförande av planförslaget innebär även att stora mängder bergmassor skapas som behöver tas omhand.

Planförslaget förväntas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i MB 6 kap 11§. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför upprättas enligt kraven i PBL 4 kap 34§.

Eftersom handläggningen av den aktuella detaljplanen påbörjades före den 1 januari 2018 följs bestämmelserna enligt äldre 6 kap MB.



Övriga
kommunala
beslut

Planförslaget bedöms inte strida mot kommunala
riktlinjer eller styrdokument.

Naturmiljö och markförutsättningar

Naturmark och
djurliv

Planområdet omfattas inte av något områdesskydd eller riksintresse. Området ingår dock i länsstyrelsens särskilt prioriterade landskapsavsnitt kopplat till regionens ekområden. En liten del av planområdet sträcker sig också in i en hagmark i väst som länsstyrelsen klassat som framtidsområde för ek (Östgötakartan, 2018).

Naturmarken inom planområdet varierar. I området finns ett tjockare jordtäckte med ek, asp och tall. I de flackare delarna mot Gamla riksvägen i planområdets västra del är marken relativt öppen med solbelysta stammar. Marken i slutningen ned mot väg E22 domineras av cirka 15-årig tallskog med spår från skogsbruk. I området finns även inslag av björk samt ett fältskikt med ormbunkar, mossor och liljekonvalj.

På höjdpartierna finns hållmarkstallskog med berg i dagen. De äldsta träden bedöms vara mellan 50 - 80 år. Marken har inslag av lavar, mossor och ljung. Mellan de högsta partierna finns lägre delar med tunt jordtäckte med blåbär och lingon samt fuktiga partier med björnmossor och starrvegetation. Väster om Gamla riksvägen finns en trädbärande betesmark med flera värdefulla träd.

I samband med ett fältbesök (Calluna, 2018) identifierades hållmarkstallskogen som ett potentiellt habitat för hasselsnok. Hasselsnok omfattas av artskyddsförordningens 4§ (SFS nr: 2007:845). Strukturer som talar för en förekomst av hasselsnok är gles hållmarkstallskog med en brant som är sydvänd och solexponerad. Lövskog med ädellövinslag och betesmark finns i anslutning till hållmarken. Fynd av hasselsnok finns sedan tidigare i landskapet kring planområdet, bland annat öster om väg E22 vid Ramunderberget. Vid en inventering gjord 2019 (Calluna AB), påträffades även hasselsnok inom planområdet och en artskyddsutredning med tillhörande habitatnätverksanalys genomfördes (Calluna AB, 2020).

Den totala mängden livsmiljö för hasselsnok som identifierades i området kring E22, norr om Söderköping vid habitatnätverksanalysen och som bedömts som spridningsmässigt sammanhängande, uppgår till åtminstone 160 ha. Detta förväntas vara tillräckligt för att upprätthålla



en livskraftig population av hasselsnok på omkring 50-80 vuxna individer och medför att artens nuvarande bevarandestatus lokalt är gynnsam (Calluna AB, 2020).

Populationen med hasselsnok förväntas stärkas med genomförandet av de av länsstyrelsen 2021-05-27 beslutade skyddsåtgärderna och försiktighetsmått för Slussportens väganslutning. Det ska främst ske genom utökat habitat men även genom att barriärer och faunapassager bedöms minska riskerna för trafikdöd. Trafikplats Slussporten med skyddsåtgärder bedöms enligt habitatmodellen kunna öka hasselsnokens livsmiljöer med upp till 60 procent. Bevarandestatus för denna art med högt nationellt bevarandevärde bedöms med dessa åtgärder förbättras avsevärt (Calluna AB, 2020).

I den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för planen redogörs mer ingående för den påverkan och de konsekvenser som planförslaget innebär för populationen av hasselsnok.

Föreslagen planläggning tar naturmark i anspråk och skapar ett avbrott i den befintliga grönstrukturen. I samband med bergskärningen kommer skog att avverkas och naturmiljöer på höjddpartierna att försvinna.

I den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för planen redogörs mer ingående för den påverkan och de konsekvenser som planförslaget innebär för naturmiljön.

Inmätta träd framgår av miljökonsekvensbeskrivningen. Kommande förprojektering och projektering av vägar kommer tydligare kunna redovisa inverkan på träden och vilka åtgärder som behöver vidtas vid exempelvis sprängning av berg.

Grövre träd som avverkas (över 3 decimeter i stamdiameter) kommer läggas i närområdet som död ved.



Figur 4. Hällmarkstallskog. Källa: Calluna AB

Landskapsbild

Planförslaget innebär att en bergskärning i ett område som är naturligt till sin karaktär medges vilket kommer ge en påverkan på landskapsbilden. Avverkning av skog under byggskedet kan medföra ytterligare påverkan på landskapsbilden.

Bergskärningen planeras bli cirka 190 meter lång och få en maximal höjd om cirka 22 meter. Över bergsskärningen avses en faunapassage att anläggas med en ungefärlig bredd på själva passagen om 15 meter.

Som ett underlag till den MKB som upprättats för detaljplanen har en översiktlig landskapsbildsanalys tagits fram (*Radar Arkitektur & Planering, 2017*). Syftet med analysen är att bedöma hur landskapsbilden påverkas av den planerade bergschakten samt att ge en samlad effektbedömning av ingreppet i förhållande till rådande landskapsbild.

I bedömningen av påverkan på landskapsbilden konstateras följande:

- En bergskärning genom den bergsrygg som löper i ungefär nord-sydlig riktning mellan nuvarande E22 och Gamla riksvägen kommer innebära ett tydligt skalbrott och strukturbrott i den rådande landskapsbilden.
- Bergschakten i kombination med trafikplats Slussportens utbredning är nya storskaliga element som kommer att dominera på platsen och som



bryter starkt mot landskapets nuvarande skala och riktning.

- Då den nya sträckningen av E22 kommer att ligga nedsänkt och passera under en vägbro mildras intrycket av bergskärningen från E22 ur bilistens perspektiv. Den visuella upplevelsen av bergschakten bedöms bli mest påtaglig för den som passerar genom bergskärningen, samt sett från väg 843, Tåbyvägen.



Bild 5. Bergskärningen från väg 843 (Tåbyvägen). Källa: ÅF Infrastructure AB



Bild 6. Bergskärningen från E22 ur bilistens perspektiv. Källa: ÅF Infrastructure AB

Faunapassagens påverkan på landskapsbilden

Som ett underlag till den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för detaljplanen har en landskapsbildsanalys av faunapassagen tagits fram (*Radar Arkitektur & Planering, 2021*).

Syftet med analysen har varit att bedöma hur landskapsbilden påverkas av den planerade faunapassagen samt att ge en



samlad effektbedömning av ingreppet i förhållande till rådande landskapsbild.

De tre olika alternativ till faunapassage som bedömts är balkrambro, samverkansbro samt kort bergstunnel med förskärningar.

De tre alternativen har visualiserats för på ett tydligare sätt se påverkan på landskapet. Samtliga alternativ har bedömts i miljökonsekvensbeskrivningen.

I den landskapsbildsanalys för faunapassage som upprättats för planen redogörs mer ingående för den påverkan och de konsekvenser som planförslaget innebär för landskapsbilden.



Figur 7. Faunapassage på balkrambro, exempel på utformning. Källa: Radar Arkitektur och Planering



Figur 8. Faunapassage på samverkansbro, exempel på utformning. Källa: Radar Arkitektur och Planering



Figur 9. Faunapassage som bergtunnel, exempel på utformning. Källa: Radar Arkitektur och Planering

Geotekniska förhållanden

Enligt uppgifter från Sveriges geologiska undersökning (SGU) utgörs berggrunden vid planerad skärning av gnejsgranit.

Geotekniska utredningar har genomförts inom ramen för Trafikverkets vägprojekt (*PM geoteknik, Trafikverket 2017 och PM bergteknik, Bergab 2017*). Utöver det underlag som tillhandahållits från Trafikverket har även ett geotekniskt utlåtande tagits fram som underlag till den MKB som upprättas för detaljplanen (*Geotekniska synpunkter, LindmarkMarkkonsult 2018*).

Vid fältkartering som genomfördes under 2014 på uppdrag av Trafikverket observerades endast berggrunden cirka 300 meter söder om den planerade bergskärningen, men observationerna bedöms ge tillräcklig vägledning för att bedöma de geotekniska förhållandena inom aktuellt planområde.

I det underlag som tagits fram görs bedömningen att föreslagen typsektion, med bergslänter ställda i 3:1, kan genomföras med konventionell bergförstärkning (*se bild 11 för typsektion*). Selektivbultning rekommenderas för att säkra kilblock. Nät kan behövas för att säkra nedfall av mindre block från hög höjd. Eventuellt kan mer omfattande förstärkning behövas om sprickgeometrierna i berget visar sig vara ogynnsamma.



Miljöförhållanden

Miljö kvalitetsnormer

Strax utanför planområdet finns en grundvattenförekomst (SE648299-153218). Grundvattenförekomsten har fastställts med god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status. Detaljplanen bedöms inte resultera i att miljö kvalitetsnormer för vatten överskrids.

Planområdet är beläget så att inga miljö kvalitetsnormer för luft och buller överskrids som en följd av planen.

Sammantaget bedöms planförslaget inte resultera i att några miljö kvalitetsnormer överskrids.

Förorenad mark

Inom planområdet finns ingen uppgift om förorenad mark.

Närmast planlagda område är Slussportens industriområde (Söderköping 2:1). Gällande detaljplan tillåter industri, kontor och verksamheter (ej upplag eller livsmedelshandel). Farlig verksamhet eller tillståndspliktig verksamhet enligt Miljöbalken tillåts inte. Slussportens verksamhetsområde avvattnas norrut genom ledning, öppet dike till ett öppet dagvattenmagasin innan det släpps vidare. Risken för föroreningar till mark och vatten bedöms därmed som låg.

Om förorening påträffas under schaktningsarbeten ska dessa omedelbart avbrytas och expertis tillkallas.

Radon

Delar av planområdet är utpekade som radonmark i kommunens översiktsplan. Eventuellt radonhaltiga massor ska hanteras enligt gällande riktlinjer från strålsäkerhetsmyndigheten.

Massorna från den aktuella bergskärningen planeras att användas för vägbyggnadsändamål och bedöms därmed inte utgöra någon risk för människors hälsa.

Störningar (buller, lukt m.m.)

Ett genomförande av planförslaget kommer att leda till ökat buller i området. På grund av de höga bergväggarna på respektive sida om vägen samt på grund av de förhållandevis låga hastigheterna bedöms bullerspridningen från den nya vägen begränsas. Inom eller i direkt anslutning till planområdet finns inte heller några bostäder eller platser där människor ofta rör sig.

Ett resultat av de nya trafiklösningarna som planeras inom området är att trafiken längs Gamla riksvägen kommer öka till omkring 1000 - 1200 fordon per dygn. Den tunga trafiken till Slussportens verksamhetsområde kommer dock inte att passera några bostadshus i direkt anslutning till Gamla riksvägen. Andra trafikgenererande målpunkter är



Dockans camping som ligger söder om föreslagen detaljplan. Gamla Riksvägen används i dagsläget som alternativ väg vid köbildning på E22an i södergående riktning. Denna möjlighet byggs bort i och med ny anslutningsväg och bedöms i liten utsträckning minska genomfartstrafik på Gamla riksvägen. Om bullervärden skulle överskrida riktvärden har kommunen rådighet att genomföra åtgärder då vägen är kommunal. Det kan exempelvis vara bullerplank eller att sänka hastigheten förbi bostäderna.

En bullerutredning är genomförd för planområdet (WSP Akustik, 2019). Gällande riktvärden för buller bedöms inte överskridas längs Gamla riksvägen till följd av ett genomförande av planförslaget.

Påverkan på grundvatten

Vid en så pass djup bergskärning som planförslaget innebär kan en risk för grundvattenavsänkning föreligga. Med anledning av att det finns en grundvattenförekomst i nära anslutning till den planerade åtgärden har en hydrogeologisk bedömning tagits fram (*Bergab, 2018*). Syftet med utredningen är dels att göra en bedömning av grundvattenpåverkan, men också att bedöma huruvida ytterligare hydrogeologiska undersökningar bör utföras.

I utredningen konstateras att bergskärningen kommer att genomföras under befintlig grundvattenyta i berg. Avsänkningens utbredning förutsätts dock bli begränsad då bergets genomsläpplighet är låg. I terrängen ligger riskobjekt som brunnar och byggnader avsevärt lägre än planerad bergskärning och dessutom på ett stort avstånd från den.

Bergsryggen som skärningen går igenom bedöms inte vara avgörande för grundvattenbildningen i området och en eventuell påverkan på denna bedöms kompenseras av grundvattenbildning inom och grundvattentillströmning från kringliggande området. Vegetationen på bergsplinten bedöms inte vara grundvattenberoende utan försörjs av nederbörd. Området utgör ett inströmningsområde och det är i första hand i utströmningsområden som vegetation är grundvattenberoende.

En eventuell påverkan på grundvattennivån skulle få en så pass begränsad utbredning att aktuella riskobjekt i form av brunnar inte riskerar att påverkas. Borrade brunnarna är djupa och en teoretisk avsänkning av grundvattennivån i berg med någon meter skulle inte påverka möjligheten till vatten eller energiuttag från dessa.



Några ytterligare hydrogeologiska undersökningar gällande grundvattenpåverkan från byggnationen av bergskärningen anses enligt utredningen inte vara nödvändiga. Under genomförandeskedet kommer Söderköpings kommun och Trafikverket säkerställa att entreprenören följer de riktlinjer som finns och genomför åtgärder som gör att negativ påverkan inte uppstår och att miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten inte riskeras i byggskedet.

Luftkvalitet

Trafikverkets vägplan kommer att hantera den övergripande förändringen av trafikflöden och dess konsekvenser för bland annat luftkvaliteten och miljökvalitetsnormer för luft.

Planen innebär lokala förändringar av trafiken, men dessa bedöms inte kräva några särskilda åtgärder avseende luftmiljön. Inga bostadsfastigheter eller platser där människor ofta rör sig kommer att påverkas betydande av den trafik som kommer att ledas via den föreslagna vägen. Vägsträckan är förhållandevis kort och landskapet öppet i början och slutet på vägen. Detta talar för att inga betydande halter eller lång exponeringstid för partiklar och luftemissioner kommer att ske på dem som vistas på gång- och cykelvägen.

Risk och säkerhet

Den nya trafikplatsen vid Slussporten som Trafikverket planerar för kommer att ersätta befintliga trafikplatser vid Korsbrinken och Klevbrinken. Korsbrinken är en olycksdrabbad korsning som inte är planskild. Genom en ny planskild trafikplats vid Slussporten kommer trafiksäkerheten i området att öka.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att sikten är god vid korsningen mellan den nya anslutningsvägen och Gamla riksvägen.

På grund av den höga slänthöjden vid bergskärningen finns risk för ytstabilitetsproblem. För att undvika risk för nedfall av stenblock från bergsslänterna krävs bergförstärkning i form av bultning och eventuellt nät.

Gator och trafik

Vägnät

I och med att befintliga trafikplatser vid Korsbrinken och Klevbrinken planeras att stängas av och ersättas med en ny trafikplats vid Slussporten kommer trafikstrukturen i området att förändras och trafiken kommer att omfördelas. Den kommunala vägen som regleras i det aktuella detaljplaneförslaget är därför av stor vikt för den framtida trafikförsörjningen till områden belägna mellan E22 och Göta kanal. Utan vägen blir den planerade trafikplatsen vid



Slussporten inte fullständig eftersom det i så fall inte skapas någon anslutning från E22 till områdena västerut.



Bild 10. Ny sträckning av E22. Källa: Trafikverket

Utformning

Vägen föreslås utformas med två körfält. Den projekterade bredden på respektive körfält är 3,25 meter. Längs den södra sidan av vägen planeras en gång- och cykelväg. Vägen bör förses med belysning för att skapa god överblickbarhet och minska känslan av otrygghet på platsen.

På grund av bergskärningens höjd behöver fallskydd/viltstängsel sättas upp vid bergskärningens krön. Stängsel uppförs på båda sidorna av bergskärningen och placeras minst en meter utanför yttersta släntlinjen men måste också placeras med hänsyn till terrängens lutning. Terrängen får inte luta in mot stängslet så att djuren kan hoppa över stängslet från en omgivande högre terräng. För viltet är det viktigt att stängsling utförs så att djuren på ett lämpligt sätt leds förbi bergskärningen.

I planförslaget har användningsområdet för väg gjorts större än vad som behövs för själva körbanorna och gång- och cykelvägen, detta för att ge tillräckligt med utrymme så att hela vägområdet och dess funktioner, så som diken och stängsel, rymms inom användningsområdet.

Uppe på berget krävs ytor för framtida underhållsarbete av bergskärningen. Användningsområdet för väg har därför även anpassats för att säkerställa att underhållsarbete av bergskärningen medges i detaljplanen. Ett mindre område

väster om Gamla riksvägen planläggs i syfte att på sikt möjliggöra utbyggnad av gång- och cykelväg och breddning av vägen längs sträckan.

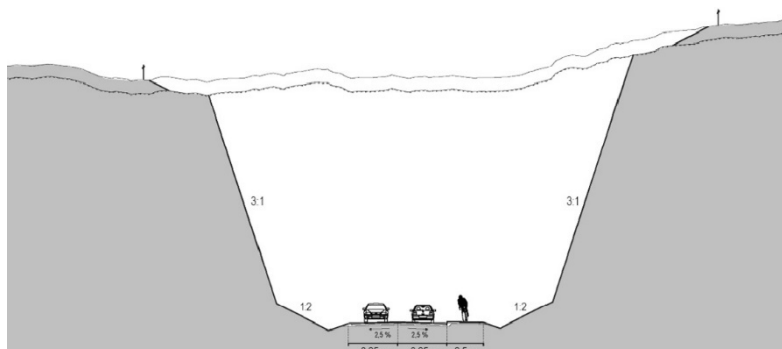


Bild 11. Typsektion bergskärning, exempel på utformning. Källa: Radar Arkitektur och Planering.

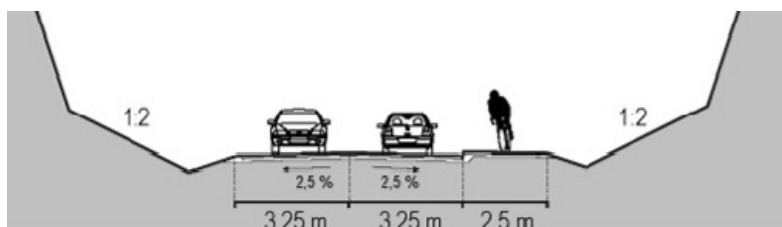


Bild 12. Typsektion bergskärning, uppförstorad bild, exempel på utformning. Källa: Radar Arkitektur och Planering.

Gång- och cykeltrafik

Utmed den södra sidan av vägen planeras en 2,5 meter bred gång- och cykelväg som kommer att vara separerad från biltrafiken.

Gång- och cykelvägen kommer att leda fram till de bussfickor som planeras vid trafikplats Slussporten, samt över E22.

Kollektivtrafik

I dagsläget finns busshållplats vid Klevbrinken, belägen cirka en kilometer från planområdet.

I samband med Trafikverkets vägprojekt planeras hållplats Klevbrinken att utgå. Istället hänvisas resande med kollektivtrafik till ny hållplats vid trafikplats Slussporten.

Teknisk försörjning

Dagvatten

En bergskärning och ett hårdgörande av ytor kommer att generera dagvatten i området som behöver tas omhand. Dagvatten är det vatten som rinner från vägar och andra hårdgjorda ytor.

En dagvattenutredning har tagits fram i syfte att utreda förutsättningarna för att uppnå en hållbar

dagvattenhantering inom området (*Dagvattenutredning, ÅF Infrastructure, 2017*).

I utredningen ges följande förslag på hur dagvattnet ska hanteras inom området:

Avvattning av körbana

Den planerade vägen kommer att få en längsgående lutning på 1,25 %. Körbanan ska ha ett dubbelsidigt tvärfall. Halva körbanan avvattas mot dike och halva körbanan avvattas mot dagvattenbrunnar intill gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen avvattas mot slänt och dike.

Dikena på ömse sida om körbanan utförs förslagsvis med borrhingshål djupare än diket så att det bildas sprickbildning och berget öppnar upp sig för infiltration i djupled mot grundvattennivån. Dagvattenbrunnarna kan antingen vara kopplade med ledning i längsgående riktning med körbanan (utlopp mot befintligt dike) eller så kan de vara kopplade med en grund ledning ut mot nytt dike.

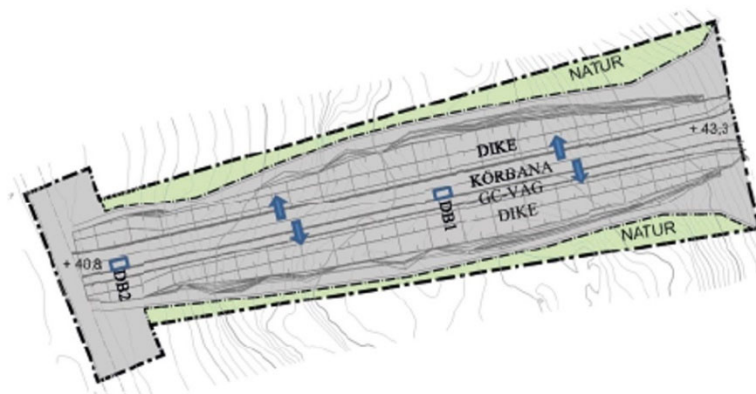


Bild 13. Exempel på utformning av avvattning för körbana och GC-väg (den underliggande plankartan är inaktuell). Källa: ÅF Infrastructure AB

Dagvatten från berget

Ytorna norr och söder om planområdet bedöms generera en liten mängd dagvatten som kommer att rinna längs bergslänterna ner mot körbanan, vilket riskerar skapa isbildning och rasrisk. För att hantera det dagvatten som genereras på berget norr och söder om planområdet föreslås att naturliga skårar sprängs in i bergsväggen så att dagvattnet samlas till speciella fåror och inte rinner över hela bergskanten.

Ett annat alternativ är att spränga ett överdike på vardera sida uppe på bergskammen för att förhindra det omkringliggande dagvattnet från att rinna ner mot den nya anslutningsvägen. Dikena ska återfyllas med sprängt



stenmaterial som det tillrinnande dagvattnet kan rinna ned i. Dessa diken kommer att fungera som magasin med avdunstning och infiltration ner i berget via sprickbildning.



Bild 14. Exempel på utformning av bergvägg i form av naturliga skårar. Källa: ÅF Infrastructure AB

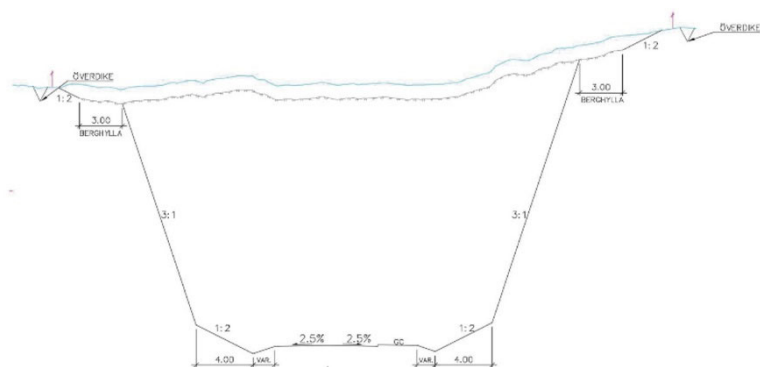


Bild 15. Exempel på utformning av överdike på bergskam. Källa: ÅF Infrastructure AB

Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att en hållbar dagvattenhantering kan uppnås om körbanorna avvattnas enligt förslaget (*figur 13*), samt om dagvattnet från ytorna norr och söder om planområdet hanteras genom antingen naturliga skårar i bergväggen (*figur 14*) eller genom sprängda överdiken på bergskammen (*figur 15*).



Dagvatten från trafikplatsen kommer inte att belasta planområdet.

Masshantering

Trafikverket arbetar för att skapa massbalans i sina vägprojekt. Masshanteringen från bergskärningen hanteras inom ramen för den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för vägplanen. Trafikverkets vägprojekt bedöms generera 360 000 m³ bergmaterial, varav 68 000 m³ beräknas komma från den aktuella bergskärningen. Bergmassorna kommer att användas för vägbyggnadsändamål inom E22-projektet vilket minskar de totala transportbehoven.

Ledningar

Ledningar för el, tele, VA, fjärrvärme och fiber finns längs Gamla riksvägen och i planområdets närhet. Dessa bedöms kunna ligga kvar i befintligt läge.

Ledningar som behöver flyttas med anledning av trafikplats Slussporten hanteras av Trafikverket.

Sociala frågor

Tillgänglighet

Den nya vägen i kombination med bergskärningen kommer att utgöra barriärer i landskapet. Området runt vägen bedöms endast användas i låg omfattning för rekreation och friluftsliv. Det finns inte heller några märkta leder genom området.

Barnperspektiv

Den nya gång-och cykelvägen som planeras ansluta till hållplatslägena vid trafikplats Slussporten ökar säkerheten för barn att på egen hand ta sig till och från busshållplatsen. I övrigt bedöms planförslaget ha en marginell påverkan på barnens vardag och livsmiljö.



Planförslag

Planbestämmelser

Vägområde

Detaljplanen reglerar markanvändningen för området som Allmän platsmark.

Föreslaget vägområde anges i detaljplanen som VÄG med lydelsen ”Väg. Faunapassage får anordnas inom VÄG., PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.”

Separat gång- och cykelväg i anslutning till vägen ingår i användningen. Användningen inrymmer de vanliga arrangemangen av trafikanordningar, planteringar, gräsytor, diken och slänter. Inom användningen inryms även anläggande av faunapassage som antingen utförs som bro eller som tunnel. Anläggningar som behövs för vägens skötsel och bruk ingår också i användningen.

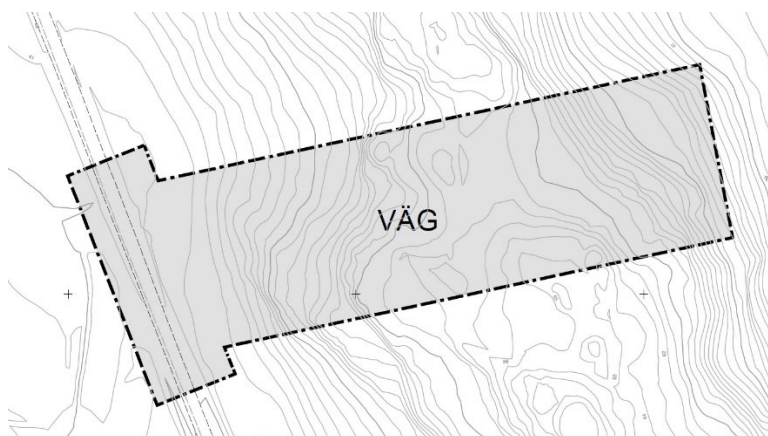


Bild 16. Utdrag ur plankartan. Källa: Söderköpings kommun



Genomförande

Organisatoriska frågor

Preliminär tidplan

Beslut om planuppdrag och samråd: SBN 2017-01-31 § 8

Samråd: 2018-10-31 - 2018-12-05

Beslut om granskning: SBN 2021-03-03 § 18

Granskning: 2021-09-30 – 2021-10-25

Antagande KF: 2021-12-08

Laga kraft: Preliminärt Q1 2022

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Trafikverket tar fram vägplan för den nya sträckningen av E22 och ansvarar för projektering, planering och anläggande av allmän väg. Trafikplats Slussporten ingår i Trafikverkets vägplan.

Anslutningsvägen mellan Gamla riksvägen och trafikplats Slussporten kommer att utgöra en kommunal anläggning med Söderköpings kommun som huvudman. Kommunen ansvarar för framtagande av detaljplan och erforderliga utredningar för den aktuella sträckan.

Projektering och anläggande av anslutningsvägen mellan Gamla riksvägen och trafikplats Slussporten omfattas också av det statliga åtagandet genom att Söderköpings kommun medfinansierar åtgärderna.

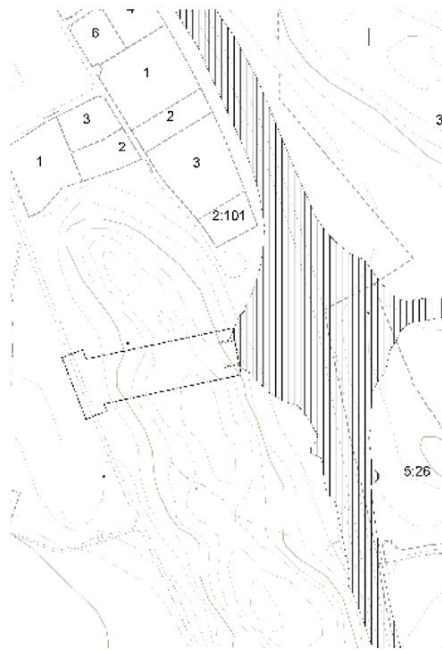


Bild 17. Svart skraffering markerar Trafikverkets vägområde.
Källa: Trafikverket

Huvudmannaskap

Detalplanen anger att Söderköpings kommun ska vara huvudman för allmän platsmark (väg). Med huvudman för allmän plats avses den som ansvarar för och bekostar anläggandet samt sköter drift och underhåll.

Avtal, medfinansiering

Ett medfinansieringsavtal har upprättats mellan Söderköpings kommun och Trafikverket 2016-09-05. I avtalet regleras respektive parts finansiella ansvar för byggandet av en fullständig trafikplats i den norra delen av projektet E22 förbifart Söderköping. Avgränsningen av trafikplatsen i väster är mot Gamla riksvägen (bergskärningen ingår i projektet).

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Planförslaget bedöms inte påverka nuvarande fastighetsindelning.

Befintliga ledningsrätter och nyttjanderätter

Planområdet belastas av befintliga ledningsrätter 0582-09/53.1 (fjärrvärme) och 0582-09/53.2 (tele). Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka dessa ledningsrätter.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Planförslaget bedöms inte medföra några fastighetsrättsliga konsekvenser.



Ekonomiska frågor

Planekonomi

Detaljplanearbetet med tillhörande utredningar bekostas av Söderköpings kommun.

Driftskostnader

Drift och underhåll av den allmänna platsen bekostas med skattemedel. Till detta tillkommer drift och underhåll för de av Länsstyrelsen 2021-05-27 beslutade skyddsåtgärderna och försiktighetsmått för hasselsnok som ska anläggas utanför planområdet. Utformning av skyddsåtgärder ska samrådas och godkännas av Länsstyrelsen genom framtagande av ett åtgärda- och uppföljningsprogram innan arbetena med väganslutningen Slussporten påbörjas. Först då kan driftskostnaderna för skyddsåtgärderna kalkyleras.

Konsekvenser av planens genomförande

Avvikelse från ÖP

Planförslaget överensstämmer med intentionerna i gällande översiktsplan.

Miljökonsekvenser

Planförslaget bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Därmed har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats som redogör för de mest väsentliga miljökonsekvenser som planen bedöms ge upphov till. Miljökonsekvensbeskrivningen ska läsas tillsammans med denna planbeskrivning.

Miljökonsekvensbeskrivningen är avgränsad till att behandla detaljplanens påverkan på miljöaspekterna Naturmiljö, Vattenmiljö, Hushållning med naturresurser, Fornlämningar och Landskapsbild. Bedömning av planens påverkan på möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller, luftkvalitet och vatten görs samt hur planen bidrar till uppfyllandet av de nationella miljömålen. Vidare redogörs för troliga kumulativa effekter och vilken påverkan som kan uppstå i byggskedet.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms sammantaget ge neutrala konsekvenser för naturmiljön i området. På höjdryggen kommer det att bli förluster av kontinuitetshabitat och värdeelement. Mycket höga naturvärden (klass 1) saknas och liknande habitat blir kvar i närområdet men planområdet ingår dock i ett större sammanhang, ett landskapsperspektiv, som har bedömts vara viktigt för ek- och tallvärdesystemet. För hasselsnok bedöms genomförandet av de av länsstyrelsen beslutade skyddsåtgärderna ge upphov till stora positiva konsekvenser genom kraftigt utökat habitat och minskad trafikdöd genom uppförandet av barriärer och faunapassager.



För vattenmiljön bedöms konsekvenserna sammantaget bli små för såväl ytvatten som grundvatten.

Dagvattenlösningarna som föreslås i dagvattenutredningen innebär att dagvatten både magasineras, avdunstar och infiltreras. Dagvatten leds inte till någon recipient.

Bergskärningen bedöms inte påverka grundvattennivåerna vilket innebär att riskobjekt så som brunnar i området blir opåverkade. Störst risk för negativ påverkan på vattenmiljön uppstår i byggskedet om exempelvis länshållningsvatten inte tas omhand och renas enligt gällande riktlinjer innan eventuell avledning till recipient.

Underlag för bedömning av konsekvenser avseende hushållning med naturresurser saknas. För vägprojekt E22 som helhet görs bedömningen i MKB för E22 att masshanteringen medför måttliga konsekvenser.

För den fornlämning som berörs bedöms planen ge upphov till en liten negativ konsekvens. Länsstyrelsens bedömning är att den inte är av sådan betydelse att den utgör hinder för arbetsföretaget under förutsättning att berörda delar undersöks, flyttas och dokumenteras. Då fornlämningen inte varit synlig gör att inga upplevelsevärden eller i landskapet avläsbara kulturhistoriska samband går förlorade.

Då bergskärningen blir ett helt nytt inslag i landskapsbilden förändras denna på ett betydande sätt och konsekvenserna blir stora. Platsen passeras av många på färd söderut mot östkusten ner mot till exempel Öland och Blekinge eller norrut mot Norrköping och Stockholm, men inga unika utsiktspunkter eller landskapselement bedöms beröras eller förändras av bergskärningens tillkomst.

Kumulativa effekter bedöms uppstå framför allt för miljöaspekterna landskapsbild och naturmiljö. Den nya dragningen av E22 innebär också förändrad landskapsbild längs med sträckan och den kommer att föra med sig ytterligare exploatering av skogsmark både för nya vägdragningar och tillkommande utvecklingsmöjligheter för kommunen.

Ett genomförande av planen bedöms inte förhindra att MKN för vatten, buller eller luftkvalitet kan uppnås.

Detaljplanens genomförande gynnar miljömålen frisk luft och ett rikt växt- och djurliv. Miljömålen begränsad klimatpåverkan och grundvatten av god kvalitet bedöms bli neutralt påverkade medan planen bedöms motverka miljömålet levande skogar.



I nollalternativet uteblir såväl positiv som negativ påverkan på samtliga betydande miljöaspekter. Detta innebär även att positiv påverkan på hasselsnokens bevarandestatus inte sker vilket på sikt bedöms ge upphov till försämrade betingelser för arten då gynnsam bevarandestatus inte uppnås i området.

Sociala konsekvenser

Planförslaget bedöms inte medföra några betydande sociala konsekvenser. Allmänhetens tillgång till området säkras genom att kommunen är huvudman för allmän plats (väg) inom planområdet.

Fastighetskonsekvenser

Planförslaget bedöms inte medföra några fastighetsrättsliga konsekvenser.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet medför kostnader för Söderköpings kommun, men är samhällsekonomiskt positivt då det säkerställer trafikförsörjningen till områden belägna mellan E22 och Göta kanal. Utan den kommunala vägen blir den planerade trafikplatsen vid Slussporten inte fullständig eftersom det inte skapas någon anslutning från E22 till områdena västerut.

Medverkande tjänstemän

Planarkitekt

Martin Larsheim

Planbeskrivningen har upprättats av samhällsbyggnadsförvaltningen, Söderköpings kommun genom Martin Larsheim, planarkitekt i samråd med Therese Nordgren, mark- och exploateringsingenjör samt övriga berörda tjänstemän inom kommunen.

Bilagor

1. Geotekniskt utlåtande (*LindmarkMarkkonsult AB, 2018*)
2. Hydrogeologisk bedömning (*Bergab, 2018*)
3. Dagvattenutredning (*ÅF Infrastructure AB, 2017*)
4. Trafikbullerutredning (*WSP Akustik, 2019*)
5. Landskapsbildsanalys (*Radar Arkitektur & Planering AB, 2017*)
6. Konsekvensbeskrivning av faunapassage (*Radar Arkitektur & Planering AB, 2021*)
7. Biotopåtgärder för hasselsnok (*Radar Arkitektur & Planering AB, 2021*)
8. Artskyddsutredning för hasselsnok (*Calluna AB, 2021*)
9. Miljökonsekvensbeskrivning (*Calluna AB, 2021*)