



PLANBESKRIVNING

DP **XX**



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

Samrådshandling

2018-10-29

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

Samrådstitid: 2018-10-31–2018-12-05

Granskningstid: 201xx-xx-xx – 201xx-xx-xx

Antagen: SBN 20xx-xx-xx § x

Laga kraft: 20xx-xx-xx



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 20 meter. I och med bergskärningen kommer skog att avverkas och naturmiljöer på höjden att försvinna.

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 väganlutning. Samhällsbyggnadsnämnden fattade samtidigt beslut om att planförslaget kan samrådas enligt 5 kap 11-17 §§ plan- och bygglagen.

Handlingar

Planhandlingarna består av:

- Plankarta i skala 1:1 000
- Plan- och genomförandebeskrivning
- Behovsbedömning
- Miljökonsekvensbeskrivning (Calluna AB, 2018-10-18)
- Fastighetsförteckning

Följande utredningar har tagits fram som underlag för planarbetet:

- Geotekniskt utlåtande (LindmarkMarkkonsult AB, 2018)
- Hydrogeologisk bedömning (Bergab, 2018)
- Dagvattenutredning (ÅF Infrastructure AB, 2017)
- Landskapsbildsanalys (Radar Arkitektur & Planering AB, 2017)



Planförfarande

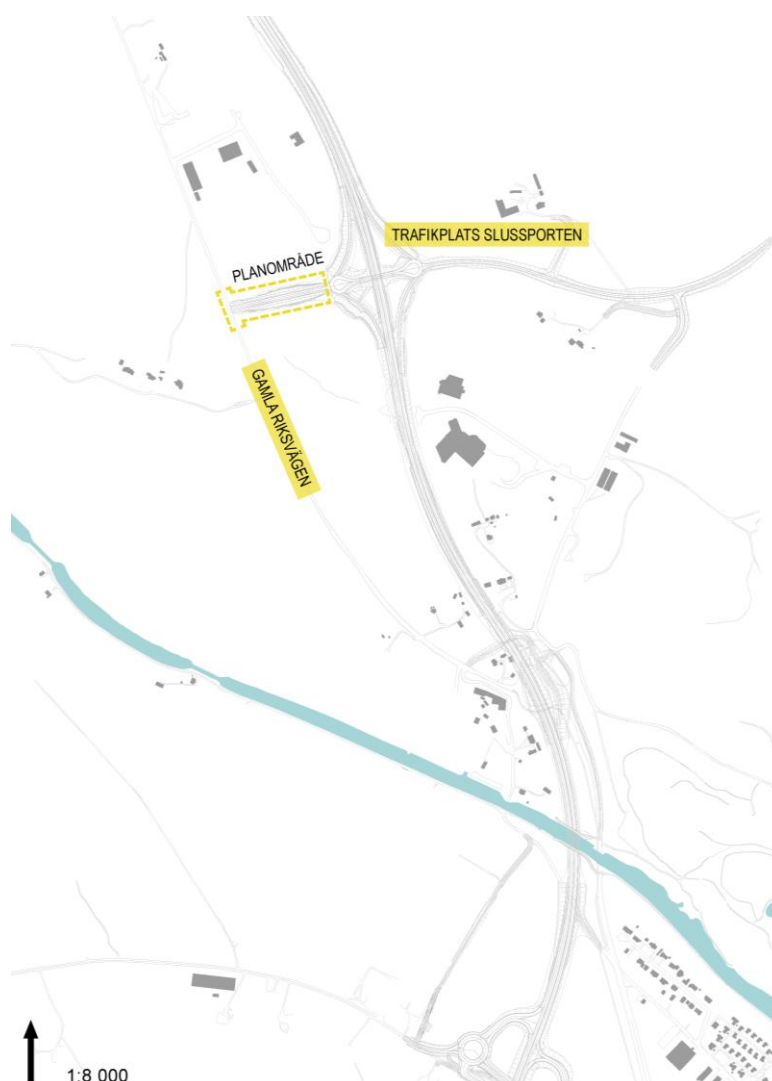
Detaljplanen antas med utökat förfarande. Planförfarandet har valts mot bakgrund av att planförslaget antas medföra en betydande miljöpåverkan.

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 i så fall 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 behovsbedömning under rubriken *Tidigare ställningstaganden*.



Översiktskarta, ny sträckning E22



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:

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. Norr ifrån 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.

För det aktuella detaljplaneområdet anges att bergskärningen ska utsmyckas så att den tillför passagen något och förses med belysning så att den ger ett trevligt intryck.

Planförslaget bedöms överensstämma med intentionerna i gällande översiktsplan.



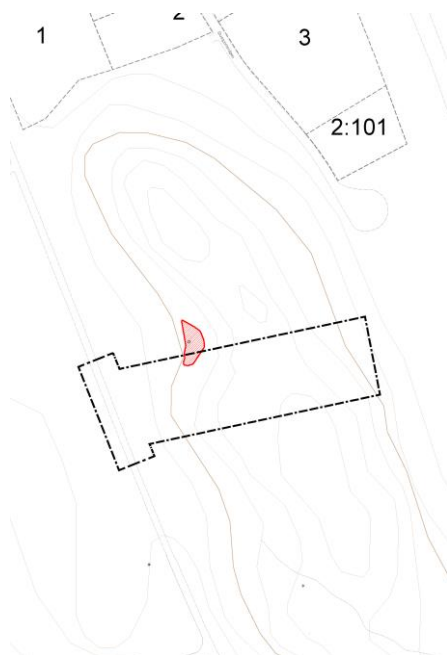
Detaljplaner, förordnanden, strandskydd m.m.

Inom planområdet finns inga gällande detaljplaner.

Området omfattas inte av strandskydd.

I närheten av planområdet går 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.

Fornlämningar



Figur 2. Röd skraffering markerar aktuellt förundersökningsområde.

I samband med de arkeologiska utredningar som genomfördes med anledning av Trafikverkets vägprojekt identifierades en möjlig stenåldersboplats (RAÅ 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 och förundersökningen genomfördes under hösten 2018. För att kunna genomföra den arkeologiska förundersökningen behövde skogen inom förundersökningsområdet avverkas (*se figur 2 för aktuellt förundersökningsområde*).

Resultatet av den arkeologiska förundersökningen ger Länsstyrelsen underlag för att kunna besluta om ett slutgiltigt borttagande av hela eller delar av fornlämningen. Konsekvensen av att flytta hela eller delar av fornlämningar är att de förlorar sitt naturliga sammanhang.

Program

Inget program har upprättats för det aktuella planområdet.

Behovsbedömning av MKB

Detaljplanen innebär att en dubbelsidig och djup bergskärning i ett område som är naturligt till sin karaktär medges vilket kommer ge en påverkan på landskapsbilden. Bergskärningen innebär ett betydande ingrepp i mark, naturmiljö och i landskapet i stort. 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.



Förutsättningar och förändringar

Natur och landskap

Mark, vegetation och djurliv



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, mossa och liljekonvalj.

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

Vid fältbesök (*Calluna, 2018*) identifierades ett potentiellt habitat för hasselnok. Fynd av hasselnok finns i landskapet kring planområdet, bland annat vid Ramunderberget, men det finns inga inrapporterade fynd inom planområdet eller i dess omedelbara närhet. Under fältbesöket noterades även ett viltstråk som löper i nord-sydlig riktning genom planområdet. Genom bergskärningen kommer en tydlig barriär att skapas i landskapet som begränsar viltets rörelse i nord-sydlig riktning.

Föreslagen planläggning tar naturmark i anspråk och skapar ett avbrott i den befintliga grönstrukturen. I och med bergskärningen kommer skog att



Landskapsbild



Figur 3. Bergskärningen från väg 843



Figur 4. Bergskärningen från E22 ur bilistens perspektiv



Figur 5. Fotgängarens och cyklistens perspektiv genom bergskärningen. Bergskärningen ska förses med belysning vilket inte syns i bilden.

Källa: ÅF Infrastructure AB (utdrag ur VR-modell)

avverkas och naturmiljöer på höjden att försvinna. I den MKB som upprättats för planen redogörs mer ingående för den påverkan och de konsekvenser som planförslaget innebär för naturmiljön.

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.

Som ett underlag till den MKB som upprättas 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.

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 figur 7 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.

Förorenad mark

Inom planområdet finns ingen uppgift om potentiellt förorenad mark.

Radon

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

Vid utfyllnad för husgrund bör fyllnadsmassor med sten med förhöjd radiumhalt undvikas. Massorna från den aktuella bergskärningen planeras att användas för vägbyggnadsändamål och bedöms därmed inte utgöra någon risk för människors hälsa.

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 bergplinten bedöms inte vara grundvattenberoende utan försörjs av nederbörd. Området utgör ett inströmningsområde och det är i första hand i utströmningsområden som vegetation är grundvattenberoende.

Några ytterligare hydrogeologiska undersökningar gällande grundvattenpåverkan från byggnationen av bergskärningen anses enligt utredningen inte vara nödvändiga.

Luftkvalitet

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

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. Gällande riktvärden för buller bedöms inte överskridas längs Gamla riksvägen till följd av planen.

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.

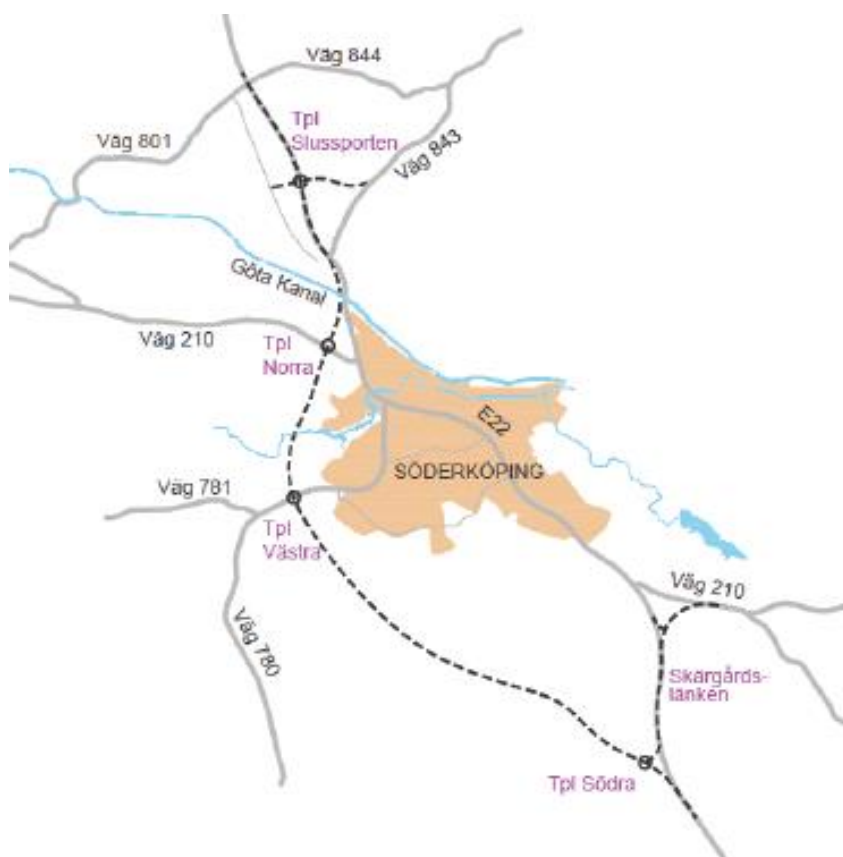
Gator och trafik

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.



Figur 6. 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.

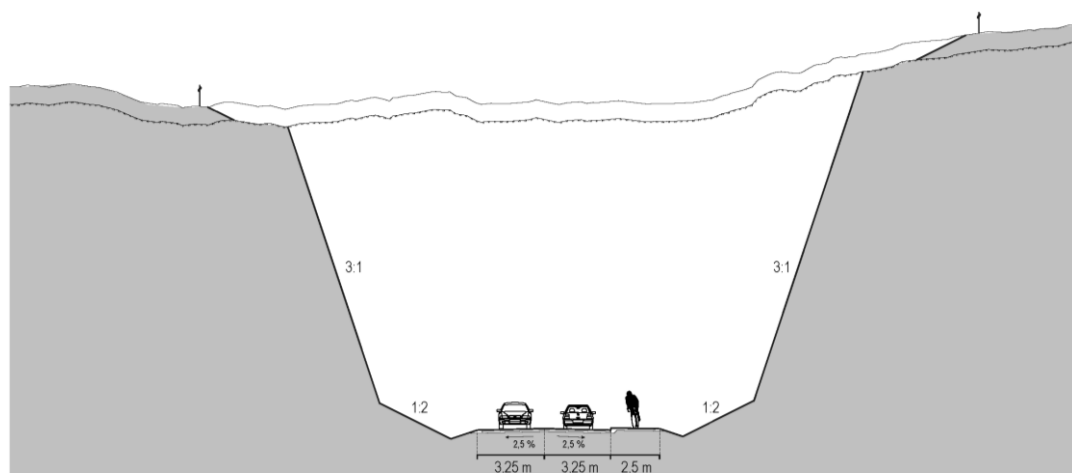
På grund av bergkärningens höjd behöver fallskydd/viltstängsel sättas upp vid bergkärningens krön. Stängsel uppförs på båda sidorna av bergkärningen och placeras minst en



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, ryms 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.



Figur 7. Typsektion

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. Den nya gång- och cykelvägen innebär att tillgängligheten i öst-västlig riktning förbättras.

Kollektivtrafik

Idag finns busshållplatser vid Korsbrinken och Klevbrinken. Respektive hållplats är 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. Busshållplatserna utförs i anslutning till de södra till- och frånfartsvägarnas anslutning till väg 843.

Hållplatsficka för södergående kollektivtrafik vid Korsbrinken föreslås flyttas längre norr ut, närmare gång- och cykelporten under väg E22.

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, AF Infrastructure, 2017*). I utredningen ges följande förslag på hur dagvattnet ska hanteras inom området:

Avvattning av körbana

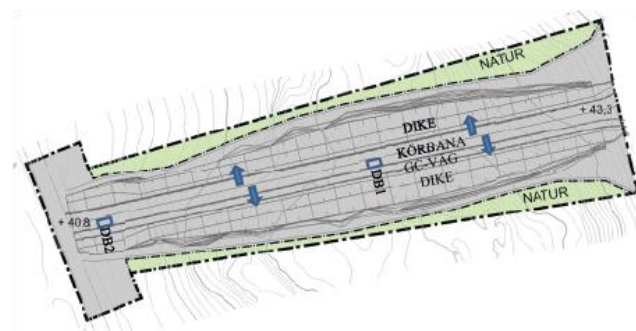
Den planerade vägen kommer att få en långsgående lutning på 1,25 %. Körbanan ska ha ett dubbelsidigt tvärfall. Halva körbanan avvattnas mot dike och halva körbanan avvattnas mot dagvattenbrunnar intill gång- och



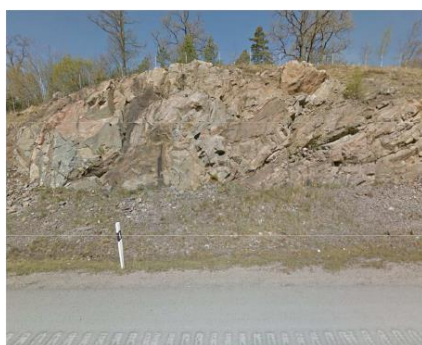
cykelvägen. Gång- och cykelvägen avvattnas mot slänt och dike.

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.



Figur 8. Förslag på utformning av avvattnings för körbanan och GC-väg (den underliggande plankartan är inaktuell).



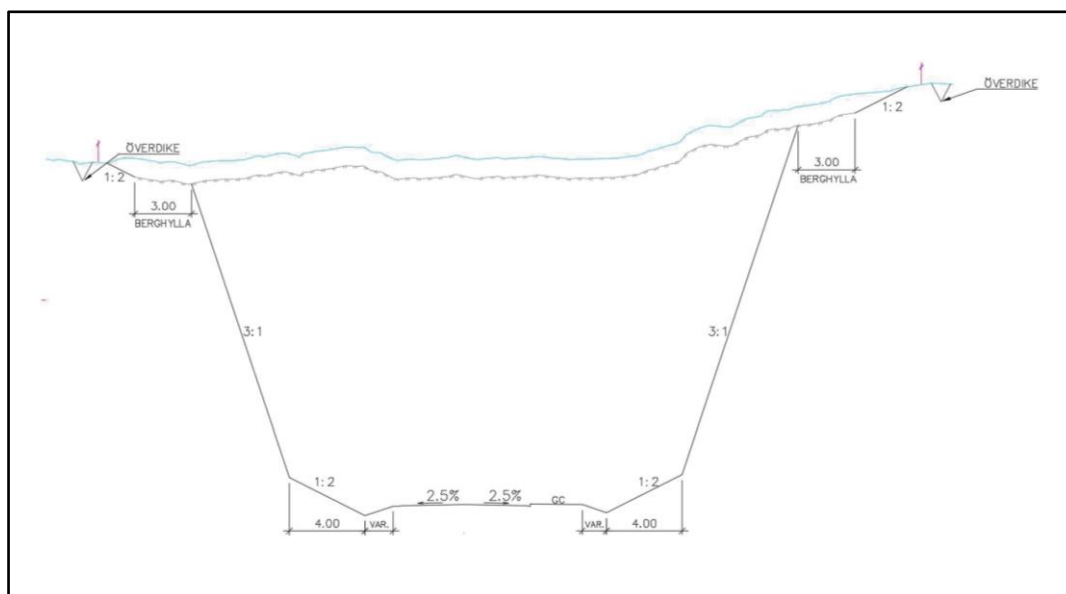
Figur 9. Förslag på utformning av bergvägg

Dagvatten från berget

Yterna 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 skårer 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.



Figur 10. Förslag på utformning av överdike på bergskam

Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att en hållbar dagvattenhantering kan uppnås om körbanorna avvattnas enligt förslaget (figur 8), samt om dagvattnet från ytorna norr och söder om planområdet hanteras genom antingen naturliga skårar i bergväggen (figur 9) eller genom sprängda överdiken på bergskammen (figur 10). Dagvatten från trafikplatsen kommer inte att belasta planområdet.

El

Elledningar finns i anslutning till planområdet och behöver dras fram för att kunna förse vägen med belysning.

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.

Sociala frågor

Tillgänglighet

Planförslaget innebär att tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras i öst-västlig riktning.

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.

Barnperspektivet

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.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Samråd: 2018-10-31-2018-12-05

Granskning: 2019 kvartal 1

Antagande: 2019 kvartal 2

Laga kraft: 2019

Genomförandetid

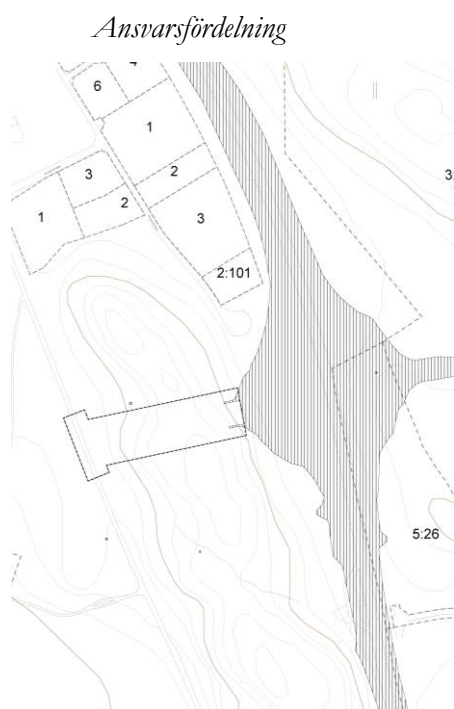
Genomförandetiden är 10 år efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Detaljplanen 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.



Figur 11. Svart skraffering markerar Trafikverkets vägområde.

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.

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

Avtal

Medfinansieringsavtal

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. Enligt avtalet beräknas trafikplats Slussporten kosta 45 miljoner kronor, varav Söderköpings kommun ska medfinansiera 22,5 miljoner. Avgränsningen av trafikplatsen i väster är mot Gamla riksvägen (bergskärningen ingår i projektet).

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal ska tecknas med Trafikverket innan detaljplanens antagande i syfte att reglera bland annat gränssnitt, ansvarsfördelning, åtaganden, markupplåtelse och ersättning.



Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Området för väg kan avstyckas för att bilda en egen fastighet eller fastighetsregleras för att ingå i en så kallad gatufastighet.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Enligt medfinansieringsavtalet beräknas trafikplats Slussporten, inklusive bergskärningen, kosta 45 miljoner kronor. Söderköpings kommun medfinansierar åtgärden med 22,5 miljoner kronor.

Planekonomi

Detaljplanarbetet med tillhörande utredningar bekostas av Söderköpings kommun.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Följande utredningar har genomförts under planarbetet:

- Geotekniskt utlåtande
(LindmarkMarkkonsult, 2018)
- Hydrogeologisk bedömning
(Bergab, 2018)
- Dagvattenutredning (ÅF
Infrastructure, 2017)
- Landskapsbildsanalys (Radar
Arkitektur & Planering, 2017)

Följande utredningar har tillhandahållits av Trafikverket:

- Tekniskt PM Geoteknik (2017)
Bilaga 1 PM Hydrogeologi
Bilaga 2 PM Bergteknik

Ledningar

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



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

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 avgränsas till att behandla detaljplanens påverkan på naturmiljö, vattenmiljö, hushållning med naturresurser, fornlämningar och landskapsbild. Bedömning av planens påverkan på möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller, luftkvalitet och vatten görs också, samt redovisas hur planen bidrar till uppfyllandet av de nationella miljömålen. Vidare redogörs för troliga kumulativa effekter och vilken påverkan som kan uppstå under byggskedet.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms ge måttliga konsekvenser för naturmiljön och viltet i området. För vattenmiljön bedöms konsekvenserna bli små för såväl ytvatten som grundvatten. Landskapsbilden förändras på ett betydande sätt och konsekvenserna blir stora.

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.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet innebär 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 i så fall inte skapas någon anslutning från E22 till områdena västerut.

Medverkande

Ellen Jacobsson
Planarkitekt

Linda Gustafsson
Plan- och bygglovschef