

## SAMRÅDSUNDERLAG

# Väg 51 Förbi Finspång

Finspångs kommun, Östergötlands län

Vägplan, 2021-02-25



**Trafikverket**

Postadress: Box 1140, 631 80 Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-02-25

Ärendenummer: TRV 2019/54032

Uppdragsnummer: 165162

Kontaktperson: Henrik Pihl, Trafikverket

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

# Innehåll

1	Sammanfattning .....	6
2	Beskrivning av projektet .....	7
2.1.	Planlägningsprocessen .....	7
2.2.	Bakgrund .....	7
2.3.	Tidigare utredningar .....	8
2.4.	Angränsande planering .....	9
2.5.	Ändamål och projektmål .....	9
2.5.1.	Ändamål.....	9
2.5.2.	Projektmål .....	9
2.6.	Befintlig väganläggning .....	9
2.6.1.	Vägstandard.....	9
2.6.2.	Trafik.....	9
2.6.3.	Kollektivtrafik.....	9
2.6.4.	Gång- och cykeltrafik.....	10
2.6.5.	Olyckor.....	10
2.7.	Planerad åtgärd .....	11
3	Avgränsningar .....	12
3.1.	Utrednings- och influensområde.....	12
3.2.	Tid .....	13
4	Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet .....	13
4.1.	Nationella, regionala och lokala mål .....	13
4.1.1.	Transportpolitiska mål.....	13
4.1.2.	Nationella miljömålen .....	13
4.1.3.	Regionala och lokala miljö- och klimatprogram .....	14
4.2.	Markanvändning och planförhållanden .....	14
4.2.1.	Befolkning och bebyggelse .....	14
4.2.2.	Regionala och kommunala planer .....	15
4.2.3.	Riksintressen.....	16
4.2.4.	Skyddade områden.....	17
4.3.	Landskapet och dess natur- och kulturvärden .....	18
4.3.1.	Övergripande landskapsbeskrivning .....	18
4.3.2.	Landskapets struktur .....	18
4.3.3.	Landskapets karaktär.....	19
4.3.4.	Landskapets ekologiska funktioner .....	21

4.3.5.	Områden med naturvårdsprogram .....	22
4.3.6.	Skyddade och skyddsvärda arter .....	24
4.3.7.	Naturvärdesinventering .....	25
4.3.8.	Kulturlandskapet .....	30
4.4.	Friluftsliv .....	32
4.5.	Hushållning med naturresurser.....	33
4.5.1.	Jordbruksmark och skogsmark .....	33
4.5.2.	Grundvattenförekomster .....	34
4.5.3.	Enskilda brunnar.....	34
4.6.	Hälsa och säkerhet .....	34
4.6.1.	Buller och vibration .....	34
4.6.2.	Transporter av farligt gods .....	35
4.7.	Potentiellt förorenad mark.....	35
4.8.	Klimat och risker .....	35
4.9.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	35
4.9.1.	Geologi och geoteknik .....	35
4.9.2.	Vägteknik .....	36
4.9.3.	Hydrologi och hydroteknik .....	36
4.9.4.	Ledningar .....	37
5	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....	38
5.1.	Projektets lokalisering och utformning .....	38
5.1.1.	Lokalisering och utformning.....	38
5.1.2.	Gestaltningssavsikter .....	38
5.1.3.	Uppfyllelse av projektmål.....	39
5.2.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....	39
5.2.1.	Nationella, regionala och lokala mål .....	39
5.2.2.	Markanvändning och planförhållanden .....	40
5.2.3.	Riksintressen och skyddade områden.....	40
5.2.4.	Landskapet och dess natur- och kulturvärden .....	40
5.2.5.	Hushållning med naturresurser .....	42
5.2.6.	Hälsa och säkerhet .....	42
5.2.7.	Potentiellt förorenad mark.....	42
5.2.8.	Klimat och risker .....	42
5.2.9.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	43
5.2.10.	Påverkan under byggnadstiden .....	43
5.3.	Miljö kvalitetsnormer .....	43

5.4.	Miljöbalken.....	44
6	Åtgärder.....	44
7	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	45
8	Fortsatt arbete.....	45
8.1.	Planläggning .....	45
8.2.	Viktiga aspekter .....	45
8.3.	Dispenser och tillstånd .....	46
8.3.1.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken.....	46
8.3.2.	Dispenser och tillstånd .....	46
9	Källor.....	47

# 1 Sammanfattning

Väg 51 går mellan Norrköping i Östergötlands län och Örebro i Örebro län och är en viktig regional förbindelse mellan E4 i söder och E20 i norr. Väg 51 har stor betydelse för boende och näringsliv i och omkring de tätorter som ligger längs med vägen.

I dagsläget skär väg 51 rakt igenom Finspångs tätort och används både av långväga genomfartstrafik och lokal trafik inklusive gång- och cykeltrafik. Vägens lokalisering genom Finspång påverkar framkomligheten för genomfartstrafiken negativt samtidigt som den utgör en betydande barriär för invånarna och den lokala trafiken i Finspång. Boendemiljön i tätorten har försämrats av ökande buller och föroreningar från vägtrafiken och genomfarten förhindrar en önskad stadsutveckling i Finspång. Väg 51 är ett utpekat riksintresse för väg, liksom den korridor som reserverats för en planerad förbifart.

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs väg 51 förbi Finspång. Detta ska uppnås på ett för omgivningen och miljön hållbart sätt.

Planerad åtgärd är att ersätta väg 51, Bergslagsvägen, som går genom Finspång med en förbifart på totalt cirka 3 km ny väg. Den nya sträckningen går väster om Finspångs tätort från väg 215 i söder till Malviken i norr, se Figur 4. Dimensionerande hastighet på den nya vägen ska vara 80 km/h. Vid anslutningar till nuvarande väg 51 i norr och väg 215 i söder byggs två korsningar.

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den nya vägen kommer att göra ett stort intrång i det mosaikartade jordbrukslandskapet och effekterna kommer att bli av komplex och varaktig karaktär. Intrång kommer att göras i naturområden med höga värden och dessa kommer inte att kunna återskapas fullt ut på platsen.

Inom utredningsområdet finns kärnområden för ädellöv och det finns risk att de ekologiska sambanden och den biologiska mångfalden påverkas negativt. Flera rödlistade och fridlysta arter finns som är kopplade till grova ekar och äldre ädellövträd inom utredningsområdet. Delar av områden med naturvårdsprogram och flera objekt med generell biotopskydd (åkerholmar) kommer att behöva tas i anspråk. Pågående jord- och skogsbruk kommer också att påverkas och hag- och betesmark kommer troligen att fragmenteras och eventuellt bli för små för fortsatt brukande.

Intrång kommer göras i ett friluftsområde med högt värde. Barriäreffekterna kommer att påverka både människors och djurs rörelsemöjligheter samt upplevelsen av befintliga miljöer.

Den nya vägen innebär också att bostäder som tidigare varit opåverkade av buller kan komma att få en försämrad bullersituation.

Områden med kulturhistoriskt värde kommer troligen att påverkas.

Den nya vägen är en anläggning som nuvarande miljö och all kommande utveckling i området kommer att behöva förhålla sig till för all framtid.

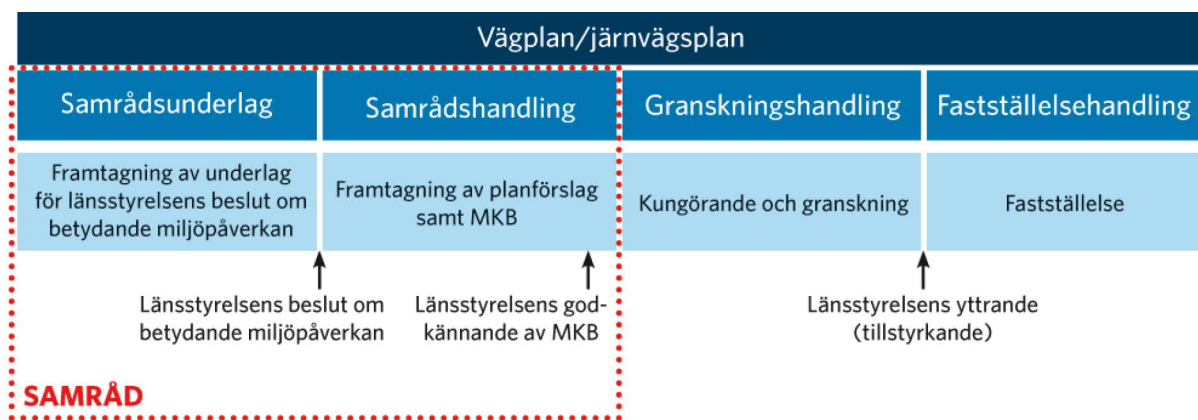
## 2 Beskrivning av projektet

### 2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

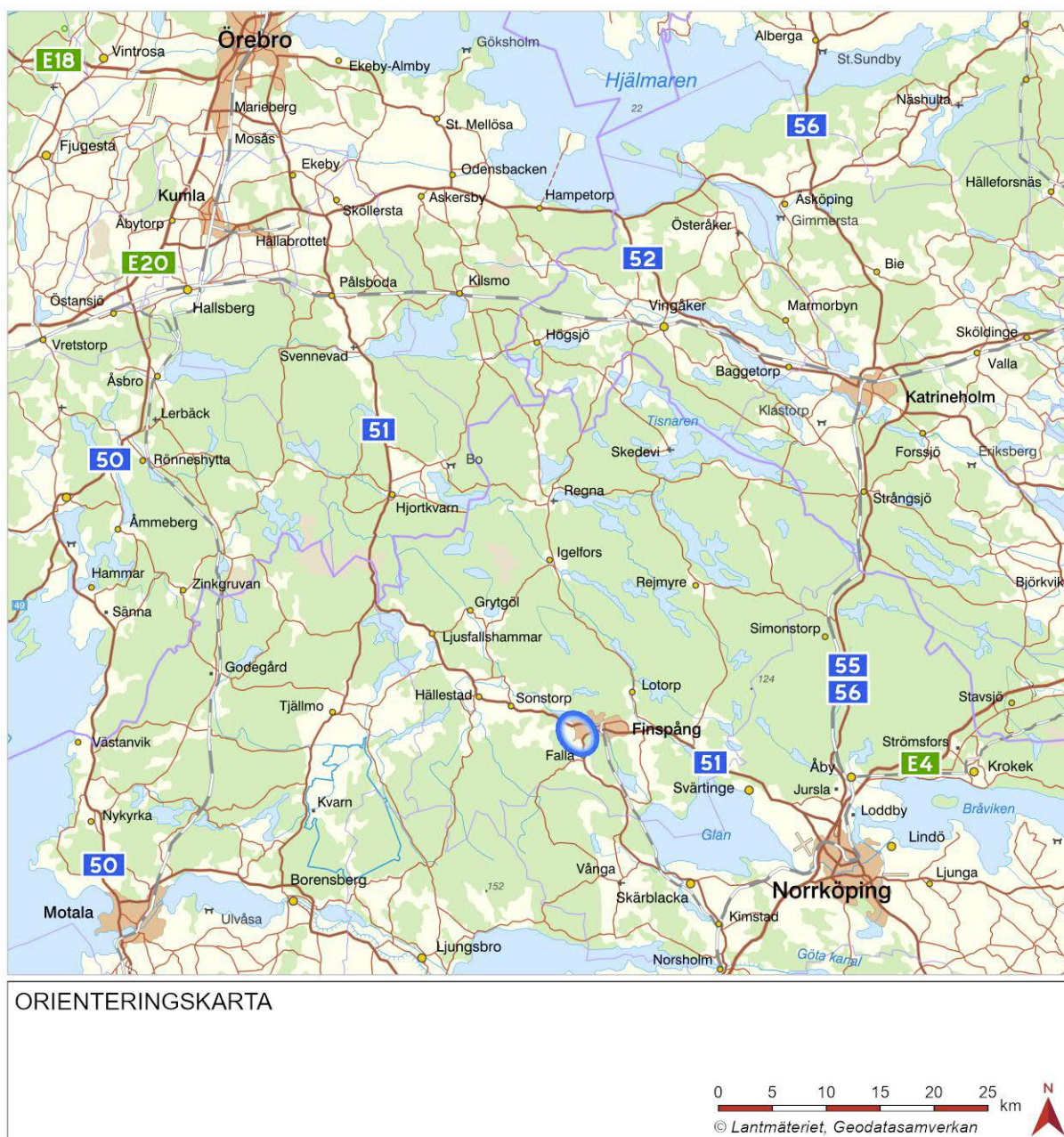


Figur 1: Trafikverkets planprocess (källa: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se))

### 2.2. Bakgrund

Väg 51 går mellan Norrköping i Östergötlands län och Örebro i Örebro län och är en viktig regional förbindelse mellan E4 i söder och E20 i norr. Väg 51 har stor betydelse för boende och näringsliv i och omkring de tätorter som ligger längs med vägen.

I dagsläget skär väg 51 rakt igenom Finspångs tätort och används både av långväga genomfartstrafik och lokal trafik inklusive gång- och cykeltrafik. Vägens lokalisering genom Finspång påverkar framkomligheten för genomfartstrafiken negativt samtidigt som den utgör en betydande barriär för invånarna och den lokala trafiken i Finspång. Boendemiljön i tätorten har försämrats av ökande buller och föroreningar från vägtrafiken och genomfarten förhindrar en önskad stadsutveckling av Finspång. Väg 51 är ett utpekad riksintresse för väg, liksom den korridor som reserverats för en planerad förbifart.



Figur 2 Orienteringskarta.

## 2.3. Tidigare utredningar

Under perioden 2016–2017 har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts för väg 51 genomfart i Finspång. Studien gjordes av Trafikverket i samarbete med Finspångs kommun och Region Östergötland. I studien redovisas ett alternativ där väg 51 fortfarande går på Bergslagsgatan genom Finspång. Alternativet innebär att det genomförs ett antal mindre åtgärder för att framförallt öka trafiksäkerheten. Vidare har ett alternativ där en ny förbifart för väg 51 byggs från väg 215 och ansluter till nuvarande väg 51 väster om Finspångs samhälle studerats.

Alternativet där väg 51 fortfarande går på Bergslagsgatan genom Finspång får en liten positiv effekt på de uppsatta målen. För alternativet har ingen samhällsekonomisk beräkning gjorts. Den samhällsekonomiska analysen som gjorts för förbifartsalternativet visar på en tveksam nytta men ger stora positiva effekter för de uppsatta målen. Den grupp som får störst nytta är bilresenärer och godstransporter men det blir även positiva effekter på hälsa, trafiksäkerhet och för utvecklingen av



Finspång samhälle. Däremot blir det negativ påverkan på landskapsbilden, biologiska mångfalden och växt- och djurliv. Åtgärden genererar ökad energianvändning och med all sannolikhet ökad trafik och därmed negativ påverkan på klimatet.

## 2.4. Angränsande planering

Inget angränsande projekt som genomförs av Trafikverket har identifierats. Enligt Finspångs översiktsplan planeras nya verksamhetsområden i anslutning till nya förbifarten bl.a. i Gammalstorp, Översätter och Torstorp där en samverkan kan behöva ske.

## 2.5. Ändamål och projektmål

### 2.5.1. Ändamål

Ändamålet med projektet är att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor längs väg 51 förbi Finspång. Detta ska uppnås på ett för omgivningen och miljön hållbart sätt.

### 2.5.2. Projektmål

Projektets mål är:

- Trafiksäkerheten och framkomligheten ska öka på väg 51 för fordonstrafiken.
- Tillgängligheten ska bibehållas för friluftslivet och oskyddade trafikanter i området.
- Landskapsanpassa förbifarten så att påverkan på den gröna infrastrukturen minimeras.

## 2.6. Befintlig väganläggning

### 2.6.1. Vägstandard

I dagsläget skär väg 51 rakt igenom Finspångs tätort och används både av långväga genomfartstrafik och lokal trafik inklusive gång- och cykeltrafik. Vägens lokalisering genom Finspång påverkar framkomligheten för genomfartstrafiken negativt samtidigt som den utgör en betydande barriär för invånarna och den lokala trafiken i Finspång.

Väg 51 genom Finspång har en varierande vägbredd. Skyltad hastighet genom Finspångs tätort är 40 km/h. Norr om tätorten övergår hastighetsbegränsningen till 70 km/h.

Väg 51 är rekommenderad primär väg för transport av farligt gods.

### 2.6.2. Trafik

Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) är trafikflödet under ett genomsnittligt dygn under året. ÅDT för väg 51 och väg 215 i kommande anslutningspunkter för den nya väg 51 presenteras i Tabell 1.

Tabell 1. Trafikflöde vid väg 51 respektive vid väg 215 år 2018 vid utredningsområdet.

Läge	ÅDT fordon (fordon/dygn)	Tung trafik (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)
Väg 51	4571	520	11
Väg 215	3800	320	8

### 2.6.3. Kollektivtrafik

Längs väg 51 genom Finspång finns 4 busshållplatser i vardera riktning. Längs med väg 215 mellan Viggestorp och anslutning till väg 51 finns 3 busshållplatser i vardera riktning.

Längs Torstorp svägen, i anslutning till utredningsområdet, finns 3 busshållplatser i vardera riktning.

#### 2.6.4. Gång- och cykeltrafik

Längs väg 51 genom Finspång finns gång- och cykelvägar på båda sidor om vägen. Gång- och cykelväg finns längs med väg 215.

Vägorridoren korsar lokalvägen Torstorsvägen som där är försedd med gång- och cykelväg på norra sidan om vägen.

#### 2.6.5. Olyckor

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det rapporterats 38 olyckor med personskada på väg 51 och väg 215, se Figur 3, under åren 2010-2020.



Figur 3 Olycksstatistik.

Av dessa var 1 dödsolycka vid kollision mellan cykel och motorfordon och 2 med allvarliga personskador varav 1 vid singelolycka motorfordon och 1 vid möte mellan två motorfordon. Övriga var 14 olyckor med måttlig personskada och 21 med lindrig personskada. Av dessa var 3 olyckor mellan

fotgängare och motorfordon, 1 mellan cykel och motorfordon, 1 mellan moped och motorfordon och 9 mellan motorfordon. Resterande olyckor var singelolyckor; 10 fotgängare, 6 cykel, 1 moped och 4 fordon. Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården.

Vid sträckorna för de planerade anslutningarna vid väg 51 och väg 215 sker det mycket viltolyckor.

## 2.7. Planerad åtgärd

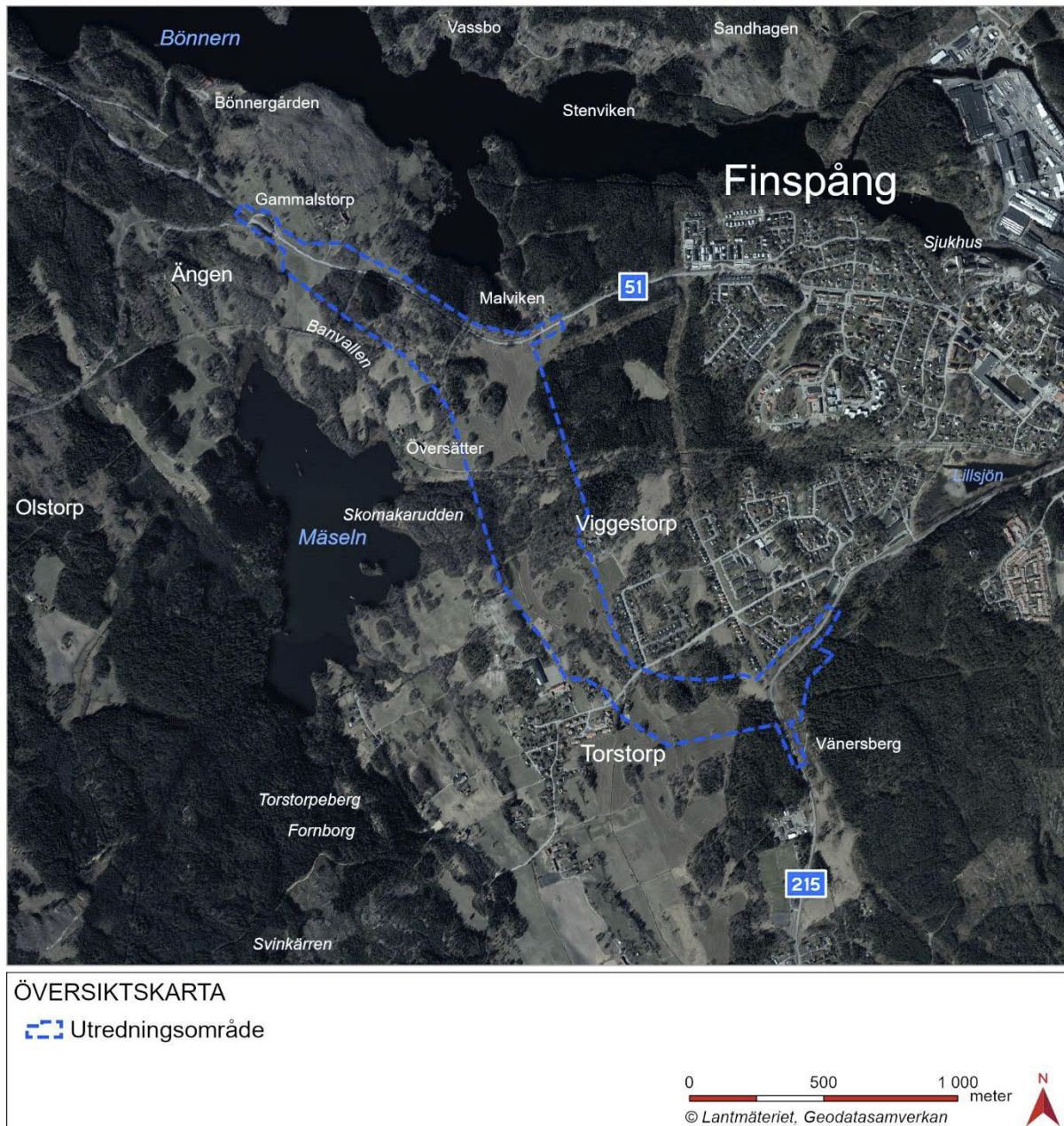
Väg 51, Bergslagsvägen, som går genom Finspång planeras att ersättas av en förbifart på totalt cirka 3 km ny väg. Den nya sträckningen går väster om Finspångs tätort från väg 215 i söder till Malviken i norr, se Figur 4. Dimensionerande hastighet på den nya vägen ska vara 80 km/h. Vägen planeras utföras som tvåfältsväg. Vid anslutningar till nuvarande väg 51 i norr och väg 215 i söder byggs två korsningar.

Finspångs kommun blir väghållare för befintlig väg 51 mellan korsning med väg 215 och ny anslutning i norr när den nya delen av väg 51 är färdigställd.

## 3 Avgränsningar

### 3.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet, se Figur 4, för vägplanen omfattar det område som kan tänkas bli berört av det planerade vägprojektet. Inom utredningsområdet bedöms förutom själva vägområdet även de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under bygget rymmas.



Figur 4 Översiktskarta med utredningsområde

Influensområdet är större än vägens utredningsområde. I influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan, t.ex. genom att trafiken förändras på kringliggande vägar. Exempel på miljöaspekter som kan ha ett större influensområde än projektets fysiska omfattning är buller, kulturmiljö, naturmiljö och vattenfrågor. Influensområdets storlek är olika beroende på vilken miljöaspekt som avses. För natur- och kulturmiljön kan en förändrad markanvändning inom

utredningsområdet även påverka miljöer utanför. Vattenmiljöer nedströms kan påverkas av t.ex. grumling under byggtiden.

Kumulativa effekter kan uppstå genom samverkan med andra tidigare, nutida eller framtida aktiviteter. Kumulativa effekter skulle kunna uppstå med de nya verksamhetsområdena som kommunen enligt översiktsplanen planerar för som ligger i direkt anslutning till den planerade förbifarten.

De miljöaspekter som tas upp har avgränsats med utgångspunkt från lagar och förordningar, kunskap om befintlig miljö och projektets tänkbara påverkan. I det här projektet har det bedömts att påverkan på landskap, natur- och kulturmiljö, hushållning med naturresurser, hälsa och säkerhet, mark och vatten samt klimat och risker är relevant att studera.

## 3.2. Tid

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under år 2020-2022. Byggstarten planeras till år 2024. Horisontår/prognosår för bedömning av miljöeffekter är år 2045 då effekter och konsekvenser kan förväntats ha slagit igenom.

# 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1. Nationella, regionala och lokala mål

### 4.1.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är ”att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

#### *Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### *Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### *Etappmål under hänsynsmålet*

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

### 4.1.2. Nationella miljömålen

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 17 etappmål. Generationsmålet är ett övergripande mål som inriktar den svenska miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället: ”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.”

Sveriges 16 miljökvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. De 16 nationella miljökvalitetsmålen måste vara i huvudsak uppnådda om vi ska nå generationsmålet. Etappmålen ska göra det lättare att nå generationsmålet och miljömålen och identifierar en önskad omställning av samhället.

De 16 nationella miljökvalitetsmålen är:

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

#### 4.1.3. Regionala och lokala miljö- och klimatprogram

De 16 miljömålen har i många fall brutits ned till regionala och lokala mål med tillhörande program.

Under 2014 fastställdes ett samlat Regionalt åtgärdsprogram för miljömålen i Östergötlands län som sträcker sig fram till år 2020.

Finspångs kommun har inte tagit fram ett eget samlat lokalt miljömålsdokument. Kommunen arbetar i stället utifrån de regionala miljömålen.

Länsstyrelsen i Östergötland har på uppdrag av regeringen tagit fram en handlingsplan för grön infrastruktur.

En klimatanpassningsplan för Finspångs kommun antogs 2019. I denna beskrivs bland annat vikten av att arbeta med grön infrastruktur för att bidra till klimatanpassning genom att naturen producerar ekosystemtjänster som kan minimera klimatförändringarnas negativa effekter. En hållbar grön infrastruktur med sammanhängande livsmiljöer ökar förutsättningar för att arter klarar de förändringar som ett varmare klimat förväntas innebära.

Finspångs kommun har också tagit fram en kommunal natur- och friluftsplan.

## 4.2. Markanvändning och planförhållanden

### 4.2.1. Befolkning och bebyggelse

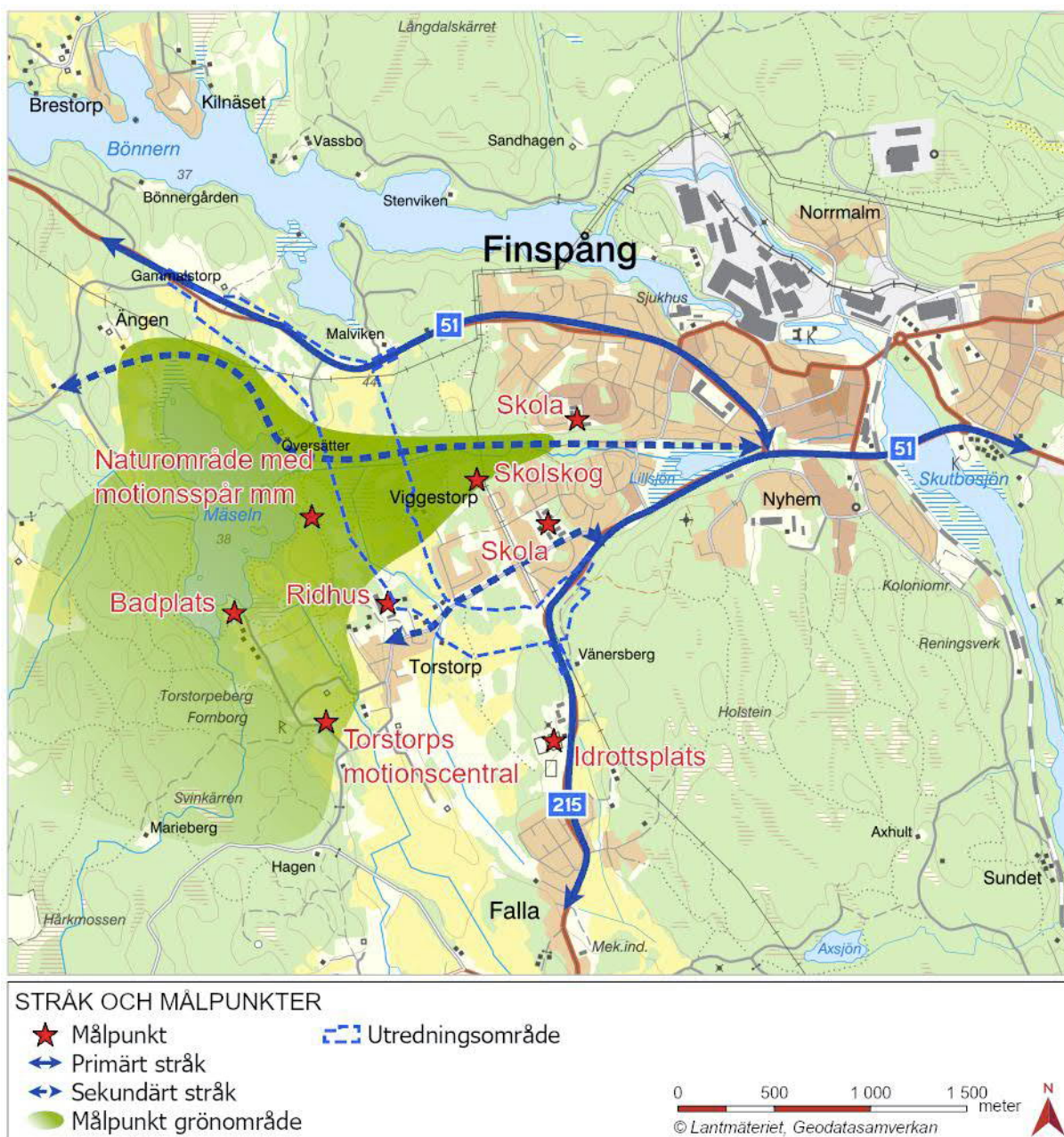
Finspångs tätort är kommunens centralort. Orten är en gammal bruksort som idag är en levande industriort. Näringslivet har en unik struktur med såväl småföretag, mindre industrier och flera världsledande internationella företag. I centrum finns centrumbebyggelse med service och ortens bostadsbebyggelse består huvudsakligen av småhusområden med inslag av flerbostadshus.

Tätorten har en positiv befolkningsökning. Bedömning är att huvuddelen av befolkningstillväxten fram till år 2035 sker inom detta område.

Finspångs tätort är strategiskt placerad mellan Norrköping, Linköping och Örebro. Genom tätorten passerar väg 51 vilken har en central funktion, inte bara för Finspångs utveckling, utan för hur Bergslagen knyts samman med den intermodala knutpunkten i Norrköping. Även väg 215 mot Skärblacka, Kimstad och E4 utgör ett viktigt stråk genom Finspångs tätort. Planerad väg ska ansluta

till dessa stråk och utgöra en ny koppling för rörelser på dessa. Vägen kommer korsa en lokalgata som utgör kopplingen mellan Viggestorp och Torstorp.

I Viggestorp och Svälthagen öst om planerad väg finns de närmaste skolorna i orten, vilka också fungerar som målpunkter för rörelse.



Figur 5 Karta över stråk (lila pilar) och målpunkter (röda stjärnor och grön yta) i anslutning till planerad vägsträcka.

#### 4.2.2. Regionala och kommunala planer

##### Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 – Region Östergötland

Enligt länsplanen för regional transportinfrastruktur är stråket Norrköping–Finspång–Örebro ett viktigt regionalt och nationellt transportstråk, framför allt för gods till och från Norrköpings hamn. Stråket är även viktigt för Östergötlands kopplingar mot Örebro och övriga Bergslagen. Längs stråket förekommer dessutom en omfattande arbetspendling på vissa delsträckor, framförallt mellan Finspång och Norrköping.

I planen tas nuvarande genomfartsproblematik med speciellt den tunga fabriken i Finspång upp som problem för miljö, trafiksäkerhet och barriäreffekt.

Väg 51 förbi Finspång finns med i Länstransportplanen och beräknad produktionsstart är angiven till år 2024.

#### *Översiktsplan, Finspångs kommun.*

Finspångs kommun omarbetar sin tidigare översiktsplan från 2011 och den nya planen förväntas antas under första kvartalet år 2021.

Ett vägreservat, motsvarande riksintresset för kommunikation, finns med i både nu gällande översiktsplan och i förslaget till den nya. Enligt översiktsplanen måste stor hänsyn tas till befintlig bebyggelse, natur- och kulturlandskapet samt förutsättningarna för att bruka och hålla jordbruksmarken öppen vid fortsatta studier av förbifartens dragning. Det är viktigt att förbifarten byggs så att tillgången till de natur- och rekreationsområden som finns i direkt anslutning till den nya sträckningen säkerställs. Nya verksamhetsområden planeras i anslutning till nya förbifarten bl.a. i Gammalstorp, Översätter och Torstorp.

#### *Detaljplaner*

Utredningsområdet berör eller angränsar till fyra detaljplaner, se Tabell 2.

*Tabell 2 Gällande detaljplaner som ligger inom eller angränsar till utredningsområdet.*

Detaljplan	Beteckning	Datum (laga kraft)
Yttre Viggestorp	05-FIN-2723	1965-08-10
Viggestorp (sydvästra delen)	05-FIN-2644	1963-03-19
Torstorps friluftsområde	0562-P96/2	1996-04-04
Torstorp (Torstorp Skatte-el Norrgård 1:68 m fl)	0562-P90/1	1989-11-27

#### 4.2.3. Riksintressen

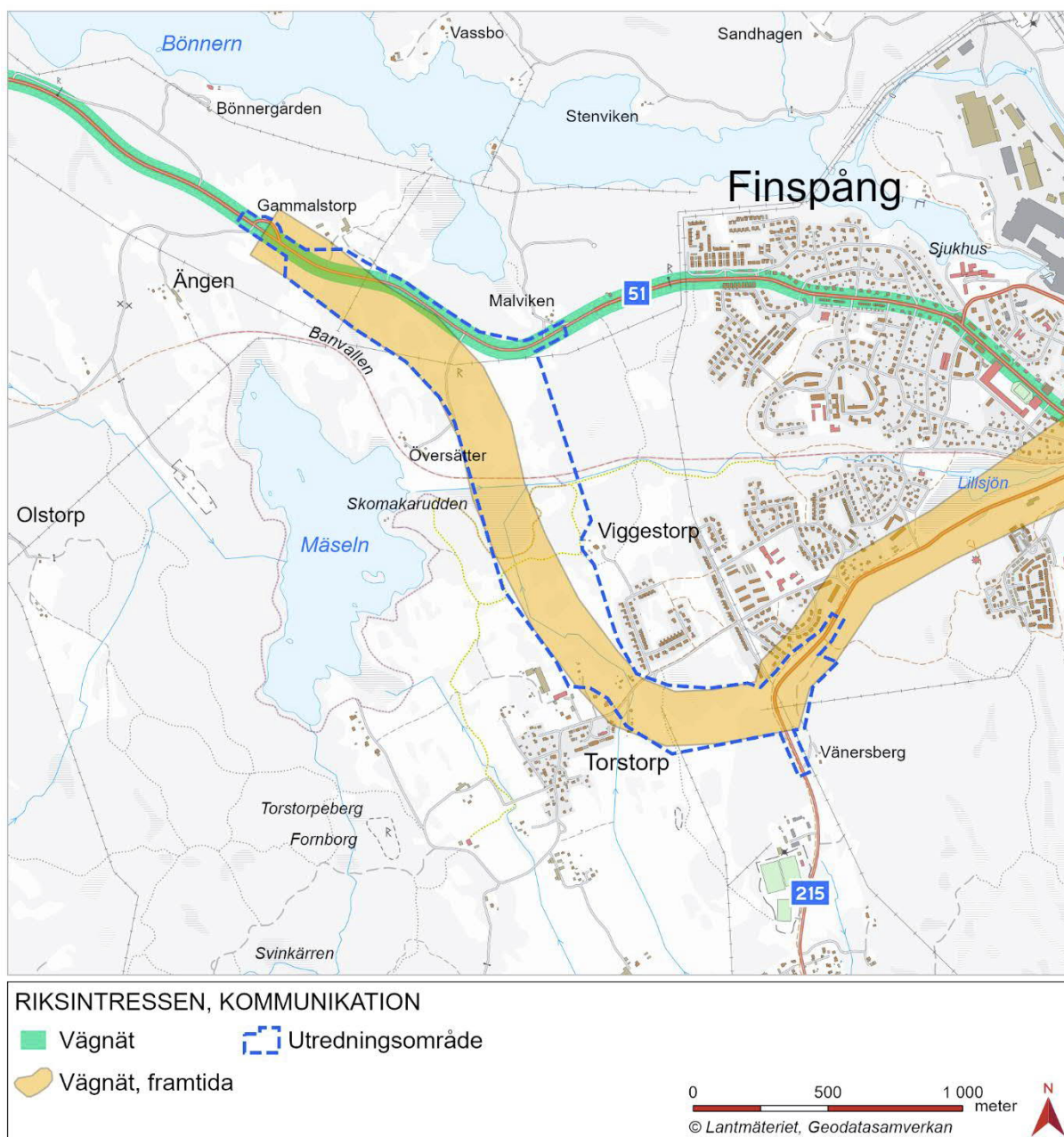
Områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekats ut som områden av riksintresse.

Väg 51 samt vägreservatet för ändrad sträckning av väg 51 är klassade som riksintresse för kommunikationer, se Figur 6.

Utredningsområdet ligger inom påverkansområde för riksintresse enligt 3 kap 9§ miljöbalken Malmens flottflygplats (lufttrum samt stoppområde för höga objekt).

Inga riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken har identifierats inom utredningsområdet.





Figur 6 Riksintresse för kommunikation för befintlig respektive framtida väg 51 förbi Finspång.

#### 4.2.4. Skyddade områden

I 7 kap. miljöbalken redovisas de olika typer av lagligt skydd ett område kan ha för att förhindra att dess värden skadas. De skydd som berörs av vägplanen är biotopskydd och strandskydd.

Biotopskyddsområden är en form av områdesskydd som används för att skydda små mark- och vattenområden som har särskilt stora värden för djur- och växtarter. Det generella biotopskyddet omfattar alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, pilevallar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark och åkerholmar. Inom utredningsområdet finns flera objekt som identifierats som generella biotopskydd som tex småvatten och våtmark i jordbruksmark samt flera åkerholmar. Se Figur 11 och Tabell 3. I nästa skede ska dessa identifieras mer i detalj i samband med naturvärdesinventering i fält.

Ett generellt strandskydd gäller vid hav, sjöar och vattendrag. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Utredningsområdet berör strandskyddat område vid det korsande vattendraget som går mellan Mäseln och Lillsjön samt vid det vattendrag/dike som ansluter till detta söderifrån vid sumpskogen.

### 4.3. Landskapet och dess natur- och kulturvärden

#### 4.3.1. Övergripande landskapsbeskrivning

Finspång och utredningsområdet ligger inom landskapstypen skogslandskap, enligt länsstyrelsens regionala landskapsanalys för Östergötland. Skogslandskapet består till övervägande del av barrskog tillsammans med näringsfattiga typer av myrar. Myrförekomsten är den rikaste i länet och kalmossar förekommer. Det finns även en mycket rik förekomst av sjöar. Odlingsmarker är koncentrerade till vissa mindre ytor och förekomsten av lövskogar och speciellt ädellövskogar är sparsam. Terrängen är sprickdalsbetonad men med mjukt rundade former. Bland jordarterna dominerar morän, med stora inslag av berg i dagen.

Utredningsområdet utgörs av ett relativt småskaligt, böljande mosaiklandskap. Här finns omväxlande skog, lövlundar, igenväxande hagmarker, mindre åkrar och kultiverade betesmarker. Åkermarken är rik på åkerholmar som omfattas av biotopskydd och på flera håll i utredningsområdet finns grova lövträd, bl.a. stora ekar. Geologiskt är det ett varierat moränlandskap med inslag av berg i dagen. Väster om utredningsområdet ligger sjön Mäseln och från den rinner ett uträtat vattendrag mot Lillsjön i öster. Vattendrag finns även kopplade till främst åkermarken. Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av villabebyggelse i Torstorp och Viggestorp, men ett antal gårdar finns även spridda i landskapet.

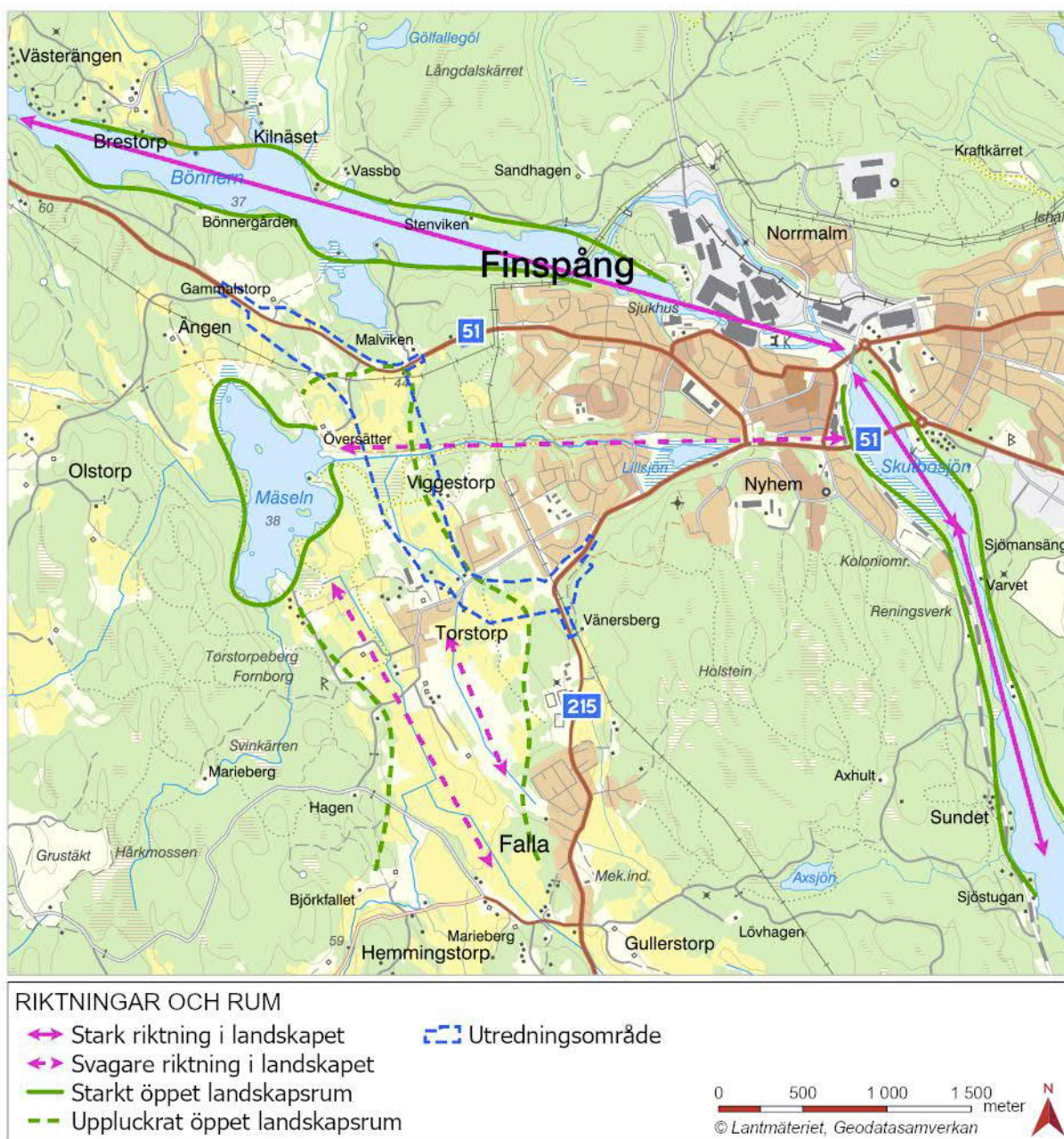
I utredningsområdet finns stora värden för friluftslivet samt höga natur- och kulturmiljövärden. Området utnyttjas som ströv- och rekreationsområde för Finspångsborna med bl.a. vandringsleden Mäselnleden, motionsspår och ridstigar. På Torpstorps gård bedrivs ridskoleverksamhet. Längs den gamla banvallen som löper från centrala Finspång och västerut norr om Mäseln löper en gång- och cykelbana som ingår i huvudnätet för cykeltrafiken.

#### 4.3.2. Landskapets struktur

Landskapet kring utredningsområdet är kuperat med en till största delen mjukt böljande form. De mest framträdande riktningarna utgörs av dalgångarna som bildar de långsträckta sjöarna Bönnern, Skutbosjön och Dovert, vilka är sammankopplade av vattendrag och möts i centrala Finspång. Lite svagare riktning skapas av dalgångarna med odlingsmark och öppna diken som löper i nordväst-sydostlig riktning och ansluter till sjön Mäseln. En annan riktning, som är mer kulturbetingad, utgörs av det uträtade vattendraget och den gamla banvallen som löper från centrala Finspång och rakt österut mot Mäseln. Utredningsområdet korsar sistnämnda riktning samt går in i odlingsmarken och kan komma att överlappa ett av de öppna diken. Förutom dessa element finns även vägar och kraftledning som bildar mer uppbrutna svagare riktningar.

Eftersom landskapet till största delen består av skog är de öppna rummen generellt små och kopplade till lokala förekomster av betes- och odlingsmark, myrar eller sjöar. Sjöarna Bönnern, Skutbosjön och Dovert bildar större långsträckta landskapsrum, vilka dock upplevs relativt små på grund av den ringa bredden som ger begränsad sikt. Dalgångarna med odlingsmark sydost om Finspångs tätort bildar ett uppluckrat landskapsrum, men med begränsade siktlinjer på grund av åkerholmar, vegetation kring diken, bebyggelse och den kuperade marken.

Inom utredningsområdet finns inga tydliga landmärken.



Figur 7 Karta över landskapets riktningar (rosa pilar) och rumslighet (gröna linjer) i området kring planerad vägsträcka.

#### 4.3.3. Landskapets karaktär

Följande är utkast till karaktärsbeskrivningar för landskapet kring utredningsområdet. Beskrivningarna kommer att utvecklas under det fortsatta arbetet med analys av landskapets form, tidsdjup och ekologi.

##### *Finspångs tätort*

Finspångs tätort är kommunens centralort och placerad mellan sjöarna Bönnern och Gron, med Skutbosjön och anslutande vattendrag rakt genom de centrala delarna. Orten är en gammal bruksort med flera större levande industrier. Centralt intill vattnet ligger slottet med dess kulturmiljöer, vilka är tätt sammanväxta med de större industriområdena. I centrum finns viss centrumbebyggelse med

service. Majoriteten av ortens bebyggelse består av verksamhetsområden och småhusområden, med inslag av flerbostadshus. De lite större vägarna skär genom orten på flera håll, speciellt väg 51.

#### *Sprickdalssjö*

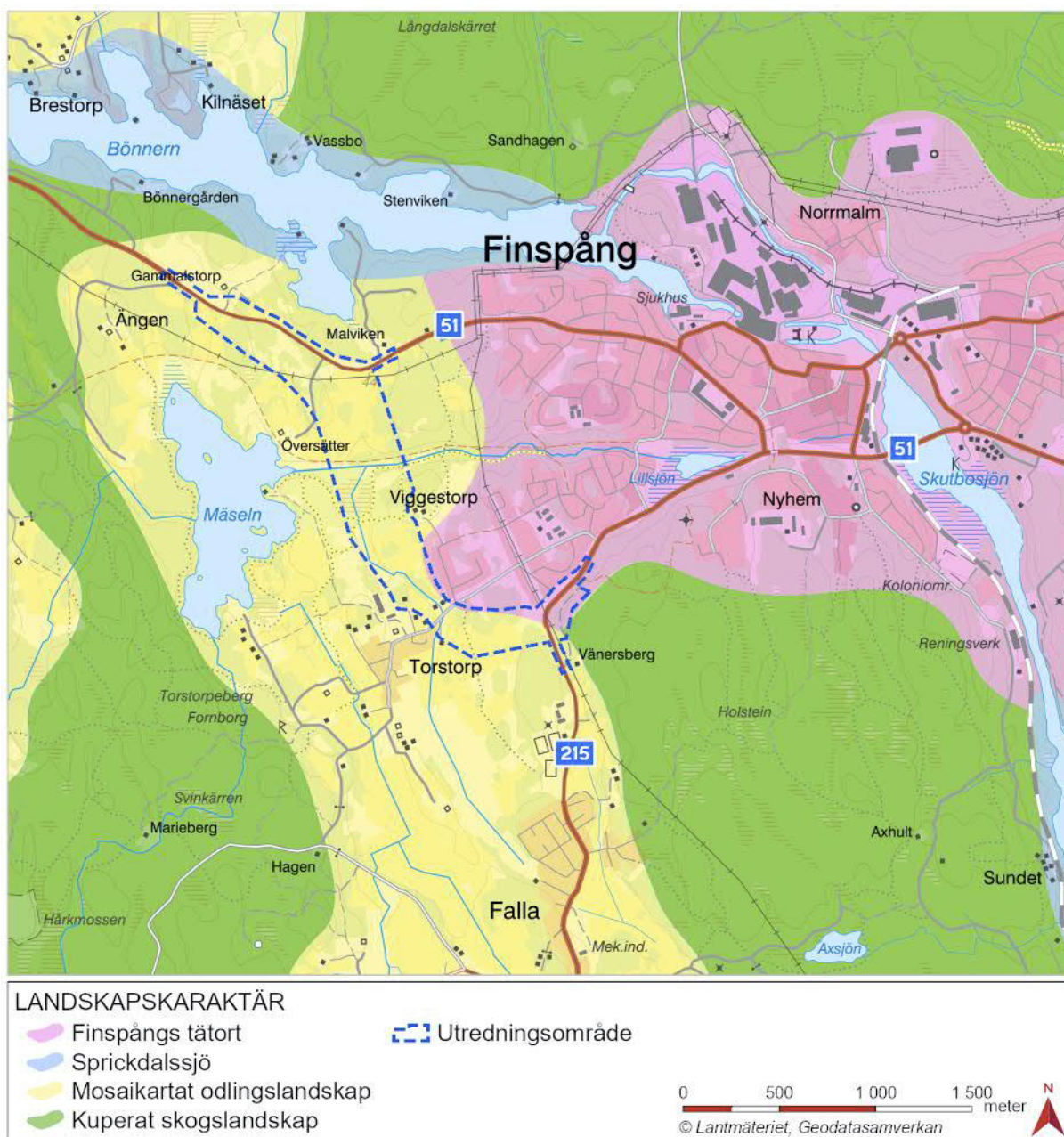
Karaktärsområdet utgörs av avlånga och djupa, eller relativt djupa, sjöar som kantas av till största delen skogbeksäddade branter eller bergstup. På sina håll finns bebyggelse och infrastruktur kopplat till sjöarnas kanter, i vissa fall på mindre områden med något flackare terräng och mer öppna ytor. De öppna vattenytorna skapar en tydlig långsträckt rumslighet och medger generellt längre sikt än i övriga delar av landskapet.

#### *Mosaikartat odlingslandskap*

Karaktärsområdet domineras av öppna ytor i form av småskaliga åkrar och betesmarker, vilka är uppbrutna i flikiga former av mindre skogspartier, åkerholmar och bebyggelse. Topografin är kuperad med mjukt böljande former. Åkerholmarna är generellt lövskogsbevuxna och domineras huvudsakligen av ek, på flera håll av äldre ekbestånd med grova träd. Genom utredningsområdet löper vattendrag, vilka mestadels är utträtade diken med mer eller mindre kantvegetation. Området korsas också av flertalet vägar i olika storlek. Bebyggelsen består främst av mindre småhusområden, enstaka hus och små gårdar. Landskapets topografi, varierade innehåll och uppbrutna form ger det en hög komplexitet och en hög biologisk mångfald. I området finns kulturhistoriska lämningar.

#### *Kuperat skogslandskap*

Karaktärsområdet utgörs av sammanhängande skogsområden med måttligt till mycket kuperad topografi. Skogen består främst av med barrträd, men innehåller på flera håll även en del lövträd, samt utgörs till största delen av produktionsskog av olika ålder. Skogens täthet varierar från täta granplanteringar eller blandskog till mer pelarsalslik tallskog. Området har ett relativt stort inslag av myrar och berg i dagen, samt genomkorsas av mindre skogsvägar. Den blandade skogsmiljön, tillgången till vatten och flera olika marktyper främjar den biologiska mångfalden. Bebyggelse förekommer ytterst sparsamt och består då av enstaka hus eller små gårdar. På grund av topografin och den uppluckrade strukturen med insprängda områden av odlingslandskap, sjöar och bebyggelse upplevs karaktären som relativt småskalig.



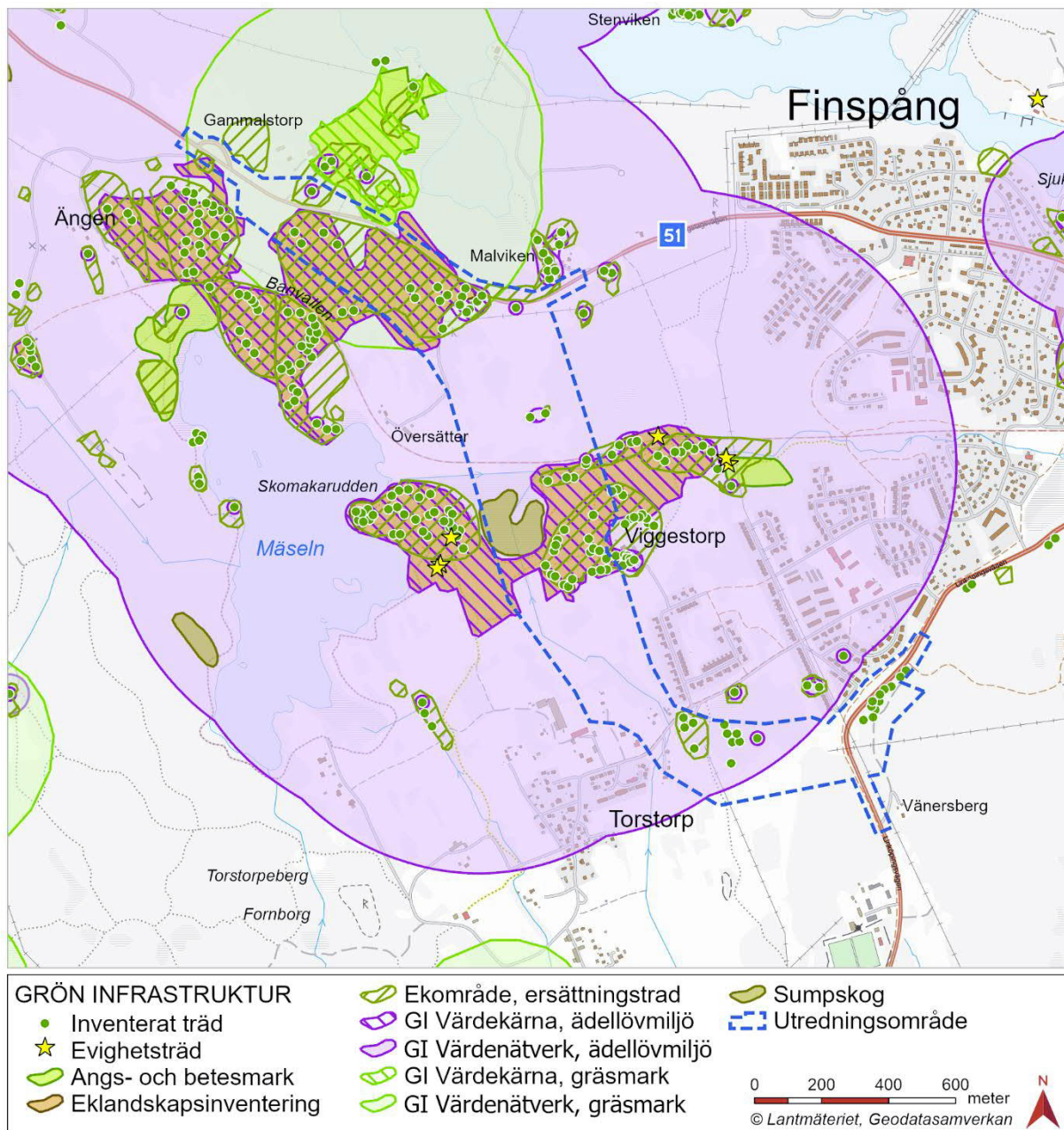
Figur 8 Karta över utkast till landskapskaraktärer i landskapet kring planerad vägsträcka.

#### 4.3.4. Landskapets ekologiska funktioner

Det mosaikartade odlingslandskapet hyser en stor biologisk mångfald då många naturtyper här finns representerade.

Länsstyrelsen har tagit fram en regional plan för den gröna infrastrukturen. Den gröna infrastruktur utgör ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur. Den bidrar också till människors välbefinnande genom de nyttor naturen ger oss, så kallade ekosystemtjänster. Hela utredningsområdet ligger inom ett värdenätverk för ädellöv och det finns också flera kärnområden. Det finns inom utredningsområdet också ett par lite större och flera mindre kärnområden för ek och även så kallade framtidsområden för ek. I norra delen berör utredningsområdet även ett värdenätverk för gräsmarker och gränsar till ett dylika kärnområde.

För att bevara hotade arter krävs ett landskapsperspektiv där viktiga värdekärnor och värdefulla samband i värdenätverken identifieras och bevaras.



Figur 9 Grön infrastruktur

#### 4.3.5. Områden med naturvårdsprogram

Hela utredningsområdet ligger inom *Mäseln-Bönnernbygden* som är en trakt med mycket stora naturvärden. Denna trakt är rik på mindre sjöar, öppna gräsmarker och mindre skogsdungar med grova ekar. Här finns också mer slutna skogsområden som även dessa innehåller grova lövträd.

Utredningsområdet berör tre områden som har naturvårdsprogram och dessa områden beskrivs nedan.

##### *Mäseln*

Mäselnområdet, som till stor del inryms i området för *Mäseln-Bönnernbygden*, beskrivs i Finspångs kommuns Natur- och friluftspan som ett område med regionalt intresse.

Mäselnområdets norra och nordöstra del karaktäriseras av mer eller mindre igenvuxna hagmarker med ek och lind. Innanför Skomakareudden finns två höjder med lövskog som domineras av ek och lind med grova träd och lågor. Hackspettshål har setts på lindarna. Här finns också ett björk-klubbäck.

Söderut övergår lövskogen i betes- och åkermarker med flikiga former och gott om åkerholmar och grova ekar. Lövskogen fortsätter österut längs banvallen och den uträtade bäcken från Mäseln. Ekskog med inblandning av asp och björk dominerar de lägre delarna medan den bergbundna terrängen domineras av barrskog som högst upp övergår i hållmarker. Det finns också värdefulla, blockrika sluttningar och branter täckta av gammal ek, lind och hassel.

I området finns gott om vindfällen, högstubbar och hålträd.

Grovre eksolitärer finns i åkerkanter och på åkerholmar. Skogen är luckig och har förmodligen ett förflutet som betesmark och i gläntorna finns en del ängsväxter.

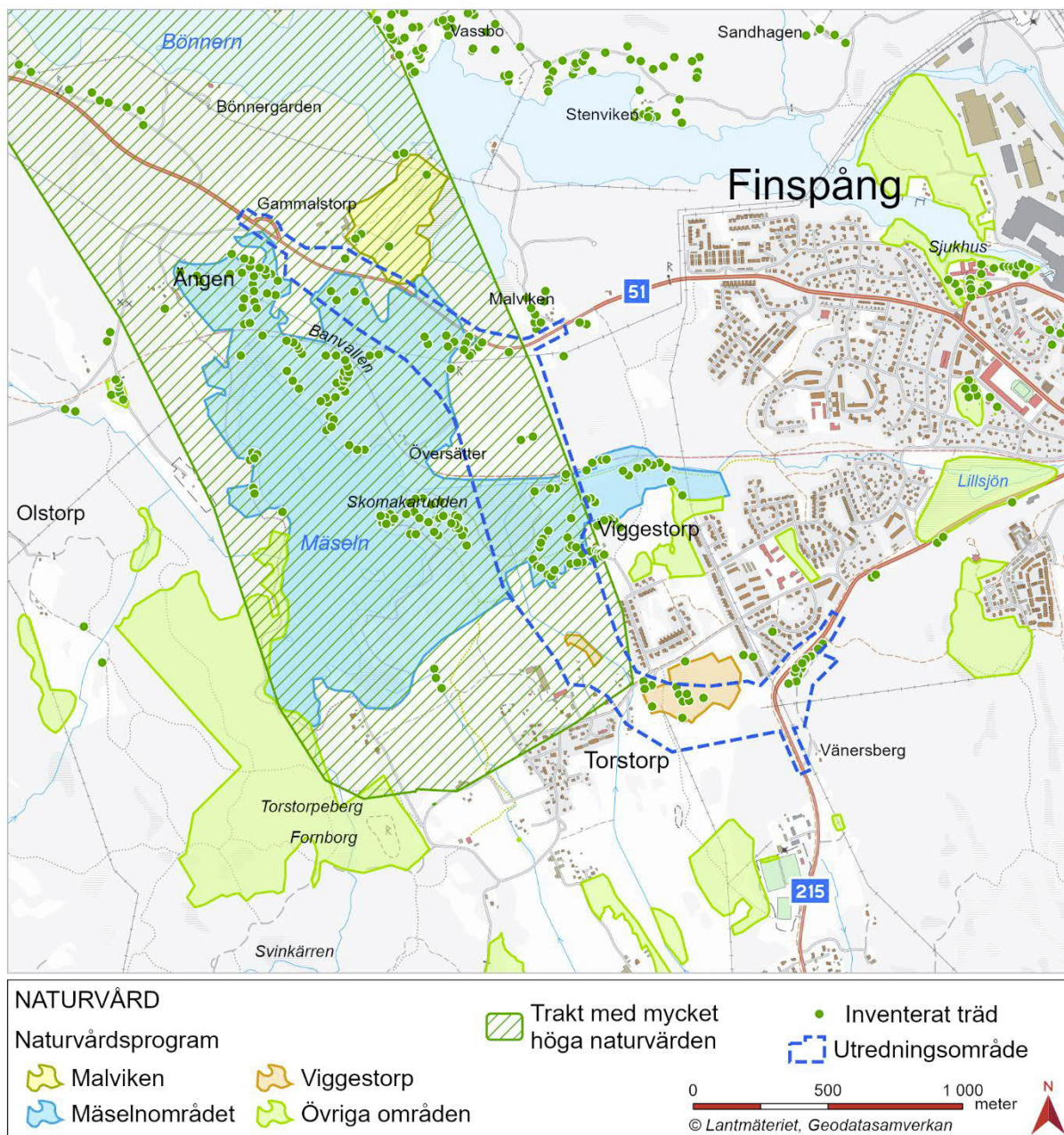
I området har både Holmen skog och Länsstyrelsen gjort flera inventeringar. Två delar av området ingår i Länsstyrelsens eklandskapsinventering och trädinventering. Båda områdena fick klass 2 i eklandskapsinventeringen vilket innebär att det finns värdekärnor med åtminstone 200-250 åriga träd. Här finns eller kan sannolikt finnas en lång rad rödlistade insekter, lavar och svampar knutna till grova och ihåliga träd. Flera nyckelbiotoper är registrerade i området. I området finns grova träd nära vatten, och dessa kan vara goda tillhåll för fladdermöss.

#### *Viggestorp*

I södra delen av utredningsområdet ligger Viggestorp som består av två områden nära Viggestorps bostadsbebyggelse, ett mindre i norr och ett större i sydöst. Området klassas i kommunens Natur- och friluftspan som ett område med lokalt intresse. Väster om bebyggelsen i Viggestorp finns en mindre rasbrant som vetter mot gammal åkermark i väster. I övergången mot inägan mynnar en källa. Trädskiktet i rasbranten domineras av lind, men även ek och asp förekommer. Söder om bebyggelsen ligger två lövrika bergshöjder på var sin sida om en mindre våtmark. På den östra höjden domineras trädskiktet av björk, men det finns inslag av tall och bitvis även asp. Tre grova, spärrgreniga ekar står också här. Det finns gott om döda träd i en sumpig björk-aspkog i öster. På den västra höjden dominerar tall och asp den delvis blockrika östsidan. Här finns lågor och hålträd. På den flackare västra sidan växer björkskog.

#### *Malviken*

Norr om väg 51 ligger Malviken, delvis inom utredningsområdet, som bedöms som ett kommunalt värdefullt naturområde. Vid Malviken, som är en vik i Bönnerns södra del, ligger en varierad hagmark. Hagens södra del är kuperad och har bitvis berghällar och stora block. Stora delar har ett trädskikt av björk, asp, ek. Enligt ängs- och hagmarksinventeringen är stor del av området ett betat starrområde med högt naturvärde i floran.



Figur 10 Områden med naturvårdsprogram samt identifierade träd i länsstyrelsens trädinventering (LstE Trädinventering 1997-2008).

#### 4.3.6. Skyddade och skyddsvärda arter

I syfte att få information om tidigare registrerade arter inom utredningsområdet för naturvärdesinventeringen gjordes en skrivbordsinventering med information från artportalen, artdatabanken, naturvårdsplaner och kommunens natur- och friluftsplan som underlag.

Flera av Sveriges arter är skyddade med stöd av olika nationella eller internationella lagar och konventioner. SLU Artdatabanken tar fram Sveriges nationella rödlista som är en lista över arter och deras hotstatus i Sverige. Den baseras på en bedömning av enskilda arters risk att dö ut från landet och indelas i kriterierna: Nära hotad (NT), Sårbar (VU), Starkt hotad (EN), Akut hotad (CR) eller Nationellt utdöd (RE). En vanlig art kan även bli rödlistad på grund av att populationen minskat kraftigt.



I området finns de hotade trädslagen skogsalm (CR) och ask (EN).

Flera arter kopplade till äldre ekar och andra ädellövträd identifierades t.ex. liten blekspik (VU), rosa skärelav (NT), skuggorangelav (NT), ekticka (NT), korallticka (NT). Ett flertal rödlistade fågelarter identifierades också t.ex. mindre hackspett (NT), spillkråka (NT), entita (NT), grönsångare (NT), svart-vit flugsnappare (NT) och stare (VU).

Även arterna scharlakansvaxskivling (NT), bergjohannesört (NT), hjärtstilla (VU), kavelhirs (NT), långfibbla (NT), mjukdån (NT), pilblad (NT), säfferot (NT), vanlig sanddådra (VU), vippärt (NT) identifierades.

I vattendraget från Mäseln till Lillsjön har flodkräfta (CR) tidigare påträffats (1992, 1996, 2001) Om flodkräftan finns kvar är oklart men då signalkräftan finns i vattensystemet bedöms chansen som liten.

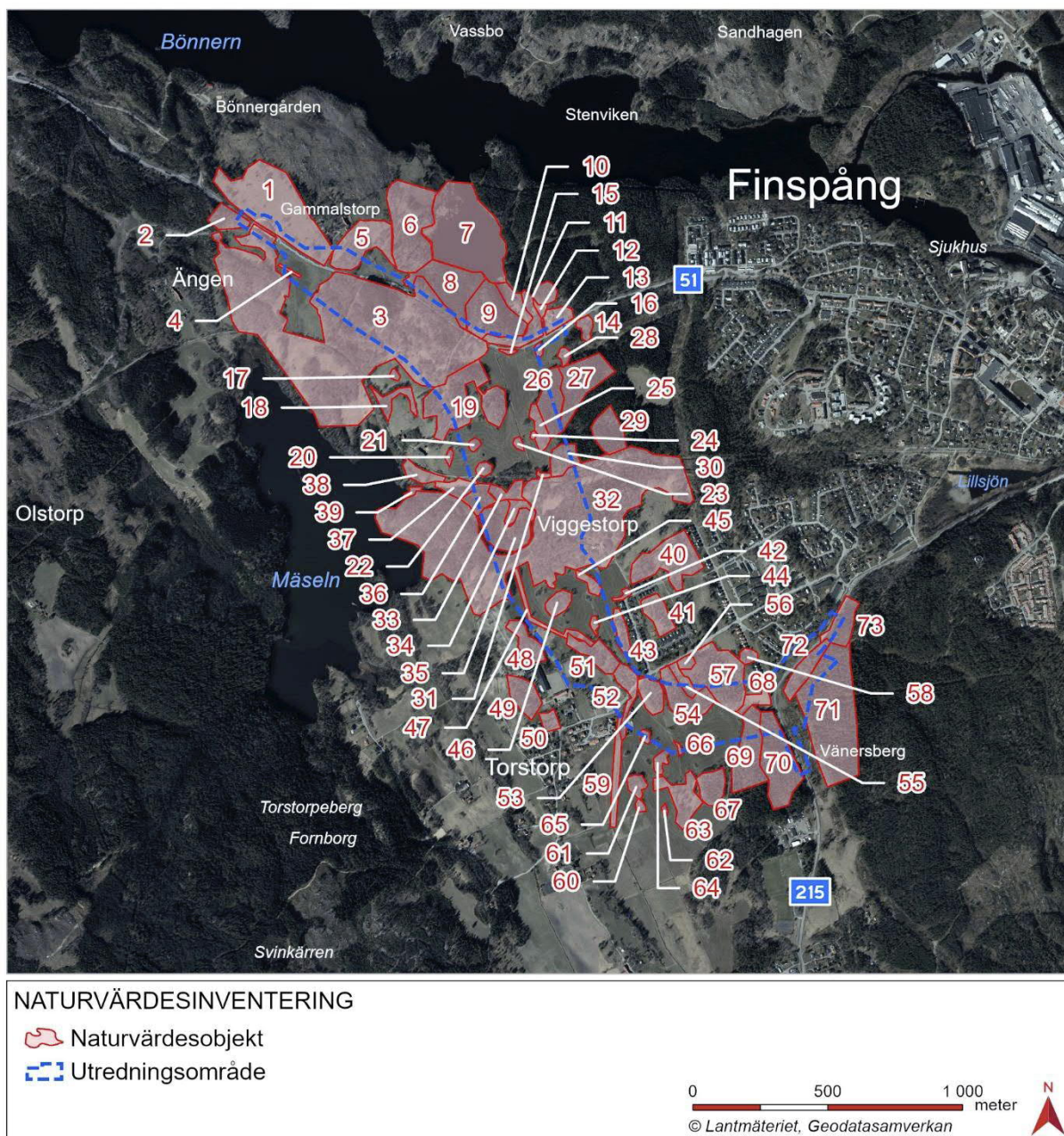
Djur och växter kan också vara fridlysta enligt artskyddsförordningen bl.a. samtliga fågelarter. De fridlysta växter som identifierades vid skrivbordsinventeringen var nattviol (LC), blåsippan (LC) och tvåblad (LC).

#### 4.3.7. Naturvärdesinventering

Syftet med naturvärdesinventeringen är att identifiera och bedöma det utredningsområdets naturvärden och betydelse för biologisk mångfald, enligt definitionen för Svensk Standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2014) och Teknisk Rapport (SIS-TR 199001:2014).

En förstudie genomfördes i detta skede av projektet enligt detaljeringsgrad medel. Tidigare dokumenterade naturvärden och arter i området eftersöktes i olika databaser. Information eftersöktes i länsstyrelsens webgis, Artportalen, VISS, Jordbruksverket och Skogsstyrelsen. Även en översiktlig flygbildstolkning utfördes för att identifiera potentiella naturvärdesområden (NVO).

I Figur 11 och Tabell 3 redovisas de naturvärdesområden med preliminär klassning, arter och generella biotopskydd som identifierades i den inledande förstudien.



Figur 11 Identifierade naturvärdesobjekt inom området för förstudie naturvärdesinventering

Tabell 3 Identifierade naturvärdesobjekt med preliminär klassning inom området för förstudie naturvärdesinventering

Obj.nr	Beskrivning av naturvärdesobjekt	Preliminär naturvärdesklass	Generellt biotopskydd
1	Ängs- och betesmark, varierad med enstaka träd, lång kulturpåverkan i området, delar ingår i Ekomr.ers träd: 7 ekar, slätter, lövskog	2	Åkerholmar
2	Triviallöv, ask, mjukdån	3	

Obj.nr	Beskrivning av naturvärdesobjekt	Preliminär naturvårds-klass	Generellt biotop-skydd
3	Naturvårdsprogram, Mäselområdet klass 2, eklandskapsinventeringen klass 2, lundartad ekskog med inslag av gamla och grova ekar, mer eller mindre igenvuxna hagmarker, delvis fårbetat, många ekar, lind, lövskog, slätter, Holmen skog nyckelbiotoper, lång skoglig kontinuitet, kalkrik mark, ädellövskog, gamma grov ek, hackspethål, rosa skärelav, ekticka, blåsippan, vippärt, liljekonvalj, mossblock	2	
4	Generellt biotopskydd, öppet dike	4	Öppet dike
5	Ek lövskog, välslutet, ungskog, naturvårdsprogram klass 3 Malviken	3	
6	Grönhjon. äng och hage klass 3, svagt betad av nöt, backsmörblomma, knägräs, nattviol, ängsvädd, darrgräs, ormrot, naturvårdsprogram klass 3 Malviken, ek lövskog, björk, asp, klibbal, gran, tall, en hassel, välslutet, åker, ungskog, kuperad, berghällar, block		
7	Malviken, del av sjö med strandängar		
8	Granskog, hög skogshöjd, topografin	4	
9	Trädhöjd, topografi, varierad barrskog, varierade jordarter	4	
10	Svacka, trädhöjd, öppen mark med vegetation och öppen våtmark		
11	Lövskog och betesmark med stora ekar och ekområden ersättningsträd, några jätteträd, välslutet, ungskog, varierad topografi	3	
12	Öppen våtmark		
13	Öppen mark med vegetation, säfferot intill bebyggelsen	3	
14	Lövskog med stora ekar, välslutet		
15	Moränkulle med jätteek och säfferot	3	
16	Träd på moränkulle, topografi och öppen mark med vegetation	4	Åkerholme
17	Naturvårdsprogram, Mäselområdet klass 2, åkerholme		
18	Naturvårdsprogram, Mäselområdet klass 2, lövträdsbryn		
19	Delar ingår i naturvårdsprogram, varierad trädhöjd, ädellövskog, barrblandskog, triviallövskog, tallskog, övrig öppen mark ev fårbetad, morän, urberg, topografi	3	
20	Åkerholme, ädellövskog, topografi		
21	Åkerholme, moränkulle, ädellövskog	3	Åkerholme
22	Åkerholme, moränkulle, ädellövskog, triviallövskog	3	

Obj.nr	Beskrivning av naturvärdesobjekt	Preliminär naturvårds-klass	Generellt biotop-skydd
23	Åkerholme, ädellövskog, ek jätteträd	3	Åkerholme
24	Lövskog, ek, välslutet	3	
25	Ädellövskog, lövskog, berg i dagen, topografi	3	
26	Varierande trädhöjd, granskog, varierande topografi	4	
27	Varierande trädhöjd, granskog, tallskog, triviallövskog, barrblandskog	4	
28	Fyra ekar, varav en jätteek, i en välsluten barrskog, öppen mark med vegetation, berg i dagen, topografi		
29	Hög trädhöjd, lövblandbarrskog, granskog, tallskog, höjd		
30	Triviallövskog, topografi	4	
31	Hög trädhöjd, öppen våtmark, triviallövskog på våtmark, dike	3	
32	Naturvårdsprogram, Mäselområdet klass 2, eklandskapsinventeringen klass 2, rosa skärelav, skogsalm, blåsippan, välsluten lövskog, ekar, topografi, berg i dagen, morän etc, tre nyckelbiotoper Holmen skog, ädellövskog, kalkrik mark, gammal grov ek, enstaka eklågor, vindfällan, högstubbar, delvis linddominerade partier i väster ofta med hackspetthål, hassel, tibast, skogstry, lungört, vippärt, kruskantarell	2	
33	Naturvårdsprogram Mäselområdet klass 2, lövblandad barrskog på våtmark, öppen våtmark, kärrtorv	3	
34	Kärrtorv, naturvårdsprogrammet Mäselområdet klass 2, hög trädhöjd, triviallövskog på våtmark	4	
35	Kärrtorv, naturvårdsprogrammet Mäselområdet klass 2, stor trädhöjd, sumpskog kärrskog med al och glasbjörk, triviallövskog på våtmark	3	
36	Naturvårdsprogrammet Mäselområdet klass 2, triviallövskog på våtmark, kärrtorv	3	
37	Naturvårdsprogrammet Mäselområdet klass 2, lövblandad barrskog på våtmark öppen våtmark, kärrtorv	3	
38	Naturvårdsprogrammet Mäselområdet klass 2, öppen mark med vegetation, berg i dagen, topografi		
39	Naturvårdsprogrammet Mäselområdet klass 2, öppen våtmark		
40	Naturvårdsprogram Viggestorp Knekttorpet klass 4, varierande trädhöjd, missne, kattfot, ljungfrulin, darrgräs, korallticka, triviallövskog, ädellövskog, berg i dagen, lera, topografi		
41	Ädellövskog, öppen mark med vegetation, berg i dagen, morän, topografi		

Obj.nr	Beskrivning av naturvärdesobjekt	Preliminär naturvårds-klass	Generellt biotop-skydd
42	Ädellövskog med inslag av triviallövs-kog, topografi		
43	Triviallövs-kog, ädellövskog, öppen mark med vegetation, berg i dagen, lera, varierad topografi	3	
44	Ädellövskog, öppen mark, berg i dagen, lera, topografi	3	
45	Ädellövskog, berg i dagen, morän, topografi	3	Åkerholme
46	Åkerholme, ädellövskog, triviallövs-kog, öppen mark, morän, berg i dagen, topografi	3	
47	Öppet dike mellan åkermark och övrig öppen mark	4	Öppet dike
48	Åkerholme, ädellövskog, triviallövs-kog, topografi	4	
49	Varierad trädhöjd, triviallövs-kog, ädellövskog, berg i dagen, topografi		
50	Triviallövs-kog, ädellövskog, öppen mark, berg i dagen		
51	Blåsippa, naturvårdsprogram Viggestorp klass 3, varierad trädhöjd, triviallövs-kog, ädellövskog, lera, berg i dagen, topografi, dike	3	
52	Varierad trädhöjd, ädellövskog, triviallövs-kog, öppen mark, raviner, topografi, vattendrag	3	
53	Lövskog, stora aspar, hålträd, välslutet, delar ingår i naturvårdsprogram Viggestorp klass 3, ädellövskog, triviallövs-kog, barrblandskog, berg i dagen, topografi	3	
54	Naturvårdsprogram Viggestorp klass 3, aspar och ek som hålträd, rosa skärelav, varierad trädhöjd, ädellövskog, triviallövs-kog, tallskog, barrblandskog, berg i dagen, morän, lera, varierad topografi, blockrik, lågor	2	
55	Naturvårdsprogram Viggestorp klass 3, öppen våtmark, triviallövs-kog på våtmark, kärrtorv	3	
56	Lövskog, välslutet, ek som jätteträd, berg i dagen, triviallövs-kog med ädellövinslag, topografi	3	
57	Naturvårdsprogram Viggestorp klass 3, varierad trädhöjd, triviallövs-kog, tallskog, lövblandad barrskog, berg i dagen, morän, topografi, björk, asp	3	
58	Jätteekar, välslutet, lövskog, hålträd, triviallövs-kog, ädellövskog, berg i dagen, lera, topografi		
59	Generellt biotopskydd, rätat dike, åkermark runt om, gyttjelera	4	Öppet dike
60	Ädellövskog, berg i dagen, lera, topografi		
61	Ädellövskog, lövblandad barrskog, berg i dagen, topografi		

Obj.nr	Beskrivning av naturvärdesobjekt	Preliminär naturvårds-klass	Generellt biotop-skydd
62	Åkerholme, ädellövskog, topografi		
63	Ädellövskog, triviallövs-kog, öppen mark, berg i dagen, morän, topografi		
64	Åkerholme, ädellövskog, triviallövs-kog, berg i dagen, lera, topografi	3	Åkerholme
65	Ädellövskog, berg i dagen, topografi	3	Åkerholme
66	Ädellövskog, berg i dagen, topografi	4	Åkerholme
67	Ädellövskog, triviallövs-kog, tallskog, berg i dagen, morän, topografi		
68	Öppen våtmark, triviallövs-kog på våtmark, sumpig björk-aspskog, gott om döda träd	3	
69	Tallskog, lövblandad barrskog, barrblandskog, varierande trädhöjd, berg i dagen, topografi	4	
70	Lövblandad barrskog, tallskog, granskog, temporärt utan skog, berg i dagen, morän, topografi	3	
71	Hög trädhöjd, granskog, tallskog, barrblandskog, morän, lera, berg i dagen, varierad topografi	4	
72	Välsluten lövs-kog med asp, hålträd, triviallövs-kog, ädellövskog, granskog, sluttning	3	
73	Granskog, tallskog, sluttning	4	

#### 4.3.8. Kulturlandskapet

Järnålderns bondekultur började få fotfäste i nuvarande Finspångs kommun några hundra år före Kristi födelse. I kommunen finns spår av mänskligt liv och verksamhet sedan cirka 5000 år tillbaka. Dessa människor levde ett nomadiserande liv med jakt och fiske som näringsfång. Varefter landhöjningen bidrog till att de bördiga lerslätterna kunde börja brukas blev människorna fast rotade på olika platser inom den nuvarande kommunens gränser. De första invånarna började bryta mark, gårdar byggdes och jorden började odlas. Det är från denna tid, den äldre järnåldern, tiden 500 f. Kr. – 375 e. Kr., som vi kan börja skymta den bebyggelsestruktur som idag finns i kommunen.

Kulturlandskapet i Finspångs kommun präglas av en lång industrihistoria. Finspångs tätort har vuxit upp omkring styckebruket som anlades på 1500-talet. Den centrala delen av Finspång präglas av bruksmiljön med industribyggnader från 1700- och 1800-talet, slottet från slutet av 1600-talet med tillhörande park samt bruksbostäder är ett riksintresse för kulturmiljövården. Utredningsområdet ligger utanför riksintresset men det finns flera fornlämningar och kulturhistoriska lämningar här.

Nedanstående, se Figur 12, fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom eller nära utredningsområdet finns registrerade hos Riksantikvarieämbetet (RAÄ).



Figur 12 Identifierade kulturmiljölämningar

Tabell 4 Kulturmiljölämningar i utredningsområdet

Lämningsnummer i Fornsök, äldre RAÄ-nummer	Lämningsstyp - beskrivning	Antikvarisk bedömning
L2011:8421, Risinge 297:1	Tegelindustri - - ca 240 x 140-180 m. Minst 7 husgrunder. Tre grunder i områdets NV del tillhör en herrgårdsliknande mangårdsbyggnad med två flyglar. I områdets NO del finns nedanstående Risinge 297:2.	Möjlig fornlämning
L2011:9027, Risinge 297:2	Lägenhetsbebyggelse; torp. Torplämning ca 50x50 m bestående av tre husgrunder som är rester efter två torp.	Möjlig fornlämning
L2011:9011, Risinge 295:1	Stensättning	Fornlämning
L2011:7686, Risinge 304:1	Grav	Möjlig fornlämning
L2011:7687, Risinge 340:1	Röse	Möjlig fornlämning
L2011:8412, Risinge 284:1	Boplats	Ingen antikvarisk bedömning. Helt undersökt och borttagen.
L2011:9028, Risinge 298:1	Färdväg - ca 550 m och 2,5-6 m bred	Möjlig fornlämning
L2011:8417, Risinge 294:1	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning (strax utanför utredningsområdet)

Enligt Kulturmiljölagen (1988:950) är det förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning, eftersom det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

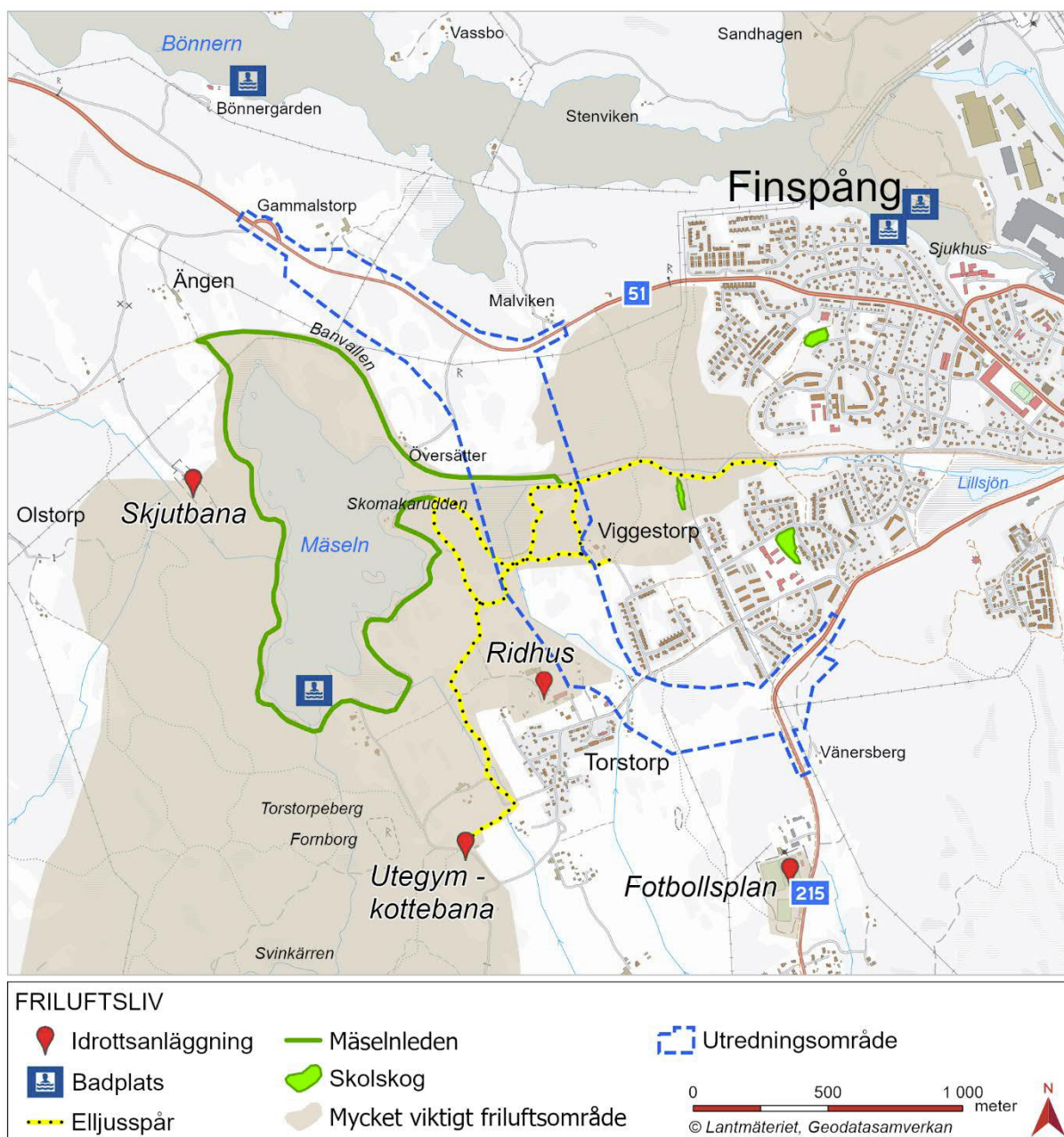
#### 4.4. Friluftsliv

Utredningsområdet söder om vattendraget mellan Mäseln och Lillsjön ingår i friluftsområdet ”Torstorp, Viggstorp, Mäseln, Atlaslunden” och bedöms i kommunens Natur- och friluftsplan som ett mycket viktigt friluftsområde. Även Länsstyrelsen har pekat ut området som viktigt för friluftslivet.

Kring Mäseln och in mot Finspångs centrala delar finns ortens näst största grönområde med ett antal rekreationsanläggningar i naturmiljö. Väster om Torstorp finns Torstorps motionscentral med bl.a. kottbana, utegym och anslutande elljusspår, samt klubbhus för Finspångs skid- och orienteringsklubb. I området finns även vandringsleden Mäselnleden, ridspår, badplats, idrottsanläggning, skolskog och ridanläggning.

Sjön Mäseln ingår i Finspångs Fiskevårdsförenings skötselområde. Här bedrivs ett aktivt fritidsfiske och under de senaste åren har gösyngel inplanterats här.





Figur 13 Karta över friluftsområde och friluftsverksamheter i området.

## 4.5. Hushållning med naturresurser

God hushållning med mark och vatten grundas bland annat på miljöbalkens hushållningsbestämmelser och på plan- och bygglagens bestämmelser om intresseavvägningar vid planläggning m.m.

### 4.5.1. Jordbruksmark och skogsmark

I utredningsområdet finns både jordbruks- och skogsmark. Jordbruksmark bedöms som naturresurser som är av nationell betydelse enligt 3 kap 4 § miljöbalken. Marken får tas i anspråk endast om det tillgodoser väsentliga samhällsintressen.

Utredningsområdet ligger inom Kolmårdens Kronhjortsskötselområde och älgskötselområde.

#### 4.5.2. Grundvattenförekomster

Utredningsområdet ligger inom tillrinningsområdet för en grundvattenförekomst (SE650471-543096) som omfattas av miljökvalitetsnormer, se Figur 14.



Figur 14 Grundvattenförekomst där utredningsområdet ligger inom dess tillrinningsområde.

#### 4.5.3. Enskilda brunnar

Inga enskilda dricksvattenbrunnar har identifierats.

Strax utanför utredningsområdet finns ett flertal borrade energibrunnar.

### 4.6. Hälsa och säkerhet

#### 4.6.1. Buller och vibration

Faktorer som påverkar ljudnivån längs en väg är bl.a. typ av fordon, däck, hastighet, trafikmängd och beläggning. Vidare påverkas förhållandena av avståndet mellan vägen och mottagaren,

markförhållanden, topografi samt bullerreducerande åtgärder. För inomhusnivån har byggnadens fasadisolering samt fönstertyp stor betydelse.

Utredningsområdet är idag tämligen opåverkat av trafikbuller förutom i anslutning till de befintliga vägarna 51 och 215, i norr respektive söder.

#### 4.6.2. Transporter av farligt gods

Det finns ett stort flöde av transporter med farligt gods som passerar genom Finspångs tätort för att ta sig till och från de industrier som finns där samt de som passerar Finspång längs stråket Norrköping-Örebro. Transporterna med farligt gods passerar idag rakt igenom områden med både bostadsbebyggelse och kommunal service. De transportleder som främst används för farligt gods i Finspång är väg 51 och länsväg 215.

### 4.7. Potentiellt förorenad mark

Objekt med potentiellt förorenad mark finns inte inom utredningsområdet enligt Länsstyrelsens Östgötakarta.

Då väg 51 och 215 är en relativt hårt trafikerade vägar kan de övre marklagren i diken/grönytor vid anslutningspunkterna vara lätt förorenade från trafiken (vilket är vanligt förekommande längs hårt trafikerade vägar).

### 4.8. Klimat och risker

Klimatet håller på att förändras och dess effekter påverkar samhället. Högre havsnivåer och ökad nederbörd leder till ökad risk för översvämningar, ras, skred och erosion.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen som är framtagen som underlag till Finspångs kommuns nya översiktsplan så bedöms riskerna för översvämning inte som speciellt stora i Finspång.

### 4.9. Byggnadstekniska förutsättningar

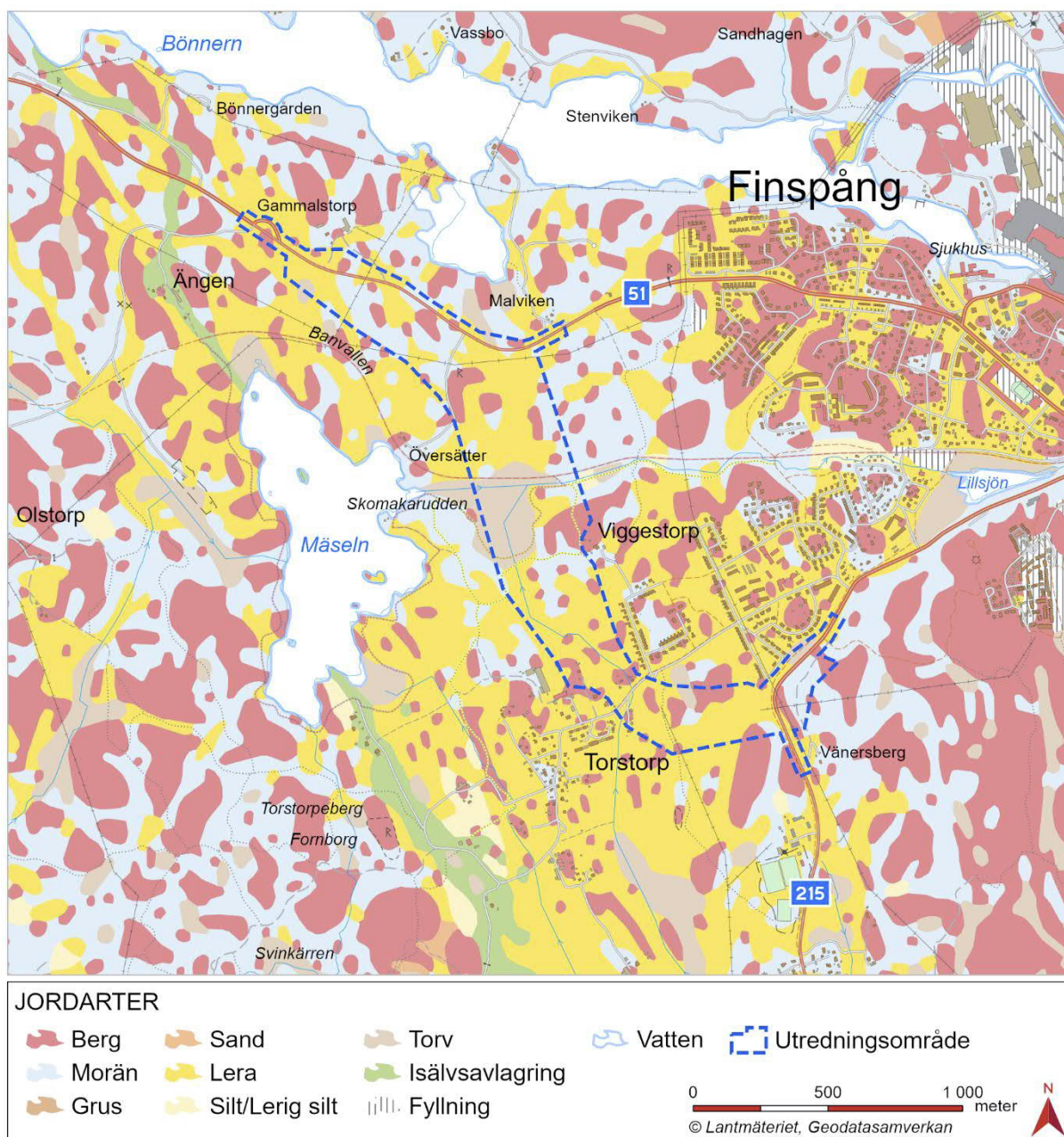
#### 4.9.1. Geologi och geoteknik

Utredningsområdet går genom områden med omväxlande åker och skogsmark. Enligt SGU:s jordartskarta består jordarter huvudsakligen av glaciala och postglaciala sedimentjordar med lera, sandig morän och berg i dagen. Även områden med kärrtorv finns inom aktuellt planområde.

Vid den norra delen av sträckningen mellan Gammelstorp och Översätter består jordlager till övervägande del av sandig morän och berg i dagen. I plant liggande terräng finns även lera. Från Översätter och söderut dominerar jorden av lerlager. När sträckning passerar Mäselnleden finns ett större område med kärrtorv innan lerlager återkommer längre söderut.

Uppskattat djup till berg varierar över utredningsområdet från 0 meter till ca 20 meter. De större djupen till berg återfinns främst söder om Mäselnleden inom området med kärrtorv. Enligt SGU:s jorddjupskarta är djup till berg ca 0 - 5 meter mellan Gammelstorp till Översätter. Från Översätter och fram till Torstorp finns jorddjup på mellan 5 – 20 meter. Från Torstorp fram till anslutning väg 215 är jorddjupet ca 0 - 5 meter.

Grundvattenytan inom utredningsområdet är inte känd.



Figur 15 Jordartskarta

#### 4.9.2. Vägteknik

Befintlig vägkonstruktion vid anslutningspunkterna är inte känd.

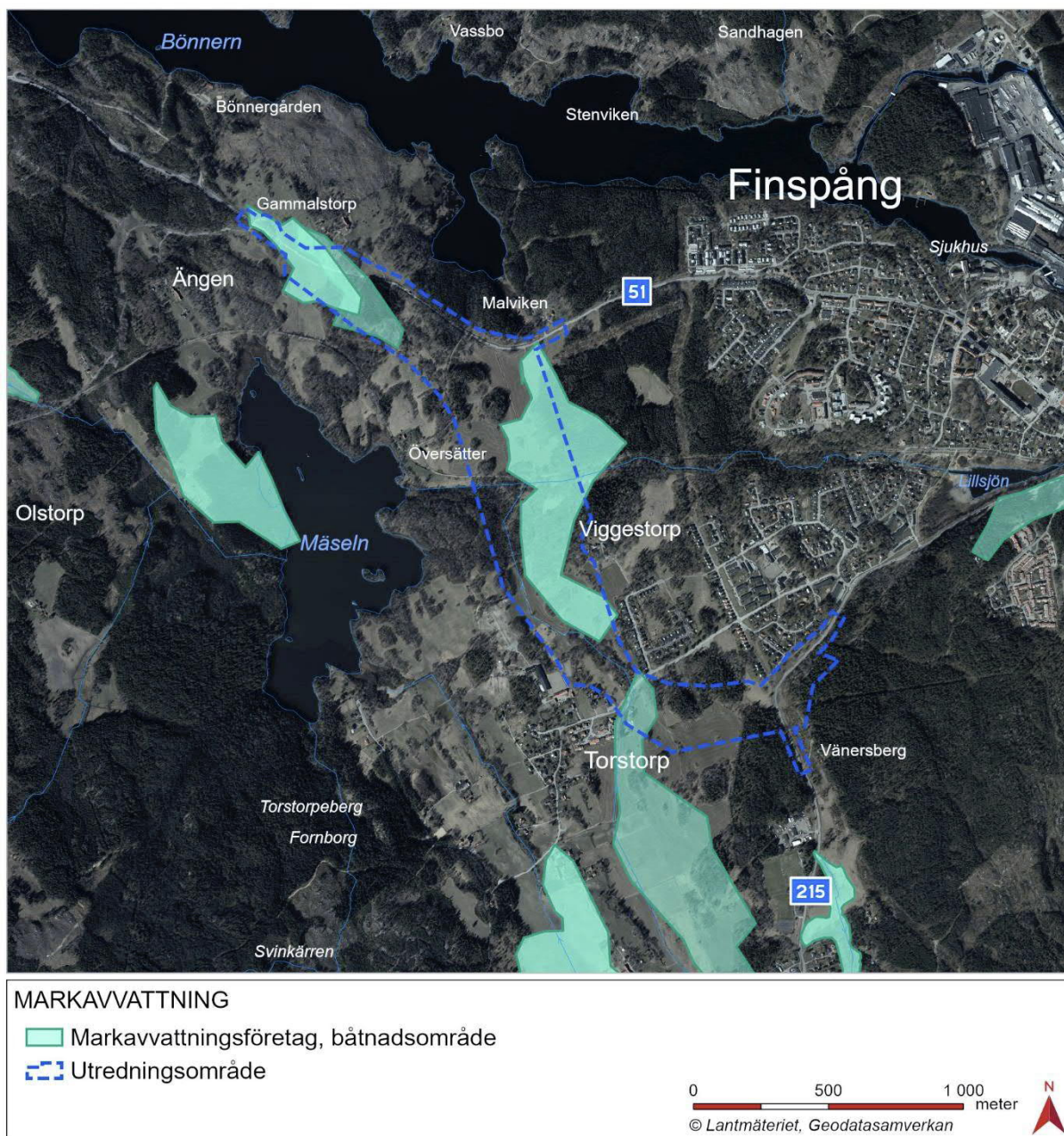
#### 4.9.3. Hydrologi och hydroteknik

Utredningsområdet ligger inom Motala Ströms huvudavrinningsområde (SE649127-145681) och inom delavrinningsområdet som mynnar i sjön Dovern (SE650258-150301). Trolig framtida recipient för nya väg 51 är vattendraget som förbinder Mäseln med Dovern. Dovern mynnar i Glan och därefter rinner vattnet vidare till Östersjön.

Tre markavvattningsföretag finns i utredningsområdet, se även Figur 16:

- 05-FIN-270, Wiggestorp, Torstorp, Rörstorp, 1911
- 05-FIN-261, Gammelstorp, 1905

- R\_503, Sjön Meselns sf, sänkingsföretag, 1929



Figur 16 Markavvattningsföretag

Ett generellt markavvattningsförbud enligt 11 kap 14 § gäller i utredningsområdet.

#### 4.9.4. Ledningar

Det finns el- och teleledningar som korsar utredningsområdet på flera platser.

För befintlig väg 215 finns längsgående och korsande el- och teleledningar.

I utredningsområdet finns även VA-ledningar som kommer att korsa nya väg 51 och som i dagsläget löper längs med väg 215. Det samma gäller fiberledningarna inom utredningsområdet, dessa ligger längsgående med väg 215 och kommer att korsa väg 51.

# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

## 5.1. Projektets lokalisering och utformning

### 5.1.1. Lokalisering och utformning

Väg 51, Bergslagsvägen, som går genom Finspång planeras att ersättas av en förbifart på totalt cirka 3 km ny väg. Den nya planerade sträckningen går väster om Finspångs tätort från väg 215 i söder till Malviken i norr, se Figur 4. Dimensionerande hastighet på den nya vägen ska vara 80 km/h. Vägen planeras utföras som tvåfältsväg. Vid anslutningar till nuvarande väg 51 i norr och väg 215 i söder byggs två korsningar.

Vägens utformning kommer att studeras närmare i nästa skede av planläggningsprocessen.

Väg 51 mellan korsning med väg 215 och ny anslutning i norr tas över av Finspångs kommun när den nya delen av väg 51 är färdigställd.

### 5.1.2. Gestaltungsavsikter

Det övergripande målet för gestaltningen är att anläggningen (väg och samtliga anläggningsdelar) ska upplevas som att den smälter in i det befintliga landskapet. Landskapet ska fortsatt kunna förstås och upplevas. Anläggningen ska även vara säker och upplevas trygg samt utformas för att vara långsiktigt hållbar.

Nedan beskrivs vad som avses att uppnås i projektet ur gestaltningssynpunkt.

#### *Generell utformning*

Hela anläggningen ska i största möjliga mån anpassas till landskapet och utformas med hänsyn till landskapets karaktär, funktioner och värden. Vägens dragning och utformning ska göras med hänsyn till de olika områden som vägen passerar.

Vid anslutningspunkter till befintlig väg 51 och 215 ska anläggningen med dess olika delar även anpassas till dessa vägmiljöer.

Slänter ska utformas så att vägmiljön kopplas samman med kringliggande landskap så mycket som möjligt. Generellt bör släntlutningar vara flacka, men anpassas för att undvika onödigt stort markanspråk.

Befintlig vegetation ska sparas i så stor utsträckning som möjligt. Uppväxta, friska träd ska särskilt beaktas i utformningen av vägens sidoområden för att bevaras i möjligaste mån.

Där vägen korsar grönstrukturområde med motionsspår och andra värden för friluftslivet ska aspekter kopplade till upplevelsen av landskapet särskilt beaktas. Anpassning ska göras så att påverkan på sträckningen av stråket längs den gamla banvallen blir så liten som möjligt.

Vid passage av vägen ska aspekter kopplade till säkerhet och upplevd trygghet särskilt beaktas i utformningen.

#### *Materialval*

Material i anläggningen ska väljas som är robusta och uppfyller målet om att anläggningen ska vara långsiktigt hållbar. Driftaspekterna ska beaktas i alla materialval.

Ytskikt i vägens sidoområden och på slänter ska väljas utifrån målet att de ska upplevas vara en del av det kringliggande landskapet. Ytskikten ska anpassas utifrån hur landskapet ser ut i de olika områden som vägen passerar. Exempelvis kan fröbank från de aktuella platserna (tex genom att återlägga tillvarataget markskikt) och/eller fröblandning med arter som förekommer på platserna användas. Ytskikt av gräs/äng ska vara robust och anpassad efter platsens förutsättningar.

Vid ny- och ombyggnad av infrastruktur ska sidoytan utformas utifrån rådande geologiska och ekologiska förutsättningar. Artrika vägmiljöer ska utvecklas och skapas utifrån rådande ekologiska förutsättningar och bidra till grön infrastruktur.

Alla förändringar, såväl ny- som reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnad perspektiv (LCC-perspektiv) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.

*Objekt i vägmiljön - skyltar, räcken, belysningsstolpar, etc.*

Mängden objekt, t.ex. skyltar, räcken och andra element, ska minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Objektens placering ska samordnas i den mån möjligt för att förenkla drift och undvika att miljön upplevs rörig.

Behövda objekt ska ha en utformning som är enkel och tar liten visuell plats i miljön. Vid val av objekt ska hela miljön kring anläggningen, inklusive befintliga anslutande delar som behålls, tas i beaktande så att en bra helhet uppnås. Val av objekt ska göras medvetet och med hela anläggningen i åtanke.

Samtliga objekt ska väljas utifrån driftaspekter och målet om att anläggningen ska vara långsiktigt hållbar.

### *Belysning*

Belysning ska anpassas så att den totala ljusmängden blir tillräckligt hög för att uppnå säkerhet på väg och intilliggande anläggningsdelar, men tillräckligt låg för att miljön ska upplevas trygg (för hög ljusmängd gör att kringliggande miljö upplevs för mörk). Detta ska särskilt beaktas på de platser där vägen anknyter till eller passerar miljöer/stråk för fotgängare och cyklister.

#### 5.1.3. Uppfyllelse av projektmål

Uppföljning av projektmålen kan göras först när planförslaget har konkretiserats.

## 5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

### 5.2.1. Nationella, regionala och lokala mål

Projektet kommer att påverka flera av miljömålen.

#### *Ett rikt växt- och djurliv*

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

- Risk finns att flera naturvärdesområden, områden som omfattas av generella biotopskydd och strandskydd kommer att behöva tas i anspråk. Detta riskerar att påverka miljömålet negativt.

#### *Levande skogar*

”Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.”

- En fragmentering och avverkning av ädellövskog innebär en negativ påverkan på värdekärnor för ädellövskog och då speciellt ek. Det innebär minskade livsmiljöer för flera arter och påverkar målet med att bevara en biologisk mångfald negativt.

#### *Myllrande våtmarker*

”Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.”

- Om sumpskog behöver tas i anspråk eller påverkas negativt ur hydrologiskt perspektiv riskerar detta mål att påverkas negativt.

#### *Ett rikt odlingslandskap*

”Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.”

- Jordbruksmark i form av odlingsmark och ängs- och hagmark kommer att behöva tas i anspråk och fragmenteras. Målet riskerar att påverkas negativt.

#### *God bebyggd miljö*

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

- Målet påverkas både positivt och negativt. Vägtrafiken längs befintlig väg 51 minskar, vilket gör att Finspångs kommun kommer att kunna utveckla de centrala delarna till fördel för de boende i kommunen. De boende i centrala delarna kommer också få en bättre boendemiljö då buller och luftföroreningar minskar i de centrala delarna. De boende längs den nya förbifarten kommer troligen att påverkas negativt av buller, och delar av nuvarande friluftsområde kommer att tas i anspråk.

#### *De nationella friluftsmålen*

Vad gäller målen för nationella friluftslivet kommer de att kunna uppfyllas då Finspång har en stor närhet till naturområden på många andra platser. Dock kommer det lokalt att påverkas negativt då den nya förbifarten minskar tillgängligheten till friluftsområdet och att mark utpekad som viktigt för friluftslivet tas i anspråk.

Påverkan på miljömålen kommer kontinuerligt att följas upp under projektets gång.

#### **5.2.2. Markanvändning och planförhållanden**

Den nya översiktsplanen bekräftar förslaget med ny förbifart väster om Finspång inom utredningsområdet.

Eventuellt intrång på detaljplanerad mark kommer att utredas och hanteras i nästa skede i projektet då väglinje, utformning och behov av mark utreds.

#### **5.2.3. Riksintressen och skyddade områden**

En flytt av trafiken från Finspångs centrala delar till den nya förbifarten får positiva effekter för trafiksituationen och trafiksäkerheten, vilket bidrar till att stärka vägens riksintresse.

Den planerade vägen kommer att göra intrång i strandskyddat område vid de två mindre vattendragen. Vägen kommer delvis att motverka strandskyddets syften då det ena vattendraget ligger parallellt med och troligen nära den planerade vägen.

Den planerade vägen kommer troligen göra intrång i områden som omfattas av det generella biotopskyddet.

Projektets påverkan på de generella biotopskydden och strandskyddet kommer att utredas i nästa skede av planläggningsprocessen då väglinjen tas fram.

#### **5.2.4. Landskapet och dess natur- och kulturvärden**

Den nya vägen kommer att göra ett betydande intrång i ett landskap med höga natur- och kulturvärden. De effekter som riskerar att ge en betydande negativ miljöpåverkan är kopplade till ändringen av markanvändning, vägens barriärverkan och påverkan på landskapets gröna



infrastruktur. Området hyser ett flertal rödlistade och skyddade arter som riskerar att påverkas negativt.

Nedan är en preliminär bedömning av de effekter på landskapet med dess värden som den nya väg 51 förbi Finspång kan generera. Då landskapet är småskaligt och mosaikartat har väglinjens placering stor betydelse för vilka effekter som uppstår.

#### *Finspångs tätort*

- Bostadsområdena i utkanten av orten, speciellt i Viggestorp, kan få ändrad karaktär eftersom deras koppling till det mosaikartade odlingslandskapet försvagas.
- Kopplingen mellan Finspångs centrala delar och landskapet väst om orten kan försvagas när gång- och cykelstråket på banvallen kommer att korsas av en större väg.
- Den nya kopplingen mellan de större vägarna kan minska genomfartstrafiken i de centrala delarna av Finspång och därmed möjliggöra en positiv utveckling av orten med säkrare och bättre utnyttjade miljöer i de nu vägnära områdena.
- Planerad väg bildar en genväg för de som ska färdas från söder om Finspång tätort och resa norrut, vilket ger mer effektivt resande och minskad risk för olyckor eftersom tätbebyggt område undviks.

#### *Mosaikartat odlingslandskap*

- Åtgärder som bryter den småskaliga strukturen kan förändra områdets karaktär och ge en betydande påverkan för upplevelsen av landskapet.
- Risk för betydande påverkan på den gröna infrastrukturen med kärnområden för ädellöv och speciellt ek. Risk finns att områdena påverkas så negativt att de inte kan hålla kvar de ekologiska sambanden och därigenom förlora värdet som kärnområde. Risk för kumulativa effekter på den gröna infrastrukturen om exploatering sker enligt kommunens nya översiktsplan med nytt verksamhetsområde i Gammalstorp i norra delen av utredningsområdet.
- Risk för betydande miljöpåverkan om områden med skyddade eller rödlistade arter behöver tas i anspråk.
- Delar av områden som idag omfattas av naturvårdsprogram och flera objekt som omfattas av generellt biotopskydd behöver troligen att tas i anspråk och detta riskerar att ge en betydande miljöpåverkan.
- Barriäreffekter av planerad väg och fragmentering av jord- och skogsbruksmark kan orsaka att brukare slutar bedriva odling eller boskapsskötsel i området. Då markanvändningen ändras finns risk att hag- och betesmark växer igen. Detta riskerar att ge en betydande påverkan på landskapet och dess biologiska värden.
- Risk för att trafiken ger barriäreffekter för de vilda djuren. Mycket vilt i området som riskerar att förolyckas i trafikolyckor.
- Barriäreffekter och högre risker av större trafikflöden kan minska barns möjligheter att röra sig i landskapet och mellan målpunkter, t.ex. till/från skola och fritidsintressen. Barriäreffekterna kan också påverka vardagsrekreation och friluftsliv.
- Åtgärder på den gamla banvallen kan försvaga dess karaktär och förståelsen av landskapets historia.
- Risk för att kulturhistoriska lämningar påverkas och eventuellt behöver tas bort.

Ökat buller kan negativt påverka områdets värden för natur, friluftsliv och vardagsrekreation.

### *Friluftsliv*

Väg 51 förbi Finspång kommer att minska tillgängligheten till Mäselns friluftsområde och det kommer också bli en bullerpåverkan i ett tidigare relativt tyst naturområde.

Den planerade vägsträckan korsar Mäselnleden, motionsspår och cykelstråk på banvallen. Många besökare till motionsområdet, stallet och den badplats som finns vid Mäseln kommer att behöva korsa väg 51. Behov av säkra passager av vägen föreligger. Hur detta ska lösas kommer att utredas i nästa skede av planlägningsprocessen.

Väg 51 förbi Finspång kommer att passera i närheten av ridanläggningen och ridvägar. Eventuell behov av att ta mark i anspråk som idag utgör betesmark för stallverksamhetens hästar och påverkan på ridvägar kommer att ske i nästa skede. Risk för fragmentering av betesmark föreligger.

#### 5.2.5. Hushållning med naturresurser

Utredningsområdet ligger inom tillrinningsområdet för en grundvattenförekomst söder om utredningsområdet. Eventuell risk för påverkan kommer att utredas under nästa skede av planlägningsprocessen.

Jord- och skogsbruksmark kommer att behöva tas i anspråk. I området finns bl.a. betesmark som betas av hästar och får. Påverkan och möjligheten att fortsätta bruka marken kommer att studeras i nästa skede.

#### 5.2.6. Hälsa och säkerhet

Väg 51 förbi Finspång planeras där det idag är naturmark vilket gör att bullernivån kommer att öka i detta område. Bostadsbebyggelsen i Torstorp och Viggestorp kommer att få en ny bullersituation. En buller- och vibrationsutredning kommer att utföras i nästa skede av planlägningsprocessen.

Riskavstånd ska tillämpas vid transportleder för farligt gods och en riskutredning ska utföras vid behov. Särskild hänsyn ska tillämpas där känslig verksamhet finns inom 150 meter inom från transportleden.

#### 5.2.7. Potentiellt förorenad mark

Miljötekniska markundersökningar utförs vid behov i kommande skede.

Risk föreligger för sedvanliga föroreningar i dikesmassor. Omfattningen av dessa föroreningar och projektets påverkan på dessa utreds vidare i kommande skeden.

Om massöverskott uppstår ska dessa massor provtas och om de är förorenade transporteras till godkänd behandlingsanläggning.

#### 5.2.8. Klimat och risker

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer klimatförändringens risker med ökad nederbörd att räknas in för att ta höjd för eventuella översvämningar.

Då naturmark tas i anspråk och träd behöver avverkas leder detta till att en naturlig koldioxidsänka försvinner.

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid principutformning, projektering och byggande.

Alla förändringar i anläggningen utförs med målsättningen att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Projektets möjlighet till minskade klimatgasutsläpp är genom val av utformning för planerade åtgärder och vid byggnation av planerade åtgärder.

### 5.2.9. Byggnadstekniska förutsättningar

#### *Geologi och geoteknik*

Geotekniska undersökningar kommer att utföras i nästa skede av planlägningsprocessen för att få en mer detaljerad bild över de befintliga förhållandena och vilka eventuella åtgärder som krävs i byggskedet.

#### *Vägteknik*

Vägtekniska undersökningar kommer att utföras i nästa skede av planlägningsprocessen för att säkerställa befintlig vägs konstruktion i anslutningspunkter samt att klargöra om det finns PAH-föroreningar i äldre beläggning.

#### *Hydrologi och hydroteknik*

Den nya sträckningen av väg 51 kommer sannolikt beröra tre markavvattningsföretag. Efter bedömning av påverkansgrad som kommer att klargöras i nästkommande skede så kommer eventuellt en omprövning av markavvattningsföretagen att behöva ske.

Avvattning och dränering av vägkroppen kommer i största möjliga utsträckning ske genom självfall via öppna diken. Vägdiken kommer utformas med växtb eklädda slänter som kommer att bidra till en viss infiltration samt även bidra med rening av vägparkiklar innan utsläpp till recipient.

#### *Ledningar*

Ledningar kan komma att behöva flyttas. I vilken omfattning flytt behöver ske klargörs i nästa skede av planlägningsprocessen.

Behov av belysning kommer att utredas vidare i nästa skede av planlägningsprocessen.

### 5.2.10. Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kommer arbete med tunga maskiner att pågå i arbetsområdet. Anläggningsarbeten och trafik med maskiner och fordon kan orsaka störningar i form av intrång, buller, vibrationer, damning och luftföroreningar och eventuellt begränsad framkomlighet.

I byggskedet kommer krav att ställas på entreprenören avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera risken för påverkan på människors hälsa och miljö. Till exempel ska entreprenören upprätta en miljöplan som redovisar den miljöanpassning som genomförs och de skydds- och kontrollåtgärder som vidtas.

## 5.3. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel och anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor, miljö eller natur kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse.

Bestämmelserna om miljökvalitetsnormer infördes i och med att miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999. De finns i miljöbalkens femte kapitel. Om miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen. I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, havsmiljö, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. Endast miljökvalitetsnormerna för vattenkvalitet berörs av detta projekt.

*Vattenkvalitet* – Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade Vattendirektivet (200/60/EG), fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomstens status inte får försämrast.

Avvattningen av den nya vägen kommer troligen ske till det vattendrag som förbinder Mäseln med Dovert. Dovert omfattas av miljökvalitetsnormer.

Söder om utredningsområdet ligger en grundvattenförekomst (SE650471-543096) som också omfattas av miljö kvalitetsnormer. Utredningsområdet ligger inom dess tillrinningsområde. Eventuell påverkan på dessa vatten kommer att utredas under nästa skede.

Påverkan och behovet av eventuella skyddsåtgärder eller försiktighetsmått i byggskedet kommer utredas i fortsatt planeringsprocess.

## 5.4. Miljöbalken

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

### *Allmänna hänsynsregler*

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbördesregeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret. Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning/ miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. För att minimera påverkan kommer projektets eventuella miljöeffekter bedömas kontinuerligt och projektet anpassas under planlägningsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas.

Vid behov kommer åtgärder att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligen för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta kommer att beaktats vid kommande upphandling och arbeten.

## 6 Åtgärder

I detta skede är ännu inget färdigt vägförslag framtaget. Likaså kvarstår att utföra flera utredningar, exempelvis naturvärdesinventeringar, kulturarvsanalys, landskapsanalys, miljötekniska markprovtagningar etc. Utifrån resultaten av dessa utredningar kommer projekteringen av vägen att optimeras med utgångspunkt från projektets ändamål, projektmål, tekniska krav och hänsyn till omgivningen. Kompensationsåtgärder utreds för de naturvärdesområden som behöver tas i anspråk eller där naturvärden påverkas negativt. Flera eventuella skydds- och kompensationsåtgärder kan komma att utredas och läggas fast.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den nya vägen kommer att göra ett stort intrång i det mosaikartade jordbrukslandskapet och effekterna kommer att bli av komplex och varaktig karaktär. Intrång kommer att göras i naturområden med höga värden och dessa kommer inte att kunna återskapas fullt ut på platsen.

Inom utredningsområdet finns kärnområden för ädellöv och det finns risk att de ekologiska sambanden och den biologiska mångfalden påverkas negativt. Flera rödlistade och fridlysta arter finns som är kopplade till grova ekar och äldre ädellövträd inom utredningsområdet. Delar av områden med naturvårdsprogram och flera objekt med generell biotopskydd (åkerholmar) kommer att behöva tas i anspråk. Pågående jord- och skogsbruk kommer också att påverkas och hag- och betesmark kommer troligen att fragmenteras och eventuellt bli för små för fortsatt brukande.

Intrång kommer göras i ett friluftsområde med högt värde. Barriäreffekterna kommer att påverka både människors och djurs rörelsemöjligheter samt upplevelsen av befintliga miljöer.

Den nya vägen innebär också att bostäder som tidigare varit opåverkade av buller kan komma att få en försämrad bullersituation.

Områden med kulturhistoriskt värde kommer troligen att påverkas.

Den nya vägen är en anläggning som nuvarande miljö och all kommande utveckling i området kommer att behöva förhålla sig till för all framtid.

## 8 Fortsatt arbete

### 8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

### 8.2. Viktiga aspekter

Viktiga aspekter att ta med i fortsatt planläggning:

- Hur trafiken ska hanteras under byggtiden ska utredas.
- Lokalisering av väg 51 inom utredningsområdet. Hänsyn kommer att tas till faktorer som trafiksäkerhet, intrångets påverkan för boende längs sträckan, naturvärden, kulturmiljö och friluftsliv.
- Intrång i områden som utgör generella biotopskydd eller som omfattas av strandskydd liksom eventuell påverkan på skyddade arter måste beaktas och utredas vidare.

- En naturvärdesinventering i fält med detaljeringsgrad detalj kommer att genomföras under perioden 15 april-30 september. Även naturvärdesobjekt med visst naturvärde (naturvärdesklass 4), värdeelement som är särskilt viktiga för inventeringsområdets naturvärde och generella biotopskydd ska identifieras och dokumenteras. En fördjupad artinventering avseende invasiva arter ska också genomföras.
- Samordning med kommunal planering.
- Eventuella okända fornlämningar och resultatet av kommande arkeologiska utredningar.

## 8.3. Dispenser och tillstånd

### 8.3.1. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

Separat dispens enligt 7 kap miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap 11§ miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap 15 § miljöbalken) krävs inte för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan.

Denna vägplan medför intrång i strandskyddat område vid de två mindre vattendrag som passerar utredningsområdet enligt miljöbalken. Intrånget i strandskyddet beskrivs i kap 4.2.4 och 5.2.3.

De objekt som omfattas av generellt biotopskydd är åkerholmar och småvatten och våtmark i jordbrukslandskapet. Vilka av dessa som kommer påverkas av projektet kommer att identifieras då väglinjen finns framme och med hjälp av naturvärdesinventeringen i fält.

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken gäller inte för de verksamheter och åtgärder som fastställs genom vägplanen och ingår i område för vägrätt eller tillfällig nyttjanderätt.

### 8.3.2. Dispenser och tillstånd

Byggnationen av en ny förbifart kan komma att kräva särskilda tillstånd, dispenser eller anmälningar. I det aktuella skedet har följande identifierats:

- Anmälan/tillstånd av vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken vid passage över vattendraget mellan Mäseln och Lillsjön.
- Artskyddsdispens enligt artskyddsförordningen (2007:845) kan bli aktuellt om fridlysta eller skyddade arter kommer att beröras.
- Om fornlämningar påverkas av markintrång kan tillstånd enligt kulturmiljölagen (1988:950) bli aktuellt.
- Uppläggning och deponering av massor och avfall kräver tillstånd eller anmälan enligt 9 kap miljöbalken. För avfallsmängder mellan 10 och 10 000 ton är verksamheten anmälningspliktig. Tillstånd söks hos länsstyrelsen.
- Tillstånd eller anmälan för transporter av avfall enligt 5 kap avfallsförordningen (2020:614).

Eventuella ytterligare tillstånd, dispenser och anmälningar som kan komma att krävas utreds vidare i den fortsatta planeringen.

## 9 Källor

Artportalen.se

Artdatabanken

Finspångskartan, Finspångs kommun

Finspång kommuns hemsida, detaljplaner

Fornsök, Riksantikvarieämbetet

Energi- och klimatstrategi för Östergötland 2019-2023, Region Östergötland och Länsstyrelsen i Östergötland, 2019-10-15

Handlingsplan för grön infrastruktur i Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötland

Kulturmiljöprogram, Finspångs kommun, 2015-06-17

Kräftdatabasen, SLU

Ledningskollen

LstE Trädinventering 1997-2008, Länsstyrelsen i Östergötland

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029, Östergötlands län, Region Östergötland, fastställd 2018-06-20

Natur- och friluftspan, Finspångs kommun, 2020-04-15

NVDP, Nationell vägdatabas

NVP05629519-10 Mäselområdet, Naturvårdsprogram Östergötland, 2019

NVP05629519-18 Malviken, Naturvårdsprogram Östergötland, 2019

NVP05629519-11 Naturvårdsprogram Östergötland, Viggestorp, 2019

Regionala miljömål, 50 åtgärder för Miljömålen, Länsstyrelsen i Östergötland, 2014-06-10

Rödlistan, SLU, 2020

Skogens pärlor, Skogsstyrelsen

SGU, Sveriges Geologiska Undersökning

Strada, Olycksstatistik 2011-2020, utdrag erhållen från Trafikverket 2021-01-05

Sveriges miljömål.se

Trafikverket, styrande dokument och vägledning

Vattenarkivet, Länsstyrelsen i Östergötland

Viltolyckor statistik 2015-2020, utdrag 2020-12-01, [www.viltolyckor.se](http://www.viltolyckor.se)

VISS, Vatteninformationssystem Sverige, <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Åtgärdsvalstudie – Genom Finspång, Trafikverket, 2017-06-30

Översiktsplan Granskningshandling, Finspångs kommun, 2020

Översiktsplan MKB Granskningshandling, Calluna 2020-04-29

Översiktsplan, Finspångs kommun, 2011

Östgötakartan, Länsstyrelsen i Östergötland



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna Besöksadress: Brigadgatan 10-12, Linköping  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)