

SAMRÅDSHANDLING

E22 Förbi Söderköping inkl. väg 210 Skärgårdslänken

Söderköpings kommun, Östergötlands län

Vägplanbeskrivning, 2016-11-28

Projektnummer: 132 494



Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1. Bakgrund, ändamål och syfte med projektet	8
2.2. Tidigare utredningar och åtgärdsval	8
2.2.1. E22	8
2.2.2. Skärgårdslänken	9
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
3.1. Vägens funktion och standard	10
3.1.1. E22	10
3.1.2. Väg 210 mot St. Anna	11
3.1.3. Väg 780, Östra Rydsvägen	11
3.1.4. Väg 210, Linköpingsvägen	11
3.1.5. Väg 843	11
3.1.6. Väg 801	12
3.1.7. Väg 844	12
3.2. Trafik och användargrupper	13
3.2.1. E22	14
3.2.2. Väg 210 mot St. Anna	15
3.2.3. Väg 780, Östra Rydsvägen	15
3.2.4. Väg 210, Linköpingsvägen	15
3.2.5. Väg 843	15
3.2.6. Väg 801	15
3.2.7. Väg 844	15
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	15
3.3.1. Företag och arbetsmarknad	15
3.3.2. Turism	16
3.3.3. Handel	16
3.3.4. Lantbruk	16
3.3.5. Djurhållning	16
3.3.6. Fiske och vattenbruk	17
3.3.7. Landsbygds- och skärgårdsutveckling	17
3.4. Landskapet och staden	17
3.5. Miljö och hälsa	18

3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	19
3.6.1. Geoteknik, hydrogeologi och berg	19
3.6.2. Passagen av Göta kanal	19
3.6.3. Ledningar	19
3.6.4. Trafik	20
3.6.5. Masshantering	20
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	21
4.1. Val av lokalisering	21
4.1.1. Tunnelalternativet	21
4.1.2. Båtlyften	21
4.1.3. Öppningsbar bro	21
4.1.4. Väg 210, Skärgårdslänken	21
4.1.5. Ställningstagande	22
4.2. Val av utformning	22
4.2.1. E22	23
Linjeval inom korridoren	23
Geotekniska åtgärder	24
Typsektion, körfältsindelning	24
Korsningsstandard	26
Trafikplats Södra	26
Trafikplats Västra	26
Trafikplats Norra och anslutning av väg 210 (Linköpingsvägen) till Söderköping	27
Trafikplats Slussporten	28
Passagen av Storån	28
Passagen av Göta kanal	29
Belysning	29
4.2.2. Väg 210, Skärgårdslänken	31
4.2.3. Väg 843	32
4.2.4. Gång- och cykeltrafik	33
4.2.5. Kollektivtrafik	34
4.2.6. Enskilda vägar, skogsbilvägar, övriga vägar	35
4.2.7. Väg 801 och 844	36
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	37
5.1. Trafik och användargrupper	37
5.2. Landskapsbild och trafikantupplevelse	37
5.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	38
5.4. Miljö och hälsa	38
5.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	40

5.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	40
5.6.1.	Sekundär exploatering	41
5.6.2.	Ändrade resmönster	41
5.7.	Påverkan under byggnadstiden	41
5.7.1.	Byggnation av akvedukt under Göta kanal	42
6.	SAMLAD BEDÖMNING	44
7.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	45
7.1.	Vägområde för allmän väg	45
7.2.	Vägområde för allmän väg med vägrätt	45
7.3.	Vägområde för allmän väg utan vägrätt inom detaljplan	45
7.4.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	45
7.5.	Område med tillfällig nyttjanderätt	45
7.6.	Område för enskild väg	46
8.	FORTSATT ARBETE	47
8.1.	Kompletterande tillståndsprövningar	47
8.1.1.	Arkeologi	47
8.1.2.	Vattenverksamhet	47
8.1.3.	Överskottsmassor	47
9.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	48
9.1.	Formell hantering	48
9.2.	Förändring av väghållningsansvar	49
9.2.1.	Allmänna vägar som föreslås att tas ur allmänt underhåll och övergå till enskild väghållning	49
9.2.2.	Allmänna vägar som föreslås få kommunal väghållning:	49
9.3.	Kommunala planer	50
9.3.1.	Översiktsplaner	50
9.3.2.	Detaljplaner	51
9.4.	Genomförande	52
9.4.1.	Tidplan	52
9.4.2.	Planerade åtgärder som inte fastställs i vägplanen:	52
9.5.	Finansiering	52

1. Sammanfattning

Utformningen av den nuvarande genomfarten av E22 genom Söderköping i kombination med öppningsbar bro vid passagen av Göta kanal skapar köbildningar framförallt under sommarmånaderna. För att hantera denna funktionsbrist är det angeläget att E22 förbifart Söderköping tillsammans med Skärgårdslänken och kopplingen till väg 210 kommer tillstånd.

Vägplanens förslag innebär att en förbifart av E22 anläggs väster om staden. Vägen utförs som mötesfri landsväg med mitträcke och dimensioneras för 100 km/h. Söder om väg 210 mot Linköping utförs den med 2+1 körfält och norr om väg 210 med 2+2 körfält. Ombyggnadens längd är ca 10 km. Omgivande allmänna vägnät ansluts till E22 genom fyra planskilda trafikplatser. Inga korsningar eller anslutningar i plan föreslås på E22:an. E22 passerar under Göta kanal i en akvedukt.

Väg 210 Skärgårdslänken byggs om på en sträcka på ca 2,5 km och ansluter till den nya förbifarten i den sydligast belägna trafikplatsen. Denna väg utformas för 80 km/h och med en bredd på 8 m.

Vägplaneförslaget omfattar även erforderliga omläggningar av övriga allmänna och enskilda vägar och övriga åtgärder. Bl. a föreslås indragning av vägarna 801 och 844 ur allmänt underhåll.

Kostnaden för utbyggnaden har beräknats till ca 1000 miljoner kronor. Byggstart beräknas ske år 2020, byggtiden till ca 3 år

Vägplanens föreslagna åtgärder är samhällsekonomiskt mycket lönsamma. De bidrar till effektivare transporter med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna bedöms även bidra positivt till barns och äldres möjligheter att nå sina mål inom tätorten på egen hand. Byggnationen av E22 förbi Söderköping kommer dock att ha stor påverkan på det omgivande landskapet. I det öppna landskapet kommer vägen att bli en ny visuell barriär. Nya korsningspunkter, enskilda vägar, broar, mitträcke, viltstängsel och akvedukt kommer att förändra landskapet.

Att vägen flyttas ut från tätorten gynnar genomfartstrafiken samtidigt som den nya vägsträckningen fragmenterar viktig jordbruks- och betesmark och tar mer mark i anspråk. En annan målkonflikt är att åtgärden innebär att genomfartstrafik flyttas ut från tätorten vilket är positivt för luftkvaliteten i stadskärnan samtidigt som centrumhandel kan missgynnas.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

Planläggningen av vägar bör föregås av förberedande studier med syfte att göra analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder i transportsystemet utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Sådana förberedande studier bör göras i en form som i första hand har en principiell karaktär och inte har så stark inriktning mot utformning av konkreta fysiska åtgärder.

Fyrstegsprincipen

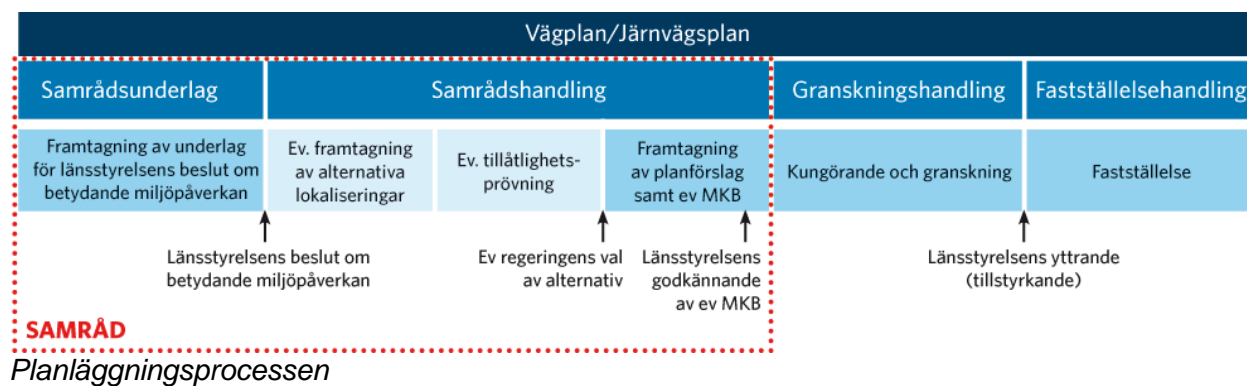


Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planlägningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



2.1. Bakgrund, ändamål och syfte med projektet

Väg E22 har en viktig funktion i det nationella stamvägnätet. Målstandarderna är mötesfri väg, med tre eller fyra körfält beroende på trafikmängd. Anspråken på reshastighet är höga med hänsyn till arbetspendling och långa avstånd mellan orterna längs kusten. Utformningen av den nuvarande genomfarten av E22 genom Söderköping i kombination med öppningsbar bro vid passagen av Göta kanal skapar köbildningar framförallt under sommarmånaderna. För att hantera denna funktionsbrist är det angeläget att E22 förbifart Söderköping tillsammans med Skärgårdslänken och kopplingen till väg 210 kommer tillstånd.

Situationen i Söderköping har varit föremål för diskussioner under lång tid och förbifarten som objekt har funnits med i Nationella Transportplanen, NTP i flera planrevideringar från år 2010.

Målsättningen med detta projekt är att tillskapa en väganläggning som uppfyller målen med ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen skall vara kostnadseffektiv i förhållande till samhällsnyttan och värna om kända natur-, miljö- och kulturintressen.

2.2. Tidigare utredningar och åtgärdsval

2.2.1. E22

Resultatet av tidigare utredningar finns redovisat i ett antal rapporter där de viktigaste är:

- Vägutredning daterad 2000-11
- Kompletterande vägutredning daterad 2004-12-20
- Tillägg till vägutredning daterad januari 2007

Utöver dessa finns ett antal mindre utredningar som analyserar problemen med väg E22 genom Söderköping.



Studerade alternativ i vägutredningen från år 2000.

Röd- Alternativ Väst 1

Grön- Alternativ Väst 2

Ljusblå- Alternativ Väst 3 Bro

Blå- Alternativ Väst 3 Tunnel

Gul- Alternativ Öst

I dessa utredningar har olika åtgärdsstyper som kan kopplas till fyrstegsprincipen studerats och till viss mån genomförts. Främst har det varit steg 3 åtgärder som t.ex. trimning av nuvarande genomfart genom effektivisering av signalanläggningar i korsningar. Utformningar av korsningar som cirkulationsplatser har studerats men inte ansett ge tillräckliga effekter. Steg 1 och 2 åtgärder såsom information och trafikdirigering har skett men har till stor del bara påverkat den akuta situationen.

2.2.2. Skärgårdslänken

När den nya E22 leds förbi Söderköping är det troligt att trafik norrifrån mot skärgården även i fortsättningen väljer vägen genom Söderköping eftersom det är den genaste vägen. Följden blir att miljön i Söderköping inte förbättras i önskad omfattning.

En förstudie för att kartlägga förutsättningarna och möjliga lösningar för en ny vägsträckning söder om Söderköping mellan E22 och väg 210, den s.k. Skärgårdslänken, togs fram 2013-02-01. I denna konstateras att vägbyggnadsåtgärder, steg 4 enligt 4-stegsprincipen, erfordras för att uppnå önskad effekt.

3. Förutsättningar

3.1. Vägens funktion och standard

3.1.1. E22

E22 är en nationell väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Vägen utgör en viktig pulsåder för fjärtrafiken i den sydöstra delen av Sverige. Vägen har även en regional funktion för pendlingstrafik mellan Söderköping och Norrköping och mellan skärgårdsområdena och Norrköping/Linköping. Vägen utgör vidare en huvudled för den lokala trafiken inom tätorten.

Sommartid är vägen en av Sveriges största turistvägar med trafik från bl. a Västervik och Öland. Denna trafikström gör att det främst kring veckosluten kan vara mycket låg framkomlighet genom Söderköping.

På landsbygdsdelarna är vägbredden 13 meter och den tillåtna hastigheten är 80-100 km/h. Mittseparering med räcke finns i ändarna av berörd sträcka, ca 1 km i söder och ca 2,5 km i norr. På samma sträcka i söder finns dessutom viltstängsel.

Större korsningar och anslutningar på landsbygdsdelarna:

- Enskild väg till Tomtaholm ansluts i trevägskäl med separat vänstersvängfält på E22:an.
- Enskild väg mot Gata ansluts i trevägskäl med separat vänstersvängfält på E22:an.
- Väg 210 mot St. Anna och skärgården ansluts i trevägskäl med separat vänstersvängfält på E22:an.
- Väg 210 mot Linköping ansluts tillsammans med Ågatan i signalreglerat fyrvägskäl med separata vänstersvängfält på E22:an.
- Väg 843 ansluts planskilt i trafikplats Klevbrinken.
- Vägarna 801 och 844 vid Korsbrinken ansluts med fyrvägskäl med separata vänstersvängfält på E22:an.

Dessutom finns ett antal mindre enskilda anslutningar främst på delen söder om staden.

Busshållplatser finns söder om staden vid Tomtaholm, Braberg, Gata och Skönberga kyrka. Norr om staden finns busshållplatser vid Dockgärdet, Klevbrinken och Korsbrinken. Samtliga hållplatser är fickhållplatser utom den vid Dockgärdet som är vägrenshållplats. En informationsplats är belägen vid Slussporten.

Inne i staden är vägens bredd cirka 9 meter och den tillåtna hastigheten är begränsad till 50 km/h. Flera signalreglerade korsningar och obebakade övergångsställen korsar vägen i Söderköping. Här finns ett antal busshållplatser och en busstation.

E22:an är belyst på delen mellan 210 mot St. Anna i söder till strax söder om och trafikplats Klevbrinken norr om staden. Även korsningarna vid Tomtaholm och Gata är belysta medan trafikplats Klevbrinken och korsningen vid Korsbrinken inte är det.

Strax norr om Söderköping passerar E22 Göta kanal på en öppningsbar klaffbro. På kanalen förekommer båttrafik under tiden 1 maj till 1 oktober. Under maj/juni-augusti öppnas bron varje hel och halv timme, kl. 9- senast kl. 20. Övrig tid sker öppning efter anmälan i förväg. Trafik enligt tidtabell förekommer därutöver. En broöppning tar 5-10 minuter. Bron medför stora köbildningsproblem vid framförallt helger under sommarhalvåret med mycket trafik på både vägen och kanalen.

Separat gång- och cykelväg finns på delen genom tätorten och vidare norrut ca 1 km till Klevbrinken norr om Göta kanal. Söder om staden måste gång- och cykeltrafiken färdas i blandtrafik på E22. Söder om Gata finns möjlighet att nyttja enskilt vägnät öster om E22. Norr om Klevbrinken kan cykeltrafiken färdas på gamla riksvägen, som är en lågtrafikerad enskild väg väster om E22, upp till Korsbrinken. Strax norr om korsningen vid Korsbrinken kan gång- och cykeltrafiken passera E22 via en gång- och cykelport. Vidare norrut mot Norrköping finns det separat gång- och cykelväg.

3.1.2. Väg 210 mot St. Anna

Väg 210 söder om samhället utgör en förbindelselänk med St. Annas skärgård. Vägen har karaktären av landsbygdsväg. Vägen är här ca 6 m bred och skyltad hastighet är 70 km/h. Ett antal enskilda anslutningar och åkeranslutningar finns på sträckan och enstaka bostadsbebyggelse förekommer i närheten av vägen. En vägrenshållplats finns i höjd med infarten till Fullerstad. Belysning saknas.

3.1.3. Väg 780, Östra Rydsvägen

Väg 780 (Östra Rydsvägen) förbinder den mindre orten Östra Ryd med Söderköping. Östra Rydsvägen löper genom stadsbebyggelse från E22 fram till Albogaleden i samhällets västra kant. Vägen är genom samhället ca 7,5 m bred och har gång- och cykelväg vid sidan om körbanan. På denna del är vägen belyst. Väster om Albogaleden byter vägen karaktär till landsbygdsväg. Skyltad hastighet är 70 km/h och vägbredden ca 6-6,5 m. Belysning saknas på denna del.

3.1.4. Väg 210, Linköpingsvägen

Väg 210 som är belägen norr om samhället utgör en viktig förbindelselänk mellan Söderköping och Linköping. Vägen är placerad i södra kanten av dalgången utmed Göta kanal och har till huvuddelen av sträckningen karaktären av landsbygdsväg. Vägbredden är ca 6 m och den skyltade hastigheten är 70 km/h med undantag av delen närmast korsningen med E22 där hastigheten är skyltad 50 km/h. Strax väster om E22 har räddningstjänsten sin anslutning till väg 210 och ca 350 m från E22 ansluter Högmarksvägen som utgör utfart för en entreprenadverksamhet samt ett antal bostadsfastigheter. En busshållplats finns vid Kungsängen. Vägen är belyst på delen närmast E22.

3.1.5. Väg 843

Väg 843 utgör en länk mot Östra Husby och vidare ut mot Vikbolandet. Vägen ansluter till E22 t trafikplats Klevbrinken i höjd med Ramunderberget strax norr om Göta kanal. Vägbredden är 6,5-8 m och hastigheten är skyltad med 80 km/h. Ca 400 m öster om E22 har ett verksamhetsområde med industri sin anslutning till väg 843. I övrigt förekommer några mindre anslutningar av bostadsfastigheter och enskilda vägar. Belysning saknas.

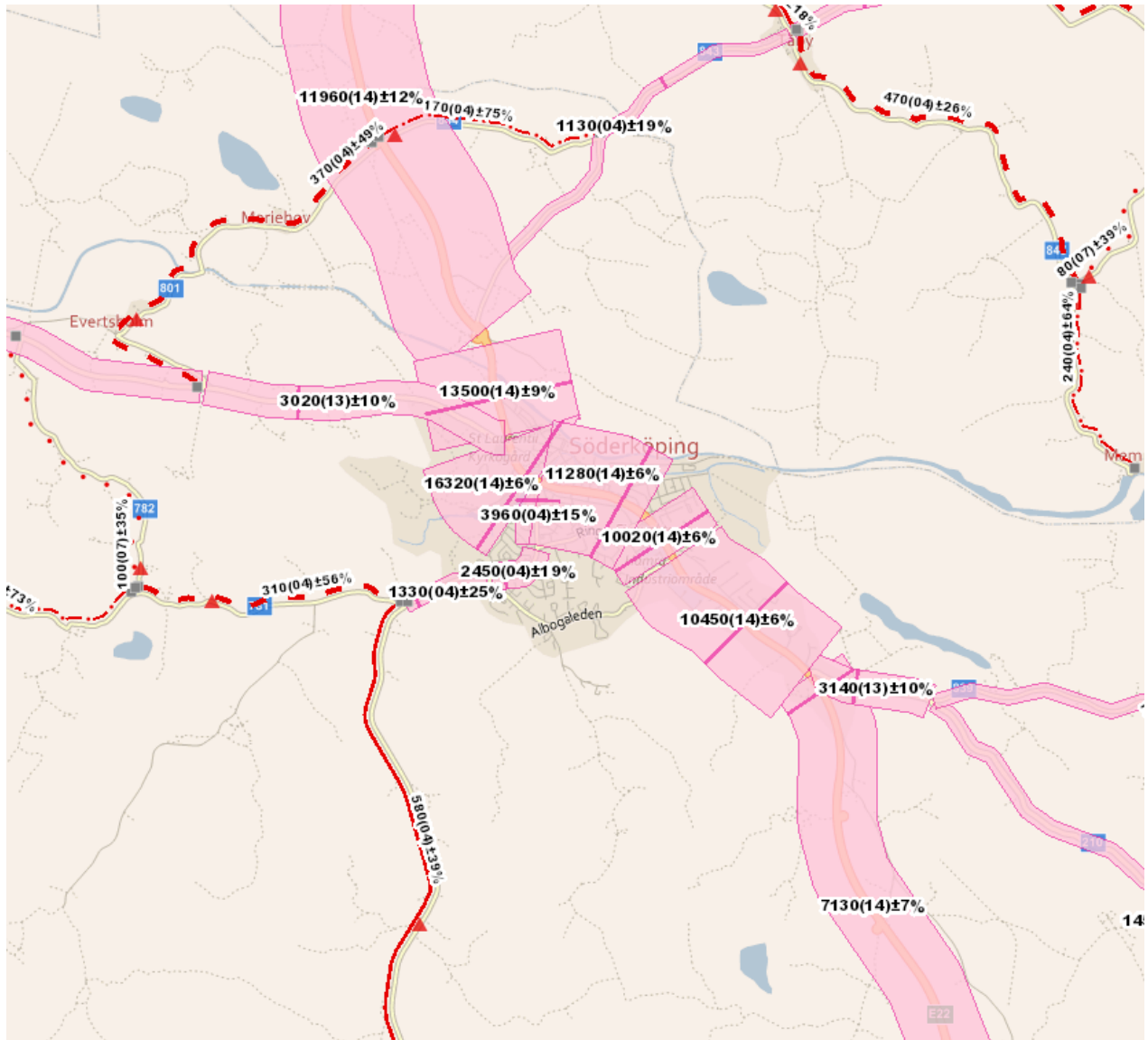
3.1.6. Väg 801

Väg 801 är en förbindelselänk mellan väg 210 väster om Söderköping och E22 norr om Söderköping. Vägen ansluter till E22 i projektets norra gräns vid Korsbrinken via målade refuger med separat körfält på E22 för vänstersvägande trafik. Vägen löper västerut genom blandat landskap med blandning av skogsterräng och åkerlandskap. Ca 2,5 km väster om E22 passerar vägen över Göta kanal via en mindre öppningsbar bro. Vägen ansluter ca 3 km väster om Söderköping även till väg 210. Bredden varierar mellan ca 4,5 m till ca 6 m och den skyltade hastigheten är 70 km/h. Belysning saknas.

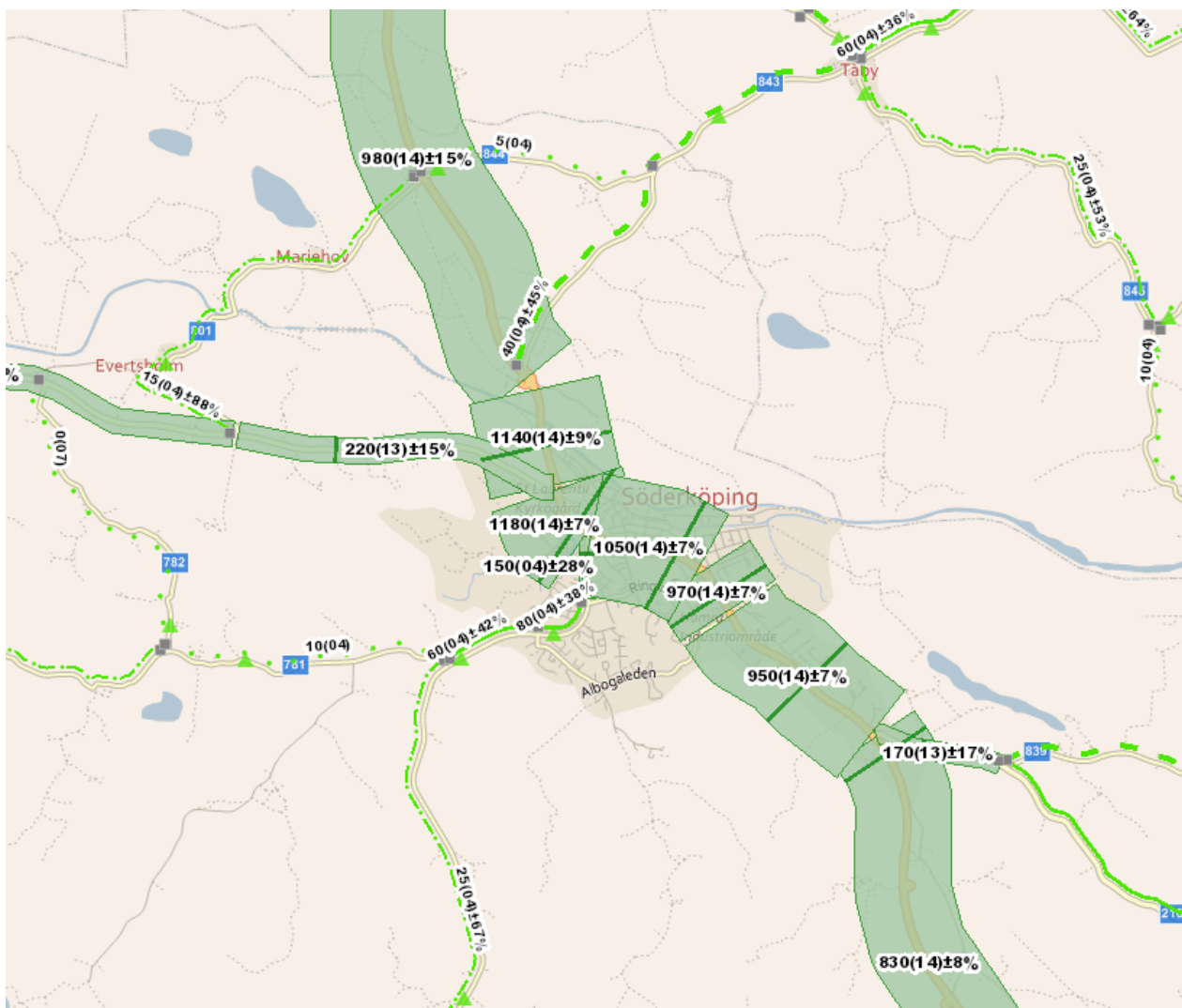
3.1.7. Väg 844

Väg 844 utgör en länk mellan väg 843 och E22. Vägen ansluter till E22 i projektets norra gräns vid Korsbrinken via målade refuger med separat körfält på E22 för vänstersvägande trafik. Vägen löper huvudsakligen genom åkerlandskap. Ca 1,5 km väster om E22 passerar vägen en större gård. Skyltad hastighet är 70 km/h och vägbredden ca 5,5 m. Belysning saknas.

3.2. Trafik och användargrupper



Trafikmängd på vägnätet omkring Söderköping. Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon. Mätår inom parentes och mätosäkerheten uttryckt i %. Källa: Trafikverket.



Trafikmängd på vägnätet omkring Söderköping. Årsmedeldygnstrafik tunga fordon. Mätår inom parentes och mätosäkerheten uttryckt i %. Källa: Trafikverket.

3.2.1. E22

Trafikmängden på E22 är idag ca 7 000-10 000 fordon per årsmedeldygn på sträckan söder om samhället. Andelen tunga fordon är omkring 9-12 % av årsmedeldygnstrafiken. Genom samhället är trafikmängden ca 11 000-16 000 fordon per årsmedeldygn med andelen tunga fordon på ca 7-10%.

Uppgift om antal gång-och cykeltrafikanter på E22 utanför samhället saknas men bedöms som liten.

I nollalternativet, det vill säga om ny E22 inte byggs ut, beräknas trafikmängderna (år 2040) på befintlig E22 bli mellan 10 000-14 000 fordon per årsmedeldygn på sträckan söder om samhället medan sträckan genom samhället och norr därom beräknas bli omkring 17 000-22 000 fordon per årsmedeldygn. Dessa uppgifter baseras på beräkningar som har utförts inom samlad effektbedömning (SEB) utförd under hösten 2016.

3.2.2. Väg 210 mot St. Anna

Trafikmängden på denna del av vägen är ca 3200 fordon per årsmedeldygn med en andel av 5 % tunga fordon.

3.2.3. Väg 780, Östra Rydsvägen

Trafikmängden är ca 1400-4000 fordon per årsmedeldygn med en andel tunga fordon om ca 4-5%. De lägre trafikuppgifterna avser väg 780 väster om samhället medan de högre avser närmast anslutningen med E22 inne i Söderköping.

3.2.4. Väg 210, Linköpingsvägen

Trafikmängden är här ca är ca 3100 fordon per årsmedeldygn med en andel av 7 % tunga fordon.

3.2.5. Väg 843

Trafikmängden är ca 1300 fordon per årsmedeldygn med ca 9 % andel tunga fordon.

3.2.6. Väg 801

Trafikmängden är ca 400 fordon per årsmedeldygn med en andel av ca 4 % tunga fordon.

3.2.7. Väg 844

Trafikmängden är ca 200 fordon per årsmedeldygn med en andel av ca 3 % tunga fordon

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Söderköpings kommun har cirka 14 400 invånare av vilka ungefär hälften bor i tätorten. Kommunens befolkningsutveckling är starkt beroende av vad som händer i Linköping och i Norrköping beträffande bl. a. arbetsmarknad. Om födelse- och dödstal liksom in- och utflyttningstal består och tänkta byggplaner förverkligas kan kommunens befolkning fortsätta att öka betydligt jämfört med vad som skett i början på 2000-talet och med denna ökning kommer även antalet barn och ungdomar i skolåldern att öka.

3.3.1. Företag och arbetsmarknad

Söderköping är en typisk småföretagarkommun med starka inslag av handel och en växande grupp med tjänste- och kunskapsföretag. Det finns totalt närmare 1500 företag och ekonomiska föreningar i Söderköpings kommun. Kommunen är den största arbetsgivaren. Det största privata företaget har cirka 200 anställda. Arbetsmarknaden för Söderköpingsborna utgörs av hela regionen. År 2011 arbetspendlade 3923 personer från Söderköpings kommun, de allra flesta pendlade till Norrköping. Samtidigt pendlade 1398 personer in till Söderköpings kommun från grannkommunerna och även här var de flesta från Norrköpings kommun. Betydelsen av goda möjligheter till kommunikation, särskilt utmed E22, är därför av utomordentligt stor vikt för kommunen.

3.3.2. Turism

Söderköping, och Sverige i sin helhet, har stora möjligheter för turism knuten till kultur- och naturupplevelser samt rekreation. De genuina miljöerna och den relativt orörda naturen är i sig en attraktion. Samtidigt kommer framtidens turister att ställa allt större krav på kvalitet i sina upplevelser och den miljö de avser besöka. Söderköpings kommun ska tillvarata sina stora möjligheter att utvecklas som besöksort året runt. Det ska vara lätt att hitta stadens, skärgårdens och landsbygdens besöksmål. Besöksmålen ska vara tillgängliga för alla. För att detta ska vara möjligt behövs det utvecklas bra besöksnoder, där det finns ett utbud av boendeanläggningar, uppställningsplatser för husbilar, båtplatser, caféer, restauranger och aktivitetsföretag. Detta gäller såväl i Söderköpings stad som i skärgården och längs med Göta kanal och Slätbaken. Det är också viktigt att vissa delar av upplevelseområdena tillåts vara bärare av det orörda, tysta och äventyrliga. De främsta besöksmålen är Söderköpings stad, Göta Kanal och St. Anna Skärgård.

3.3.3. Handel

Söderköping har en lång tradition som handelsstad. Även idag har Söderköping ett vitalt handelsliv, med ett relativt stort utbud av detaljhandel, både i stadskärnan och i Fix-området. I Fix-området är karaktären mera inriktad på livsmedel med Willys och ICA i spetsen, samt sällanköpsvaror som möbler, textilier, radio & TV, datorer etc. varvat med ett antal tjänsteföretag och något enstaka tillverkningsföretag. Idag råder en tuff prismässig konkurrens från närliggande stormarknader. Butiksiddkare i Söderköping måste därför utnyttja andra konkurrensfördelar, som en hög service- och kvalitetsnivå, ett unikt och nischat utbud, etc. En attraktionsfaktor är den unika miljön som finns i stadskärnan. Genom att kombinera och utnyttja fördelarna av dessa faktorer, finns mycket goda förutsättningar för Söderköping att fortsätta vara en handelsstad. Under 2014/2015 gjordes en handelsutredning för Söderköpings stad. Denna visade på att det finns fördelar om de befintliga handelsområdena (Stadskärnan, FIX-området och Norrport) utvecklas istället för att etablera nya handelsområden utanför staden.

3.3.4. Lantbruk

Söderköping har ett starkt och levande lantbruk. Mot bakgrund av den strukturomvandling som har skett och som sker inom dagens lantbruk är det mycket viktigt att, förutom möjligheterna att bedriva traditionellt jord-/skogsbruk och fiske, finna nya kompletterande verksamheter för lantbruksföretagarna. Här kan turism, gårdsbutiker och livsmedelsförädling utgöra exempel på verksamheter som kompletterar det traditionella lantbruket. Hästgårdar utgör också ett värdefullt komplement till de areella näringarna och bidrar till att hålla landskapet öppet.

3.3.5. Djurhållning

Söderköpings kommun har goda förutsättningar för djurhållning och hagmarker för bete. Djurhållningen och bete är en viktig del av naturvården genom att hålla landskapet öppet, att upprätthålla skötseln och de betesgynnande växterna. Djurhållning har också stor betydelse för livsmedelsproduktionen. Konflikter mellan boende på landsbygden och djurhållning är idag relativt ovanligt men komplicerade då djurhållning ofta sker i stora anläggningar. Lukt, buller, djurläten, dammbildning, flugor, strålkastarljus och hästallergener är exempel på olägenheter för de närboende. Söderköpings kommun tillämpar inte några fasta skyddsavstånd utan gör bedömningar från fall till fall.

3.3.6. Fiske och vattenbruk

I kommunen bedrivs både yrkesfiske och sportfiske. Antalet yrkesverksamma fiskare har minskat under en längre tid, en trend som ses i hela Sverige. Sportfiske av bland annat gädda är en av turismgrenarna i Söderköpings kommun. Kommunen antog år 2000 sportfiskebestämmelser för Storån med bland annat fredningstider. En förprojektering för att ta bort vandringshinder i Storån har genomförts. Tillstånd finns för ett fåtal traditionella vattenbrukare att producera drygt 100 ton fisk. I vatten på fastlandet bedrivs en viss produktion av kräftor. Kommunen har en välvillig inställning till vattenbruk i skärgården, dock tillåts inte fiskodlingar med större än 20 tons produktion väster om en fastställd gräns i de yttre delarna av mellanskärgården utan att speciella åtgärder för rening finns.

3.3.7. Landsbygds- och skärgårdsutveckling

År 2000 inrättade Länsstyrelsen i Östergötland tillsammans med Regionförbundet Östsam en gemensam regional bygdepeng som kan sökas av lokala utvecklingsgrupper i länet. En förutsättning för den regionala bygdepengen är att kommunen går in med en kommunal bygdepeng. En lokal utvecklingsgrupp består av personer som gått samman för att engagera sig i utvecklingen av det område där de bor. Lokala utvecklingsgrupper kallas de byalag, bygdekommittéer, byaråd, bygderåd och andra föreningar som aktivt tar del i arbetet med att utveckla bygden. Bygdepengen ska användas till omkostnader för lokalt utvecklingsarbete. Det kan vara insatser för att skapa fysiska mötesplatser (t ex gemensam grillplats), olika slag av sammankomster dit alla är välkomna för att diskutera gemensamma frågor över föreningsgränserna, insatser för att ungdomarna ska trivas bättre, för att skolan ska finnas kvar, för att behålla eller förbättra grundservice som lanthandel, kommunikationer etc. Bygdepengen är inte ett föreningsbidrag, utan är till för att underlätta samverkan mellan samtliga föreningar och boende i ett område. Skärgårdsfrågorna har av tradition en stor betydelse för Söderköpings kommun. För att främja tillväxt och hållbar utveckling i skärgården sker fokusering på att öka antalet åretruntboende och att öka antalet aktiva företag.

3.4. Landskapet och staden

Området för den nya sträckningen av E22 förbi Söderköping har ett omväxlande landskap med en varierande topografi, flera viktiga natur- och kulturmiljöer samt närhet till skärgården och småskalighet i bebyggelsen. Landskapsbilden och utblickarna längs ny sträckning för E22 förbi Söderköping är karakteristiska för regionen och vyer erbjuds över, det av naturen och av människans kulturella verksamheter så tydligt präglade, landskapet.

Landskapet kring Söderköping tillhör den så kallade övergångsbygden, mellan slätten i norr och väster och den södra skogsbygden samt skärgården i öster. Övergångsbygden i det aktuella området präglas av ett småbrutet landskap med lägre liggande åker- och hagmarker med omgivande skogbeklädda höjder. I söder finns även mer sammanhängande skogsmark.

I öst-västlig riktning finns dalgången, där Göta kanal idag löper, som utgör en förlängning av havsviken Slätbaken.

För orienterbarhet är landmärken betydelsefulla. De är viktiga för igenkänning och för att bedöma avståndet. Söderköpings stadssiluett med kyrktornen är ett tydligt riktmärke för trafikanter som färdas utmed vägen. Vattentornet i Söderköping och intilliggande mast är ett landmärke som kan skimras från flera platser utmed den nya sträckan. Det sticker upp över trädtopparna och utgör ett otypiskt inslag i landskapet.

Göta kanal och Dockan vid Klevbrinken är andra säregna landmärken i området, likaså den vackra Ekshagen vid Blackstad. Gårdsbebyggelse med stora rödmålade ekonomibygnader är också värdefulla landmärken utmed sträckan.

Trots en relativt lång sträcka med likartad karaktär upplevs landskapet ändå inte enformigt tack vare sin variationsrikedom. Trafikanten färdas växelvis genom skogspartier med blandskog och öppet odlingslandskap som bjuder på utblickar över åkermarkerna. Stora kvalitéter finns i det levande jordbrukslandskapet som helhet och det är värdefullt att det brukas och hålls öppet.

De landskapliga värden, visuellt samt natur- och kulturvärden som finns i området är väl värda att bevara. Utblickarna är särskilt värdefulla i landskapet och viktiga att behålla. Utan dem skulle det över huvud taget inte vara möjligt att uppleva det kringliggande landskapet.

3.5. Miljö och hälsa

Söderköpings omgivningar har en mycket omväxlande och rik natur. Det finns en rikedom av vackra ekhagar, äldre tallskogar, betesmarker och småbrutna odlingslandskap i närheten av Söderköping med en del alldeles inpå tätorten. Trakten kring Söderköping kännetecknas av två karaktärsdrag. Det ena är den fond Slätbakenförkastningen bildar norr om Söderköping, med branta berg toppade av tallhällmark. På flera ställen bryts förkastningen av djupa sprickdalar. Den andra karaktären består av en jordbrukspräglad dalgång som sträcker sig i öst-västlig riktning. I dalgången nedanför Slätbakenförkastningen mynnar flera vattendrag, som Göta kanal, Storån och Tvärån. Det finns öppna, ofta betade ravinsidor, som bildar en kontrast mot det omgivande flacka jordbrukslandskapet. En naturvärdesinventering har genomförts för att få kunskap om områdets känslighet. I den har identifierats ett 60-tal naturvärdesobjekt, både hag- och ängsmarker, åkerholmar, vattenområden och hällmark med tallskog.

Omgivningen ligger inom ett rikt kulturhistoriskt landskap med många kända forn- och kulturlämningar. För att få kunskap om det finns okända kulturlämningar har under 2014-2016 arkeologiska utredningar genomförts i området och en kulturarvsanalys tagits fram av Östergötlands museum. I området finns tre kända kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för dess kulturhistoriska karaktär, av vilka två sammanfaller med riksintresse för kulturmiljövård; Skönberga Husby och Göta kanal. Det tredje området ligger vid trafikplats Södra och är en sammanhängande fornlämningsmiljö med gravar, stensträngar och förmodligen boplatser med en trolig datering till järnålder.

Idag går den hårt trafikerade E22 rakt genom tätorten vilket gör att belastningen med buller, vibrationer och avgasutsläpp påverkar de boende påtagligt längs vägens nuvarande sträckning. Söderköpings stad ligger på ett ca 20-25 m tjockt lager sättningsbenägen lera. Detta medför att den tunga trafiken på E22, ihop med vägbanans ojämnheter, åstadkommer vibrationer och sättningskador på närliggande fastigheter. Vibrationerna fortplantar sig också in mot den medeltida stadskärnan.

Redan idag utsätts de kulturhistoriska objekten i den medeltida stadskärnan för kvävedioxidutsläpp med värden som anses skadliga enligt Riksantikvarieämbetet och löper större risk att påverkas negativt med ökad trafikmängd.

Risken för olyckor med farligt gods inom tätbebyggt område är stor. E22 har sin sträckning genom del av det yttre skyddsområdet för vattentäkten till Söderköpingsborna.

Idag utgör E22, som går igenom tätorten, en barriär för oskyddade trafikanter. Det är problematiskt för barn att korsa vägen för att ta sig mellan skola, bostad och fritidsaktiviteter. Den medeltida stadskärnan finns inklämd mellan Göta kanal och E22. Det gör att strövområdet runt den medeltida bebyggelsen inte kan utnyttjas fullt ut. I kommunens planering finns ambitioner att hålla samman stadsmiljön. Nuvarande E22 utgör en uppenbar barriäreffekt som motverkar kommunens mål. För att kunna förbättra boende- och trafikmiljön krävs omfattande standardhöjande åtgärder som är svåra att genomföra utan intrång i stadsmiljön och utan att skapa ännu mer barriäreffekt.

Det ligger ett antal bostadsfastigheter, skolor och strövområden i eller intill utredningskorridoren där planerad förbifart går i ny sträckning. Idag bedöms korridoren som en lugn, ostörd natur med goda möjligheter till bra boendemiljö och goda naturupplevelser i ostörd och idyllisk miljö.

3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

3.6.1. Geoteknik, hydrogeologi och berg

Den planerade förbifartens sydliga och sydvästra delar går genom en småbruten terräng med bergpartier uppstickande ur leran. Området där vägen passerar Göta kanal ligger i en bred dalgång inom den regionala förkastningszon i vilken Slätbaken ingår. Strax norr om Söderköping ligger Ramunderberget.

Jorden utgörs övervägande av siltig lera med varierande egenskaper och mäktigheter. Leran underlagras av silt följt av allt grövre friktionsjord där jorddjupen är stora. Jorddjupet är som störst söder om Göta kanal där det uppgår till omkring 40 meter till berg. I området finns det tillgång till berg med bra kvalitet och god användbarhet för vägbyggnadsändamål.

I området kring Göta kanal förekommer högt grundvatten i friktionsjorden under leran. Grundvattnets trycknivå är belägen strax under markytan vilket innebär att det finns ett grundvattentryck underifrån med en lyftkraft på jorden. Leran i dalgången är mycket sättningskänslig, vilket innebär att om man sänker grundvattnet riskerar man att få sättningar.

På delen norr om Göta kanal, norr om trafikplats Klevbrinken, är befintlig E22 i dåligt skick då det har bildats sättningar på delar av sträckan.

3.6.2. Passagen av Göta kanal

Kanalen är öppen för båttrafik under tiden 1 maj till 1 oktober. Arbeten som kräver avstängd kanal är begränsad i tid till den båtfria säsongen.

3.6.3. Ledningar

Utmed berörd sträcka för projektet förekommer ledningar i form av el, tele, data/fiber och kommunala vatten- och avloppsledningar i olika omfattning. Längs projektets södra delar där vägen planeras gå genom skogs- och åkerlandskapen är förekomsten av ledningar mindre medan det i de stadsnära områdena är mer riklig förekomst av ledningar. Mest förekomst av ledningar är på sträckan väg 210 (Linköpingsvägen) upp till korsningen mellan E22 och väg 801/844.

Utöver ovan nämnda ledningsslag förekommer även täckdiktningföretag i åkerlandskapen.

3.6.4. Trafik

Stora delar av projektet byggs i råmark och kan därmed byggas i princip opåverkat av pågående vägtrafik. Detta gäller framförallt E22 från Braberg i söder upp till väg 210 (Linköpingsvägen). Detta är fördelaktigt både ur arbetsmiljösynpunkt samt ur trafikantsynpunkt eftersom störningarna i pågående trafik kan hållas på en låg nivå. Mindre åtgärder kommer dock att krävas för att leda förbi trafik vid korsande enskilda och allmänna vägar.

Delen från väg 210 (Linköpingsvägen) och norrut kommer delvis att byggas inom trafikerade områden vilket innebär störningar för vägtrafiken. För att minimera störningarna kommer det att krävas vissa provisoriska vägar vid omledningar förbi arbetsplatsen.

Frångången del av E22 söder om tätorten kommer på en sträcka av ca 1 km smalnas av och bli en del av Väg 210 Skärgårdslänken. På denna sträcka kommer arbeten att behöva utföras inom trafikerat område.

3.6.5. Masshantering

I projekt av den här storleken är det viktigt ur många hänseenden att massomflyttningar och överskott på massor begränsas i omfattning. Det finns både samhällsekonomiska och miljömässiga skäl till detta. I en strävan efter massbalans placeras vägen så att behovet av byggbart material motsvaras av den volym som schaktas undan i väglinjen. Sten- och krossmaterial och vissa moränmassor och vegetationsjord kan oftast användas i vägprojektet.

Vissa jordmaterial som t. ex lera är däremot svårare att få avsättning för. I projektet kan dessa exempelvis användas till bullervallar, tryckbankar, terrängmoduleringar och släntfyllnader men det blir ändå ett överskott av dessa massor trots att massbalans har eftersträvat.

En del av överskottsmassorna skulle kunna nyttjas utanför projektet till exempelvis buller- och skyddsvallar eller täckning av deponier. Exakt hantering av överskottsmassorna beslutas i ett senare skede inom ramen för vägentreprenaden. Samråd med länsstyrelsen och kommunen kommer fortlöpande att ske i samband med att behovet av upplagsytor blir mer specificerat. De markägare som kan bli berörda kontaktas av Trafikverket.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

Alternativa lösningar både öster och väster om Söderköping har studerats. Utmaningen i samtliga alternativ har passagen av kanalen varit. Det krävs en segelfri höjd på minst 22 meter. De olika lösningar som studerats är öppningsbar bro, högbro, tunnel under kanalen och båtlyft.

4.1.1. Tunnelalternativet

Vägverket Region Sydöst beslutade 2002 med stöd av vägutredningen från 2000, att ett alternativ väster om staden (Alternativ väst 3 tunnel) med tunnel under Göta kanal skulle ligga till grund för fortsatt planering. Målet var att sänka kostnaden för tunnelalternativet för att underlätta finansiering. Vägverkets beslut lämnade också möjlighet till en lösning med en öppningsbar bro om tunnelalternativet inte skulle kunna finansieras.

4.1.2. Båtlyften

AB Göta kanalbolag lade fram en alternativ lösning för passage av kanalen genom att båtarna lyfts över E22 i en så kallad båtlyft. Idén om en båtlyft resulterade i ett tillägg till vägutredningen i januari 2007. Vägverket beslutade 2008-06-02 att alternativet med en båtlyft, belägen i samma sträckning som det tidigare utredda alternativet Väst 3 tunnel, skulle ligga till grund för fortsatt planering och projektering.

4.1.3. Öppningsbar bro

En av huvudaktörerna var mycket tveksam till ett alternativ med båtlyft. Trafikverket omprövade därför beslutet. Samhällsekonomiskt gav en öppningsbar bro större nytta i förhållande till investering. Den störning för trafiken som en öppningsbar bro bedömdes medföra ansågs vara acceptabel.

4.1.4. Väg 210, Skärgårdslänken

I förstudien för Skärgårdslänken har 3 olika alternativa lokaliseringar studerats:

- Alternativ 1: Ansluter till förbifart E22 strax norr om Braberg och kopplas på befintlig väg 210 öster om befintlig E22.
- Alternativ 2: Ansluter till förbifart E22 strax norr om Braberg och ansluter till befintlig E22 i ett trevägskäl ca 200 m norr om befintlig korsning E22/väg 210.
- Alternativ 3: Ansluter till förbifart E22 ca 1,5 km norr om Braberg och kopplas på befintlig väg 210 öster om befintlig E22.

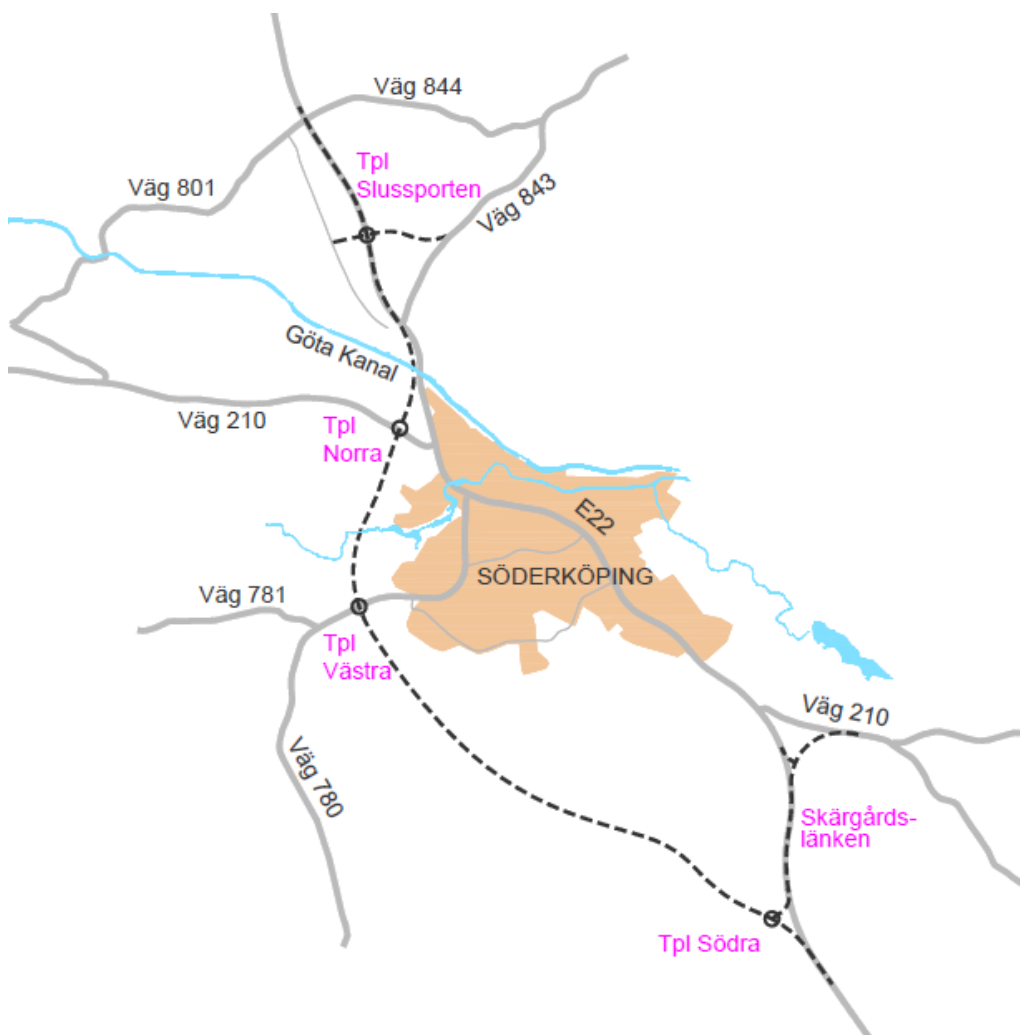
Alternativ 1 förordades då det långsiktigt levde upp till projektmålen och var mest fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt.

4.1.5. Ställningstagande

Trafikverket region Öst beslutade 2013-04-23 att inriktningen i det fortsatta arbetet i planeringsprocessen var att ta fram en vägplan för alternativet med öppningsbar bro för passagen av Göta Kanal, belägen i samma korridor som det tidigare utredda alternativet Väst 3 tunnel. Beslut fattades också att planering och genomförande av de båda objekten förbifart E22 och väg 210 Skärgårdslänken skulle samordnas. E22 förbifart skulle utformas som mötesfri väg och lokalisering av Skärgårdslänken skulle utgå från förstudiens Alternativ 1, nysträckning av väg 210 norr om Braberg.

Efter utredning i samband framtagande av vägplaneförslaget reviderades inriktningsbeslutet 2015-11-02 så att Skärgårdslänken istället skulle ansluta till E22 söder om Braberg. Vidare omprövades även beslutet avseende passagen av Göta Kanal. Istället för öppningsbar bro skulle denna utföras med akvedukt, se nedan under avsnitt 5.2 Val av utformning.

4.2. Val av utformning



Översiktlig bild av vägplaneförslaget.

4.2.1. E22

Linjeval inom korridoren

Plan- och profilstandard uppfyller VGU:s¹ krav för önskvärd standard för 100 km/h. Linjeföringen i stort för E22 framgår nedan följt av beskrivning av linjeval inom korridoren:

- Minsta horisontalradie = R 830 m
- Minsta konvexa vertikalradie= R 6500 m
- Minsta konkava vertikalradie= R 1500 m *
- Största längd lutning= 6 %

** Konkav vertikalradie vid passagen under Göta kanal vilken medges om vägen är belyst. Minsta konkava vertikalradie i övrigt på sträckan är R 4500 m.*

På sträckan genom det skogsklädda landskapet i söder (km 0-3) har vägens linjeval i plan och profil till stora delar styrts av topografin inom den utpekade korridoren följt av passagebehov för korsande vägar och de rådande geotekniska förhållandena. Förbi trafikplats Södra har ett antal olika linjer prövats (främst i profil) för att hitta den bästa lösningen för passagen av väg 210, Skärgårdslänken. Området i söder är förhållandevis fritt från natur- och kulturvärden.

För sträckan (km 3-7) över odlingslandskapet vid Alboga, Kolstad samt förbi Storån och vidare upp mot väg 210 (Linköpingsvägen) har ambitionen att minimera vägens dominerande intryck i landskapet styrt linjevalen. Vägen utformas därför med så låga bankhöjder som möjligt. Vägens placering i plan har styrts av ambitionen att i så liten mån som möjligt påverka den odlingsbara marken och möjligheterna till fortsatt brukning. På sträckan förekommer även ett antal naturvärden som styrt placeringen av vägen både i plan och profil. Det gäller bland annat ekhagar, åkerholmar och betesmarker vid Alboga (km ca 4-5,5) samt naturvärden i samband med passagen av Storån (km ca 6-6,5).

Från väg 210 (Linköpingsvägen) och norrut över dalgången söder om Göta kanal vidare upp mot nuvarande trafikplats Klevbrinken placeras vägens linjeföring i plan i korridorens östra kant för att minska påverkan på kulturvärden i samband med passagen under Göta kanal. Läget för passagen under Göta kanal är en avvägning mellan kulturvärden kopplade till kanalen och de tekniska möjligheterna att utföra byggnationen med bibehållande av den befintliga öppningsbara bron under själva byggtiden. Passagen under kanalen har därför förlagts så nära den befintliga öppningsbara bron som möjligt. Passagen under kanalen innebär att vägen ligger i skärning från passagen av Lillån upp till strax norr om nuvarande trafikplats Klevbrinken.

Strax norr om nuvarande trafikplats Klevbrinken och upp till korsningen med väg 801/844 (Korsbrinken) följer vägens linjeföring i plan och profil i huvudsak den befintliga vägens linjeföring.

¹ Trafikverkets krav på vägars och gators utformning

Geotekniska åtgärder

Där vägen ligger på en hög bank över lerjord kommer grundförstärkning att behövas för att undvika problem med sättningar och stabilitet. Förslag på grundförstärkning på dessa delar är tryckbankar i kombination med kalkcementpelare. Detta är aktuellt på flera delsträckor.

Där tryckbankar behövs vid åker- och ängsmark läggs de ut i en flack släntlutning från vägen. Detta innebär att man även fortsättningsvis kan bruka marken som tas i anspråk.

Eftersom den nya vägen ska byggas i samma läge som den gamla på delen norr om Klevbrinken så passar man på att grundförstärka även under den befintliga vägen för att undvika mer problem med sättningar.

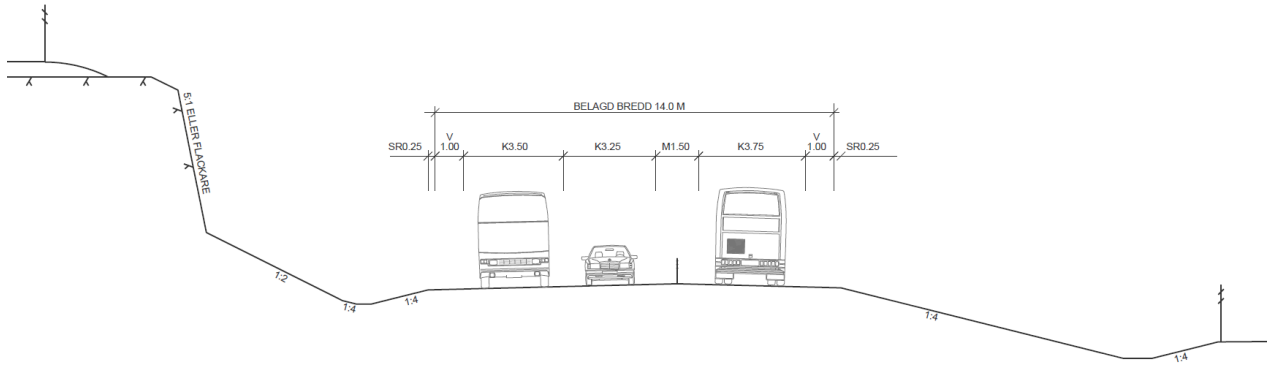
Typsektion, körfältsindelning

Ny E22 utformas som mötesfri landsväg med omväxlande 2-körfält i respektive riktning på sträckan från Braberg i söder upp till väg 210 (Linköpingsvägen). Bredden på vägen är 14 m fördelat på vägrenar om 1 m på ömse sidor, en mittskiljeremsa om 1,5 m och den övriga bredden fördelat på 3 st. körfält. I norrgående riktning utförs en omkörningssträcka och två sträckor med omkörningsmöjligheter utförs i södergående riktning. Omkörningssträckornas längd är som minst ca 1,9 km. Längsta sträcka med ett körfält utan möjlighet att köra om är ca 2,8 km.

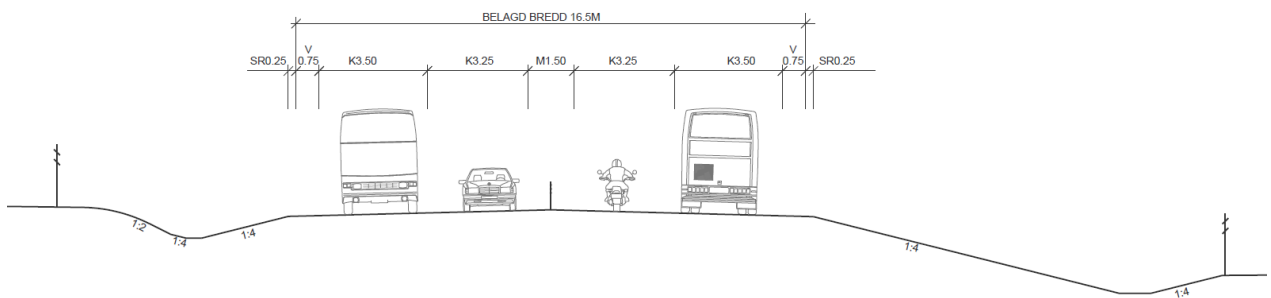
Norr om väg 210 (Linköpingsvägen) utformas E22 som mötesfri landsväg med 2-körfält i båda körriktningarna och med totalbredden 16,5 m. Bredden fördelas på 0,75 m vägrenar på ömse sidor om vägen, mittremsa om 1,5 m och den övriga bredden fördelas på 4 st. körfält (2 i vardera riktningen).

Andelen omkörningsmöjligheter, räknat på hela objektet, är 50 % i norrgående riktning och 69 % i södergående riktning.

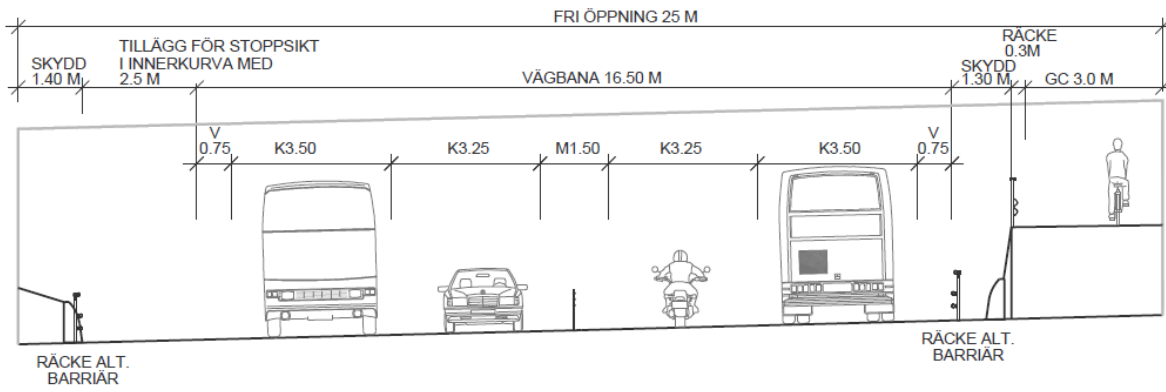
Vägförslaget innebär viltstängsel utmed ny E22 i hela dess sträckning.



Typsektion E22, Mötesfri väg, 2+1 körfält.



Typsektion E22, Mötesfri väg, 2+2 körfält.



Typsektion E22, Mötesfri väg, 2+2 körfält och gång- och cykelväg under Göta kanal.

Korsningsstandard

Ambitionen har varit att E22 ska utföras med helt planskilda korsningar och utan anslutningar varvid vägens linjeföring i plan och profil har anpassats efter dessa förutsättningar. Korsningar med allmänna vägar har därmed utformats som helt planskilda korsningar i enlighet med VGU avsnitt 4.1.5 "Planskilda korsningar (F)".²

En planskild korsning syftar till att separera korsande sekundärvägstrafik och helt undvika vänstersvängar från och till primärvägen (E22). Korsningar med primärväg och sekundärväg utformas enligt principerna för övriga korsningstyper och förbindelsevägarna kan utformas med förhållandevis enkel standard.

Passage av enskilda vägar sker via planskilda passager över eller under E22. I vissa fall samlokaliseras enskilda vägar till en passage av E22 genom utbyggnad av parallellt enskilt vägsystem.

Trafikplats Södra

I samband med beslut om att ansluta väg 210, Skärgårdslänken, till E22 i ett sydligare läge än först planerat, har 3 olika utformningsalternativ av korsningen studerats inom en sträcka av ca 600 m från det att ny E22 lämnar befintlig sträckning och norrut. Det valda alternativet medförde de stora fördelarna att de dominerande trafikströmmarna får den kortaste resvägen samt att hastigheten för de dominerande strömmarna kan upprätthållas till 60 km/h vilket de övriga studerade alternativen inte kunde uppnå.

E22 föreslås att passera på bro över väg 210. Korsningen utformas på västra sidan om E22 med en kilformat högeravsvängskörfält från norr som mynnar direkt ut på väg 210. Påfarten mot söder, som inte har så stor trafikmängd, utformas med stopplikt mot E22.

Öster om E22 utformas avfarten från söder som en kilformat högeravsvängskörfält med stopplikt mot väg 210 vid förbindelsevägens (rampens) slut. Påfarten till E22 mot norr utformas med en kilformat avfart från väg 210 vilken medger hastigheten 60 km/h. Tillfarten till E22 sker sedan via ett högerpåsvängskörfält.

Tillfartsvägarna (ramperna) utförs med vägrenar om 0,75 m och körbana om 3,5 m.

Trafikplats Västra

Vid korsningen med väg 780 har två olika utformningsalternativ studerats. De studerade alternativen är korsning med till- och frångfartsvägar riktade åt norr eller med till- och frångfartsvägar av rutertyp. De stora fördelarna med det valda alternativet rutertyp är att bron över väg 780 blir avsevärt mindre samt att möjligheten att skapa busshållplatser som är attraktiva för kollektivtrafik längs E22 uppstår.

E22 föreslås att passera på bro över väg 780. Korsningen utformas med kilformade högeravsvängskörfält vid avfarter från både norr och söder. Påfarterna sker med enkelriktade tillfartsvägar och högerpåsvängskörfält. Anslutningar av till- och frångfartsvägar till väg 780 sker med droppformade refuger. Tillfartsvägarna (ramperna) utförs med vägrenar om 0,75 m och körbana om 3,5 m.

² Planskilda korsningar ska inte förväxlas med trafikplatser av motorvägsstandard som har högre krav på ramputförning och där det måste finnas av- och påfarter. I vägplanen används dock benämningen trafikplats för läsbarhetens skull.

Mellan korsningens sekundärvägsanslutningar till väg 780 (mellan dropparna) utförs på norra sidan en separat gång- och cykelväg avskild från väg 780 med kantsten. Gång- och cykelvägen avslutas mot väg 780 på ömse sidor om korsningen med E22.

Busshållplatser utförs i anslutning till de norra till- och frånfartsvägarnas anslutning till väg 780.

Öster och väster om korsningen med väg 780 ansluts sekundärvägen till den befintliga sektionen.

Trafikplats Norra och anslutning av väg 210 (Linköpingsvägen) till Söderköping

Vägkorridoren vid passagen av väg 210 är mycket smal vilket endast medger korsning med till- och frånfartsvägar riktade mot norr. Korsningen mellan E22 och väg 210 har bedömts vara den primära korsningen för trafik till och från Söderköping under sommarens högtrafikerade månader. En stor andel av trafiken från norr bedöms ha målpunkter i staden och avståndet mellan ny och befintlig E22 är förhållandevis litet. Nuvarande korsning mellan väg 210 och E22 är dessutom i dagsläget utformad som signalreglerad korsning. För att undersöka lämplig utformning av korsningen med hänsyn taget till den komplexa trafiksituationen har därför trafiksimulering med verktyget Vissim utförts.

E22 föreslås att passera på bro över väg 210. Korsningen utformas med till och frånfartsvägar riktade mot norr. Till- och frånfartsvägarna ansluts till sekundärvägen (väg 210) med cirkulationsplatser på ömse sidor om E22.

Avfart från norr sker via ett separat högaravsvängskörfält som efter avfarten från E22 mynnar ut i en 2-fältig frånfartsväg (ramp). Påfart mot söder sker via separat högerpåsvängskörfält.

Avfart från söder sker via separat högeravsvängskörfält och påfart mot norr sker via en direktutfart som mynnar ut i ett eget körfält på E22 norrut.

Cirkulationsplatsen väster om E22 utförs med 2 körfält med 2-fältig tillfart från E22 och 2-fältig frånfart mot Söderköping. Övriga till- och frånfarter i cirkulationsplatsen utförs enfältiga. Rondellens storlek har i denna cirkulationsplats gjorts något större för att möjliggöra en eventuell framtida ytterligare anslutning.

Väg 210 mellan cirkulationsplatserna utförs med 2 körfält mot öster och ett körfält mot väster.

Cirkulationsplatsen öster om E22 utförs enfältig med ett separat körfält förbi cirkulationen österut mot Söderköping. Separat körfält förbi cirkulationsplatsen utförs även för trafikströmmen från Söderköping mot Norrköping.

Öster om cirkulationsplatsen vävs de två körfälten österut ihop till ett gemensamt körfält.

Anslutning mot räddningsstationen utformas med ett separat körfält för vänstersvängande trafik från väg 210.

Den nuvarande korsningen mellan E22 och väg 210 föreslås att byggas om till en enfältig cirkulationsplats. Ombyggnaden behövs eftersom kapacitetsberäkningar visat att en signalreglerad korsning inte bedöms klara att upprätthålla framkomligheten under de mest belastade tillfällena under sommarmånaderna med risk att trafikstörningar når ut till E22. Cirkulationsplatsen föreslås att utföras med gångpassager i plan över de norra, östra och södra anslutande vägarna.

Utmed väg 210 från nuvarande korsning och fram till väster om den västra cirkulationsplatsen i trafikplats Norra föreslås utbyggnad av separat gång- och cykelväg.

Nuvarande E22 från befintlig korsning med väg 210 och norrut mot Göta kanal och Klevbrinken föreslås utgå ur allmän väghållning (indragning av väg).

Trafikplats Slussporten

I samband med utredning av kanalpassagen har även olika alternativa utformningar av korsning norr om kanalen för anslutning av väg 843 studerats. (Vid kanalpassage för lokal trafik på befintlig öppningsbar bro behövs ingen trafikplats, se nedan i avsnitt Passage av Göta kanal).

- ”Halv” trafikplats vid Klevbrinken (km ca 8/1), av- och påfarter endast för trafik från/mot Söderköping
- ”Hel” trafikplats vid Klevbrinken (km ca 8/1), av och påfarter från/mot Söderköping samt från/mot Norrköping
- ”Hel” trafik plats vid Slussporten (km ca 9/0), väg 843 över alt. under E22.

”Hel” trafikplats vid Slussporten med väg 843 över E22 har valts. Med ”hel” trafikplats får anslutande trafik möjlighet att på ett trafiksäkert sätt ansluta även till/från Norrköping, vilket annars måste ske via befintlig korsning i plan vid Korsbrinken. Att förlägga trafikplatsen vid Slussporten medför lägre kostnad än att lägga den vid Klevbrinken. Det är också mindre lämpligt med hänsyn till lutningar på E22 att placera en trafikplats vid Klevbrinken där lutningen på E22 är 6 %. Det föreslagna läget på trafikplatsen ger dessutom ökad möjlighet att öka trafiksäkerheten på E22 ytterligare genom att kunna stänga befintlig korsning i plan med vägarna 801 och 844 vid Korsbrinken.

Väg 843 föreslås att passera på bro över E22. Korsningen utformas med kilformade högeravsvängskörfält vid avfarter från både norr och söder. Påfarterna sker med enkelriktade tillfartsvägar och högerpåsvängskörfält. Anslutningar av till- och frånfartsvägar till väg 843 sker med droppformade refuger. Tillfartsvägarna (ramperna) utförs med vägrenar om 0,75 m och körbana om 3,5 m.

Mellan korsningens sekundärvägsanslutningar till väg 843 (mellan dropparna) utförs på södra sidan en separat gång- och cykelväg avskild från väg 843 med kantsten. Gång- och cykelvägen avslutas på östra sidan av E22 mot väg 843. På västra sidan föreslås gång- och cykelvägen följa den en ny anslutningsväg mot gamla riksvägen i väster. Gång- och cykelvägen avslutas i samband med anslutning till gamla riksvägen.

Busshållplatser utförs i anslutning till de södra till- och frånfartsvägarnas anslutning till väg 843.

Passagen av Storån

Dalgången vid Storån har höga naturvärden och utgör ett viktigt stråk för djur och det rörliga friluftslivet. Av dessa anledningar och av gestaltungs-skäl föreslås passagen av Storån att ske med en ca 140 m lång samverkansbro. Brolängden medger en öppen dalgång med liten inskränkning av det fria utrymmet.

Passagen av Göta kanal

Olika alternativa utformningar av kanalpassagen har utretts under arbetet med framtagande av vägplaneförslaget:

- Öppningsbar bro för ny E22:
 - Nuvarande öppningsbar bro behålls för lokal trafik och gång- och cykeltrafik. Ingen trafikplats norr om passagen av Göta kanal. Lokaltrafik passerar E22 planskilt via bro över/under E22 norr om Göta kanal.
 - Nuvarande bro rivs och lokaltrafik och gång- och cykeltrafik passerar Göta kanal på samma bro som E22. Hel eller halv trafikplats norr om Göta kanal.

- Akvedukt:
 - Nuvarande öppningsbar bro kvarstår för lokaltrafik till Mariehov/Ramunderberget och gång- och cykeltrafik. Ingen trafikplats norr om passagen av Göta kanal. Lokaltrafik passerar E22 planskilt via bro över/under E22 norr om Göta kanal.
 - Ny öppningsbar bro över Göta kanal för gång- och cykeltrafik i samma läge som den nuvarande bron. Lokaltrafik till Mariehov/Ramunderget trafikerar E22 under Göta kanal. Halv trafikplats norr om Göta kanal.
 - Alla trafikantslag passerar under Göta kanal via akvedukt. Befintlig öppningsbar bro över Göta kanal rivs. Ny trafikplats norr om Göta kanal (Valt alternativ).

Vid jämförelse av alternativen är resultatet entydigt. Båda alternativen med öppningsbar bro visade sig genom trafiksimuleringar innebära större störningar på vägnätet än förväntat. Bland annat ledde broöppningar till att köer på E22 skulle växa söderut förbi trafikplatsen vid väg 210 (Linköpingsvägen) och orsaka stora störningar i trafikplatsen med intilliggande sekundärt vägnät. Detta skulle medföra stora restidsförluster för trafikanterna. Simuleringarna visade också på problem i trafikplats Norra (korsning mellan väg 210 (Linköpingsvägen) och E22) när trafik efter en broöppning ska avbördas och en stor andel av denna trafik under en kort period ankommer till sekundärvägnätet mot Söderköping.

Akvedukt som nyttjas av samtliga trafikantslag föreslås. Befintlig öppningsbar bro rivs. Detta är det alternativ som är mest hållbart både för miljön och ekonomin samt innebär inga sådana restidsförluster som en öppningsbar bro skulle innebära. Akvedukt innebär också avsevärt minskade störningar för båttrafiken på Göta kanal.

För att inte göra påverka grundvattennivåer i området kommer täta trågkonstruktioner att utföras i anslutning till akvedukten. Trågen och akvedukten kommer att utföras så att de hållas på plats med hjälp av sin egetyngd. Akvedukten kommer även att behöva grundförstärkning med pålar.

Belysning

E22 förses med belysning på sträckan trafikplats Norra - Klevbrinken, km ca 7,0-8,1, pga. vägens vertikalkgeometri (konkav radie = 1500 m) samt störande/missledande ljus från befintlig och planerad bebyggelse.

Gång- och cykelporten under E22 vid Klevbrinken, km ca 8,1, belyses för att öka trygghetskänslan.

Väg 210 (Linköpingsvägen) belyses då den utgör infartsgata med stor trafik samt störande/missledande ljus.

Samtliga trafikplatser, inkl. korsande väg inom trafikplatsen, och ramper och anslutningar till E22 belyses.

Korsningar på väg 210 Skärgårdslänken, se avsnitt 4.2.2.

4.2.2. Väg 210, Skärgårdslänken

Ett flertal linjeval med lokalisering enligt förstudiens Alternativ 1, nysträckning av väg 210 mot St. Anna, norr om Braberg, har studerats. Samtliga dessa alternativ medför stor påverkan på landskapsbild, natur- och kulturmiljöintressen och/eller fastigheten Ljunga 4:9 med bostad och näringsrörelse med bussverksamhet.

Att istället lokalisera Skärgårdslänken söder om Braberg och nyttja delar av befintlig E22, dvs. enligt vägplanens förslag, medför betydligt mindre påverkan på dessa intressen. Dessutom medför denna lokalisering, bl. a genom utnyttjandet av befintlig E22, en lägre kostnad.

Från korsningen med E22 (trafikplats Södra) fram till befintlig E22 vid Braberg (km 0-0,7) utformas vägen som tvåfältsväg för dimensionerande hastighet 60 km/h med vägbredd 8 m.

Vägen utformas i övrigt för 80 km/h. Söder om Braberg följer väg 210 nuvarande E22 i plan och profil. Nuvarande E22 smalnas av från ca 14 m till 8 m genom att nuvarande slänter flackas ut. Mitträcket som sitter på nuvarande E22 avlägsnas. Mitt på sträckan förekommer anslutning av enskild väg 15595 mot Braberg samt anslutning av vändplats. Båda dessa lämnas med oförändrad utformning. Strax norr om Braberg ansluter enskild väg 15374 mot Gata. Anslutningen är idag utformad med separat körfält för vänstersvängande samt vägbelysning. Ingen förändring av korsningens utformning sker enligt vägplaneförslaget.

Efter passagen av enskild väg 15374 vid Gata viker väglinjen på väg 210 av från befintlig väg för att genom en kurva ansluta till befintlig väg 210. I och med den tvära linjeföringen i plan krävs en generös linjeföring i profil för att ge siktförhållanden som medger 80 km/h. Detta medför att större delen av nysträckningen är förlagd i skärning. Ca 450 m norr om anslutningen mot Gata har enskild väg 15374 ytterligare en anslutning till E22 som idag används för närliggande näringsverksamhet. I och med att väg 210 här ligger i skärning kan av siktskäl inte nuvarande anslutning ligga kvar. Anslutningen föreslås därför flyttas ca 200 m söderut där trafiksäkra siktförhållanden för en anslutning kan medges.

Nuvarande E22 in mot Söderköping ansluts mot väg 210 via en korsning med separat körfält för vänstersvängande. Korsningen förses även med belysning.

Plan och profilstandard för väg 210 uppfyller VGU:s krav för önskvärd standard. Linjeföringen i stort för väg 210, Skärgårdslänken, framgår nedan:

	Sträckning närmast E22 (km 0-0,7) 60 km/h	Sträckning längs befintlig E22 (km 0,7-1,5) 80 km/h	Nysträckning (km 1,5-2,6) 80 km/h	
Minsta horisontalradie	140 m	1260 m	440 m	
Minsta vertikalradie konvex konkav	5000 m 1500 m	2000 m* 1000 m**	10000 m -	
Största lutning	4,5 %	3,8 %	2,5 %	

* kort båglängd (kortare än stoppsikt)

** belyst väg (befintlig belysning)

Den del av väg 210 som idag ansluter till nuvarande E22 i höjd med Skönberga kyrka föreslås utgå ur allmän väghållning (indragning av väg) från korsningen med nuvarande E22 fram till där ny sträckning av väg 210 ansluter till befintlig sträckning.

4.2.3. Väg 843

Väg 843 föreslås att ges en ny sträckning med en längd av ca 800 m och med en placering norr om nuvarande väg. Linjevalet har tillkommit genom studier av möjligheterna att utföra en trafikplats i nuvarande trafikplats Klevbrinken som visade att en ny korsningspunkt norr om den befintliga var mest fördelaktig (se Trafikplats Slussporten i avsnitt 4.2.1). Vägen utformas för 80 km/h med bredden 8 m fördelat på vägrenar om 0,75 m och körfält om 3,25 m. Linjeföringen följer topografin från nuvarande E22 österut mot befintlig väg 843.

Plan och profilstandard för väg 843 uppfyller VGU:s krav för önskvärd standard. Linjeföringen i stort framgår nedan:

- Minsta horisontalradie = R 400 m
- Minsta konvexa vertikalradie= R 3000 m
- Minsta konkava vertikalradie= R 1345 m *
- Största längdlutning= 5 %

* kort båglängd (kortare än stoppsikt).

En fastighetsanslutning föreslås vid km ca 0,7 och den nuvarande väg 843 föreslås att anslutas vid km ca 0,95.

Befintlig väg 843 från nuvarande trafikplats Klevbrinken fram till ny anslutning till den nya sträckningen av väg 843 föreslås utgå ur allmän väghållning (indragning av väg).

4.2.4. Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik kommer inte vara förbjuden på E22 eller någon av de övriga allmänna vägarna inom projektet. Längs den nya sträckningen av E22 bedöms behovet av att gå eller cykla som mycket litet och det saknas egentliga målpunkter längs sträckan. Andelen gång- och cykeltrafikanter bedöms därför som små till måttliga i projektets södra delar (E22 och väg 210, Skärgårdslänken) vilket enligt övergripande krav i VGU medger trafikering i blandtrafik på en vägren $\geq 0,75$ m. I södra delen av projektet finns möjlighet att cykla på lågtrafikerat vägnät av enskilda vägar fram till korsningen vid Gata längs väg 210 Skärgårdslänken. Detta vägnät är idag inte utmarkerat som cykelled.

Vid korsningarna mellan E22 och vägarna 780, 210 (Linköpingsvägen) och 843 (trafikplats Västra, Norra och Slussporten) utförs åtgärder så att gång- och cykeltrafik kan passera E22 på separat gång- och cykelväg vid sidan av fordonstrafiken. Befintlig skogsbilväg vid Alboga km ca 4,5 kommer att få en ny funktion som gång- och cykelväg för det rörliga friluftslivet och korsa under E22 genom en gång- och cykelport.

Norr om projektet finns separat gång- och cykelväg utbyggd mot Norrköping och under 2015 byggdes en separat gång- och cykelväg ut mellan nuvarande trafikplats Klevbrinken och Söderköping vilket saknades sedan tidigare. Detta medför att cykeltrafik idag inte behöver trafikera E22 norr om Söderköping. Denna funktion upprätthålls i vägplaneförslaget genom att en ny gång- och cykelväg föreslås följa E22 under Göta kanal och sedan passera under ny E22 via en ny gång- och cykelport under E22 i närheten av nuvarande trafikplats Klevbrinken. Gång- och cykelvägen avslutas sedan mot gamla riksvägen. Denna gång- och cykelväg ska verka dels som länk i det långväga cykelnätet men också som länk mellan Söderköping och området kring Dockan samt Ramunderberget.

Längs Göta kanal utförs dragvägar på ömse sidor om kanalen vilka kan nyttjas av gång- och cykeltrafik i rekreationssyfte för att passera E22 i öst-västlig riktning. Dragvägarna norr och söder om Göta kanal förbinds även till gång- och cykelvägen längs E22.

Gång- och cykelvägar utförs med en minsta bredd om 2,5 m. Gång- och cykelportar utförs med en fri höjd på minst 2,7 m.

4.2.5. Kollektivtrafik

På E22 berörs befintliga hållplatser vid Braberg, Gata, Dockgärdet, Klevbrinken och Korsbrinken av vägförslaget. För nuvarande väg 210 berörs hållplatser vid Fullerstad (söder om Söderköping) samt Kungsängen (norr om Söderköping).

Följande förändringar föreslås i vägförslaget:

Väg	Hållplats	Antal påstigande/ dygn enligt statistik	Förändring i vägplaneförslaget
E22	Braberg	< 1	Ingen förändring från nuvarande utformning.
E22	Gata	3	Befintliga hållplatser tillgänglighetsanpassas med förhöjda plattformar med ledstråk och kontrastlinjer.
E22	Dockgärdet	9	Hållplatsen utgår. Resande med kollektivtrafik hänvisas till hållplats längs nuvarande E22 vid Östra Rydsvägen
E22	Klevbrinken	4	Hållplatsen utgår. Resande med kollektivtrafik hänvisas till ny hållplats vid trafikplats Slussporten alternativt till hållplats längs nuvarande E22 vid Östra Rydsvägen
E22	Korsbrinken	3	Hållplatsficka för södergående kollektivtrafik föreslås flyttas norrut närmare gång- och cykelport. Hållplatsen tillgänglighetsanpassas med förhöjd plattform och ledstråk samt kontrastlinjer. Gångväg mellan hållplats och befintlig gång- och cykelväg anordnas.
210	Fullerstad	< 1	Hållplatsen utgår. Resande med kollektivtrafik hänvisas till hållplats vid Skönberga Kyrka.
210	Kungsängen	< 1	Hållplatsen utgår. Resande med kollektivtrafik hänvisas till hållplats längs nuvarande E22 vid Östra Rydsvägen

Utöver ovanstående föreslagna förändringar så föreslås nya hållplatser byggas på till/frånfartsvägar vid korsningarna mellan E22 och vägarna 780 och 843 (trafikplats Västra och trafikplats Slussporten). Hållplatserna utformas tillgänglighetsanpassat med förhöjda plattformar och gångtytor med bredden 2,25 m till/från hållplatsen. Hållplatserna utformas även med yta för väderskydd.

Hållplatsen vid trafikplats Västra avser att möjliggöra framtida behov angöring för långväga länsöverskridande expressbusstrafik.

4.2.6. Enskilda vägar, skogsbilvägar, övriga vägar

För följande vägar som passerar E22 föreslås vägportar med full fri höjd (dvs. minst 4,7 m) under E22. Portarna kan också användas av det rörliga friluftslivet och ger också passagemöjligheter för vilt.

- Skogsbilväg vid Braberg, km ca 1,0, sammanbindas med enskild väg 15595 som korsar E22 planskilt vid km ca 1,5. Porten anpassas här särskilt för att möjliggöra passage av vilt under E22.
- Skogsbilväg vid Årtlöten km ca 2,3
- Enskild väg 14838 km ca 3,2

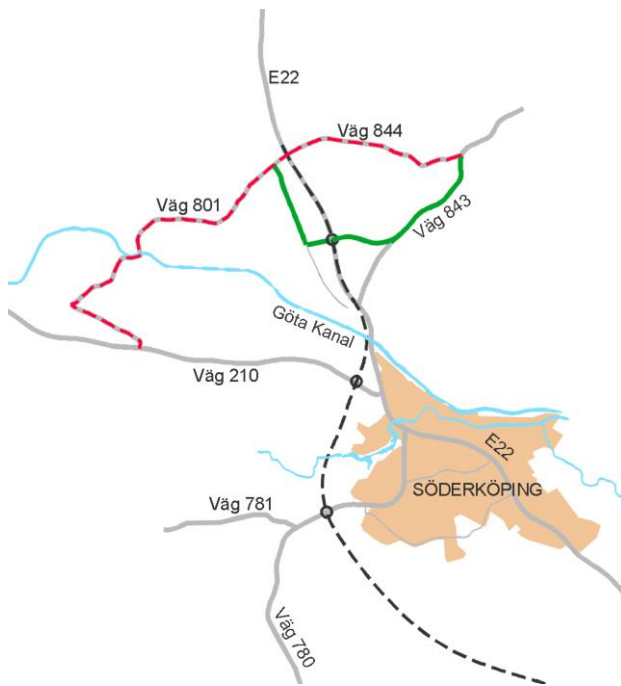
Enskild väg 14837 (Brobyvägen) föreslås passera på bro över E22 vid km ca 6,35.

Ny vägsträckning, mellan gamla riksvägen och E22, väster om trafikplats Slussporten (E22 km ca 9,0) kommer att planläggas via detaljplan med kommunalt huvudmannaskap.

4.2.7. Väg 801 och 844

Vägarna 801 och 844 föreslås dras in från allmän väghållning i hela sina längder. Vägarna är inga genomfartsleder och inte heller övergripande vägar i vägsystemet. Vägarna leder inte till någon allmän inrättning och behövs därför inte för det allmänna.

Anslutningar mot E22 föreslås stängas medan anslutningar mot väg 843 respektive 210 föreslås ligga kvar i oförändrad utformning. Tillträde till ut- och infart mot E22 tillgodoses via utbyggnaden av trafikplats Slussporten med tillhörande vägnät på väg 843 som är en avsevärt mer trafiksäker korsning än nuvarande korsning med E22.



Översiktlig bild över föreslagen indragning av vägarna 801 och 844 (röda linjer) samt nya tillträdesmöjligheter till E22 (gröna linjer).

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

I och med förbifarten och utbyggnad av en akvedukt under Göta kanal ökar framkomligheten på E22 markant och de tidigare väntetiderna som uppstått vid trafiksignaler inne i staden och broöppningar elimineras helt vilket genom kortare restider ger mycket stora samhällsekonomiska nyttor.

Den nya förbifarten på E22 beräknas år 2040 att trafikeras av ca 8 000-10 000 fordon per årsmedeldygn på sträckan km 0-7 (trafikplats Södra - trafikplats Norra) med en andel tung trafik av 12-15 %. Norr om trafikplats Norra förväntas trafikmängden uppgå till 17 000-19 000 fordon per årsmedeldygn med en andel tunga fordon om 11 %. Trafiken på den befintliga sträckningen av E22 genom staden beräknas därmed minska med omkring 10 000 fordon per årsmedeldygn (baserat på prognoser år 2040) jämfört mot om ingen utbyggnad skulle ske. Detta innebär att den befintliga sträckningens barriäreffekt minskar avsevärt och lokalvägstrafik och oskyddade trafikanter får förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet när genomfartstrafik flyttas ut till förbifarten.

Trafikmängden på väg 780 (Östra Rydsvägen) beräknas öka med ca 2 500- 3 000 fordon per årsmedeldygn mot dagens förhållanden på grund av utbyggnaden av trafikplats Västra.

I och med att den öppningsbara bron ersätts med en akvedukt blir också kollektivtrafiken tillförlitligare och tidtabeller kan upprätthållas på ett sätt som inte tidigare varit möjligt under sommarmånaderna.

5.2. Landskapsbild och trafikantupplevelse

Byggnationen av E22 förbi Söderköping kommer att ha stor påverkan på det omgivande landskapet. Den nya sträckningen kommer att ta ny mark i anspråk. Skogsmarker kommer att öppnas upp och påverkas av vägen med kringanläggningar. I det öppna landskapet kommer vägen att bli en ny visuell barriär. Nya korsningspunkter och enskilda vägar kommer att förändra landskapet. Uppsättning av mitträcke och viltstängsel kommer både att utgöra en fysisk och en visuell barriär.

Bron över Storån, akvedukten vid Göta kanal, samt de portar och broar som det blir aktuellt med vid trafikplatserna, kommer att ha stor påverkan på landskapsbilden.

Trafikanter som färdas längs den nya vägen kommer att kunna uppleva en ny del av landskapet. Tidigare dolda områden blir tillgängliga och den nya vägen kommer att medföra möjligheter till nya utblickar.

Boende i anslutning till befintlig väg kommer att uppleva en positiv förändring av landskapsbilden. Den tidigare trafikdominerade miljön kommer att upplevas som lugnare när en stor del av trafiken flyttas över till den nya vägen. Den gamla vägsträckningen kommer att kunna användas för lokala resor och utflykter i större utsträckning.

5.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

En förbifart ger ökade pendlingsmöjligheter och möjligheter till exploatering för industrier m.m. Långväga transporter gynnas genom att det inte krävs några broöppningar, vilket ger mindre trafikstockning och kortare restid. Den lokala handeln inne i Söderköping missgynnas av minskad genomfartstrafik. Lantbruken i området kan påverkas negativt eftersom åkermarken fragmenteras och restområden bildas, vilket kan leda till att den odlingsbara arealen minskar så mycket att den inte blir brukbar. Detta gäller även den hävdade hagmarken som kräver aktivt bete för att inte växa igen. Den nya förbifarten skapar möjlighet till utveckling av djurhållning genom att öka tillgängligheten till tätortsnära landsbygd. Turismen i Söderköping kan komma att påverkas negativt eftersom förbifarten går utanför stadskärnan och inbjuder inte till spontana stopp. En akvedukt kan dock utgöra ett attraktivt besöksmål för sommarturister.

5.4. Miljö och hälsa

En väg igenom ett eklandskap med ca 50-talet värdeobjekt i form av åkerholmar, betesmarker och hagar, biotopskyddade diken medför märkbara negativa konsekvenser. Eklandskapet sydväst om Söderköpings tätort delas upp i två delar till följd av den nya vägsträckningen genom det ostörda landskapet. Generellt sett är det negativt för det sammanhängande landskapet med flera värdekärnor som är beroende av varandra. Genom anpassning i vägprojektet påverkas endast ett begränsat antal värdekärnor av direkt intrång. Fem åkerholmar berörs helt eller delvis av intrång. Intrång behövs i 14 vattendrag och diken.

Eftersom större delen av den planerade vägen utgör en helt ny sträckning kommer kulturlandskapet runt Söderköping att förändras. Kulturmiljöområdet vid Göta kanal delas upp vilket medför stora negativa konsekvenser för det regionala kulturmiljöintresset. Med en akvedukt dämpas dessa negativa intressen och bedöms medföra en märkbar negativ konsekvens. Tillgängligheten mellan brovaktarstället och den gamla järnvägsmiljön kan nås via dragvägarna utmed kanalen. Detta bedöms mildra den förväntade barriäreffekten som vägen utgör.

Genom en anpassning av Skärgårdslänkens utformning undviks intrång i området Skönberga Husby och därmed kan denna kulturmiljö sparas.

En ny vägsträckning kommer att dela kulturmiljöområdet vid trafikplats Södra i två delar. Detta medför en kraftig fysisk och visuell barriäreffekt. Enskilda fornlämningar kommer helt eller delvis att tas bort för att möjliggöra vägens sträckning. Detta innebär stora negativa konsekvenser på upplevelsevärdet och det pedagogiska värdet eftersom denna sammanhängande fornlämningsmiljö splittras upp.

I samband med vägprojektet påverkas hälso- och säkerhetsaspekter av störningar från trafiken i det aktuella området. Störningskällor utgörs av buller och vibrationer. Dessutom medför trafiken utsläpp och kan upplevas som en barriär mellan olika miljöer. Friluftsområdena i Alboga/Bleckstad påverkas direkt av trafikbuller vilket medför en märkbar negativ konsekvens jämfört med dagens situation när endast enstaka bilar rör sig i området längs befintliga grusvägar.

Sannolikt kommer utsläppen att minska år 2040 på grund av förbättrad förbränning i fordon och införande av andra bränslen samt hårdare krav på utsläpp från fordonstrafiken. Med en nysträckning av E22 flyttas trafiken utanför tätorten och belastningen av utsläpp sprids ut i landskapet och koncentreras inte inom det tätbebyggda området.

Utsläppen längs den nya sträckningen kommer att öka. Luftmiljön kommer att försämrans i det öppna landskapet till följd av ökad trafik vilket lavar är känsliga för. Hur det kommer att påverka tillväxten av lavar är mycket svårt att bedöma eftersom det inte genomförts någon inventering på detaljnivå. Eftersom koncentrationen av utsläppen kommer att minska från nuvarande nivåer inne i Söderköping, men öka något i det öppna landskapet bedöms projektet medföra små negativa konsekvenser.

Det finns även hälsorisker kopplade till transporter med farligt gods som vid en olycka kan innebära fara för människors liv. Åtgärder vidtas för att minska utsläpp vid en eventuell olycka i Storån genom att kantbalkar placeras på bron.

Vissa vattendrag och naturområden omfattas av generellt biotopskydd och strandskydd enligt 7 kap miljöbalken. En fastställd vägplan undantas från förbud eller samrådsplikt men ska ändå behandlas.

Strandskyddet regleras enligt lag, 7 kap 15 § miljöbalken och syftet är dels att säkra förutsättningarna för friluftsliv och med denna allmänhetens tillgång till stranden, dels att tillvarata goda livsvillkor för djur- och växtliv. Storån, Lillån och Göta kanal omfattas av generellt strandskydd med 100 meter. Vägprojektet bedöms inte inskränka på syftet med strandskyddet. Under byggskedet kan det bli begränsad framkomlighet längs Storån, men när förbifarten är färdigbyggd kan Storån fortsättningsvis utnyttjas för fiske mm. eftersom vägen kommer att gå på högbro. Efter byggskedet kommer tillgängligheten till Lillån och Göta kanal bibehållas.

Grunden till biotopskyddet är att inte skada naturmiljön för de djur- eller växtarter som lever i eller intill dessa små mark- eller vattenområden. Fem biotopskyddade åkerholmar och tio diken i jordbruksmark berörs av vägprojektet. Delar av områdena tas i anspråk men de viktigaste värdena består. Genom omhändertagande av dagvatten med slamfällor bedöms inte naturmiljön påverkas negativt efter byggnationen. Dessa slamfällor kan utformas till lämpliga miljöer för groddjur och därmed skapas nya små vattenområden i landskapet som gynnar den biologiska mångfalden och mildrar den negativa effekten av intrånget.

För en verksamhet eller åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken, och som kan komma att väsentligt förändra naturmiljön, är man skyldig att göra en anmälan hos länsstyrelsen enligt MB 12:6.

5.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet innebär mycket stora positiva effekter på restid när trafiken genom samhället flyttas ut till förbifarten och hastigheten för förbipasserande trafik höjs. Vidare ger utbyggnad av en akvedukt istället för öppningsbar bro stora positiva effekter på minskad restid.

Projektet har även positiva trafiksäkerhetseffekter i och med separeringen av mötande trafik på E22 samt att antalet korsningsolyckor förväntas minska med minskad trafik inne i Söderköping.

Projektet innebär att utsläpp av kväveoxider, koldioxid, svaveldioxid och partiklar ökar medan fordonskostnader beräknas minska något.

Kostnaden för drift och underhåll kommer att öka något.

Totalkostnaden för projektets genomförande är bedömd att ligga inom spannet 800-1285 MSEK med en sannolik totalkostnad om ca 1 000 MSEK.

Samhällsekonomiska beräkningar är utförda för att bedöma projektets samhällsekonomiska nytta genom att jämföra ekonomiskt beräkningsbara effekter mot totalkostnaden för att utföra projektet. Bedömningen utförs genom att beräkna nettonuvärdeskvoten (NNK). Nettonuvärdeskvoten är en beräkning på hur mycket en investering ger tillbaka per satsad krona. Om exempelvis NNK beräknas ligga mellan 0,15 - 0,60 så betyder det att man får tillbaka mellan 1,15 till 1,60 för varje satsad krona. Nettonuvärdeskvoten ska vara större än noll för att investeringen ska gå med vinst.

Projektet är beräknad till en nettonuvärdeskvot (NNK) på ca 2,3 vilket innebär att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

5.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Med indirekta miljöeffekter avses bland annat:

- Miljöpåverkan genom sekundär exploatering. Genom att en förbifart byggs bildas ett område mellan nuvarande tätort och förbifarten som kommunen planerat för framtida bostadsbyggande och tätortsnära rekreation.
- Miljöpåverkan genom ändrad trafik på andra vägavsnitt på grund av att aktuellt vägprojekt gett systemeffekter i form av ändrad tillgänglighet. Utbyggnadsförslaget medför att Söderköpings tätort intill befintlig E22 får en betydande trafikavlastning genom tätorten. Trafikmiljöns fysiska omfattning anpassas till en mer småskalig småstadsidyll. Det innebär en betydande förbättring av boendemiljön intill befintlig E22 med avseende på buller, vibrationer, luftkvalité, upplevd trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, barriäreffekt och trivsel.
- Belastningen med vibrationer i Söderköping tätort kommer att minska när förbifarten byggs. Huvuddelen av den tunga trafiken kommer inte att åka in i Söderköping. Detta kommer att minska den negativa påverkan på framför allt det medeltida stadsnätet och byggnaderna intill nuvarande E22.

- Det planerade vägprojektet ska reducera köbildning inom tätorten, vilket i sig leder till minskade utsläpp inne i Söderköping. Detta bedöms utgöra en positiv konsekvens för de boende i tätorten och den medeltida stadskärnan, med minskad negativ påverkan.
- Genom att genomfartstrafiken flyttas från tätorten och bort från vattenskyddsområdet bedöms åtgärden medföra en positiv påverkan.
- Den nya förbifarten medför också att den gamla sträckningen genom Söderköping kan användas för omledning vid en eventuell olycka.
- Den nya sträckningen av E22 och Skärgårdslänken innebär positiva konsekvenser för hälsa och säkerhet i Söderköpings tätort eftersom tung och intensiv trafik inte kommer att ledas genom tätorten.
- Vägprojektet medför positiva konsekvenser för riksintresset för Söderköping, KE66, eftersom förbifarten genom Söderköpings tätort reduceras, vilket i sin tur kommer att underlätta kommunens avsikter att omhänderta den medeltida miljön.
- En väg genom Klevbrinken medför en barriär inom riksintresset KE 9. Förslaget att anlägga en akvedukt medför dock en positiv kumulativ effekt då akvedukten medför att vägen underordnas i landskapet och framhäver båttrafiken som utgör värdekärnan i riksintresset.
- Den negativa påverkan för lavar längs sträckan till följd av den försämrade luftkvaliteten, som nysträckningen för med sig går inte att förutsäga. Det finns dock ingen skyddad art lavar som kräver speciella åtgärder i direkt anslutning till vägområdet.

5.6.1. Sekundär exploatering

Den nya vägutbyggnaden kommer att öka attraktionskraften för vissa områden och sannolikheten för utbyggnad av nya verksamhetsområden och bostadsområden. Om det byggs nya verksamheter leder det troligen till ett större transportarbete. De ökade transportererna innebär inga nämnvärda försämringar av luftkvaliteten från hälsosynpunkt men bidrar till växthuseffekten och innebär ökade utsläpp av försurande och gödande ämnen till luft. Nya verksamhets- och bostadsområden kan innebära att områden med förhöjda natur-, kultur- och friluftslivsvärden tas i anspråk.

5.6.2. Ändrade resmönster

På den aktuella sträckan för ny E22 finns nya trafikplatser planerade. En omfördelning av trafiken mot trafikplats Västra kan förväntas längs väg 780 (Östra Rydsvägen) för att trafikanterna ska komma ut på ny E22. Utbyggnaden väntas dock inte medföra några ändrade resmönster med överflyttning av trafikanter mellan olika trafikslag.

5.7. Påverkan under byggnadstiden

Byggandet av en väg medför ett omfattande arbete med sprängningar, transporter, massförflyttningar och byggnation av vägbroar och portar. Den påverkan som vägbyggnadsarbetena medför består av avgasutsläpp, buller och vibrationer, stoft och damm samt grumling av vattendrag. Byggandet kan generera överskottsmassor och fasta restprodukter som måste tas om hand.

Vid upprättande av vägplan är det inte möjligt att exakt redovisa hur en entreprenör tänker bedriva arbetena med vägens utbyggnad. Restriktioner för att skydda värdefulla områden kommer att säkerställas vid entreprenadupphandlingen.

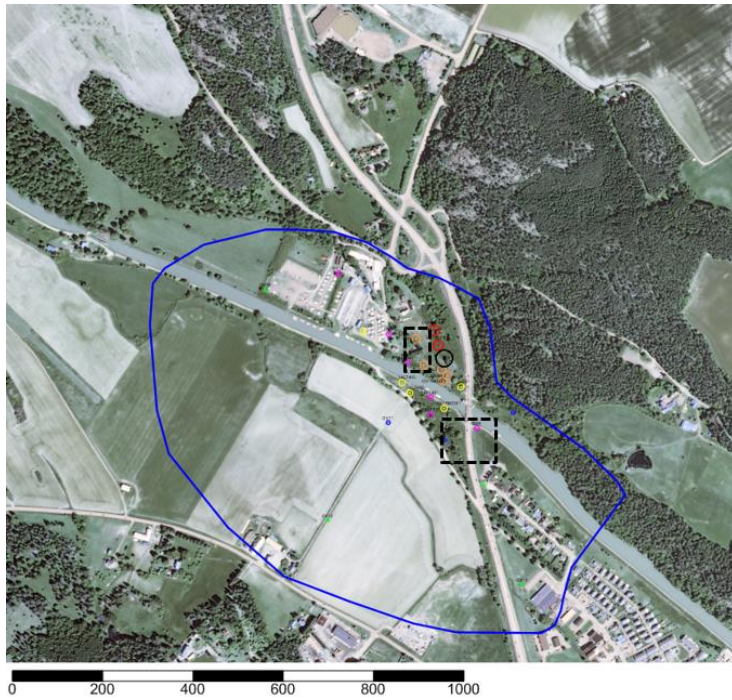
Områden närmast intill det permanenta vägområdet kommer att behövas för olika ändamål under byggtiden. Ytorna behövs för att kunna bygga vägen, för att komma åt att schakta, gräva, borra med mera. I vägplanen fastställs sådana områden med tillfällig nyttjanderätt och kan också avse ytor för hantering av massor samt uppställning av bodar och maskiner. Ibland behöver man också använda mark utanför de fastställda områdena vilket kräver tillstånd från markägaren och i vissa fall från länsstyrelsen.

Byggtiden bedöms till cirka 3 år. Påverkan på den närmaste omgivningen kan tillfälligt bli stor under själva byggtiden. Denna påverkan kan också leda till bestående konsekvenser eller konsekvenser under en längre tid. Dessa konsekvenser behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). I MKB beskrivs även förslag på kontrollåtgärder och det som kontrollen i första hand ska riktas mot.

5.7.1. Byggnation av akvedukt under Göta kanal

Den aktuella konstruktionen av akvedukten innebär en tät betongkonstruktion i driftskede och tät spont och tätkaka i kombination med schakt under vatten i byggskede. Denna byggteknik är vald för att säkerställa att en grundvattenpåverkan och följdskador av en sådan inte uppstår. Byggmetoden är kostsam, men har valts med avsikt att minimera risken för skador i omgivningen.

Det bedöms att ingen temporär eller permanent sänkning av grundvattnet kommer att behövas med föreslagna byggmetoder. Om tätningen mellan sponten och tätkakan släpper in vatten finns dock beredskap för detta. Ett preliminärt influensområde har beräknats. Detta är ett område i anslutning till den planerade anläggningen inom en radie på ca 450-650 meter. En temporär grundvattenbortledning vid fall av otäthet i spontkonstruktionen innebär en risk för skador på grundvattenberoende växtlighet, sättningsskador på mark, byggnader och konstbyggnader liksom påverkan på brunnar som nyttjas för vattenuttag. Eventuella föroreningar riskerar att mobiliseras. För att minimera risk för skador kan det bli aktuellt att anlägga två till fyra infiltrationsbrunnar inom influensområdet. Genom infiltrationsbrunnarna har man möjlighet att återföra vatten så att grundvattennivåerna återställs.



Område vid Göta kanal för byggnation av akvedukt. Utbredning influensområde grundvatten blå linje, svarta streckade rektanglar visar områden där brunnar för skyddsinfiltation kan placeras.

De skyddsobjekt som identifierats är förutom intilliggande åkermark, Göta kanal, Dockan, grundvattenmagasinet, befintlig E22 med klaffbro, Skeppsdockans camping och intilliggande byggnader och bostäder, Brovaktarbostället, en stor ek intill Brovaktarbostället, en lindallé söder om Göta kanal, samt Lillån.

6. Samlad bedömning

Vägplanens föreslagna åtgärder är samhällsekonomiskt mycket lönsamma. De bidrar till effektivare transporter med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna bedöms även bidra positivt till barns och äldres möjligheter att nå sina mål inom tätorten på egen hand. Byggnationen av E22 förbi Söderköping kommer dock att ha stor påverkan på det omgivande landskapet. I det öppna landskapet kommer vägen att bli en ny visuell barriär. Nya korsningspunkter, enskilda vägar, broar, mitträcke, viltstängsel och akvedukt kommer att förändra landskapet.

Att vägen flyttas ut från tätorten gynnar genomfartstrafiken samtidigt som den nya vägsträckningen fragmenterar viktig jordbruks- och betesmark och tar mer mark i anspråk. En annan målkonflikt är att åtgärden innebär att genomfartstrafik flyttas ut från tätorten vilket är positivt för luftkvaliteten i stadskärnan samtidigt som centrumhandel kan missgynnas.

Miljöintresse	Nollalternativet	Vägförslaget
Naturmiljö	Grön	Orange
Landskap	Grön	Röd
Kulturmiljö	Grön	Röd
Rekreation- och friluftsliv	Grön	Orange
Hälsa och säkerhet	Röd	Grön
Buller	Röd	Orange
Hushållning naturresurser	Ljusgrön	Orange
Transport av farligt gods	Röd	Grön

Samlad bedömning miljökonsekvenser

Stora negativa konsekvenser	Märkbara negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Inga eller försumbara konsekvenser	Positiva konsekvenser
Röd	Orange	Yellow	Ljusgrön	Grön

Förklaring av färgkoder i tabell.

7. Markanspråk och pågående markanvändning

7.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för väganordningar som till exempel slänter, diken och viltstängsel mm.

7.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av upprättad och när det behövs fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren har rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten upphör när vägen dras in. Bygget av vägen kan starta när vägplanen vunnit laga kraft även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse gällande intrång och annan skada. Värdebidpunkten för intrånget är den dag marken togs i anspråk. Slutlig ersättning uppräknas från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills betalning sker. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

7.3. Vägområde för allmän väg utan vägrätt inom detaljplan

Vägrätt uppkommer bara utanför detaljplanelagt område. Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser uppkommer ingen vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen och dess väganordningar genom planläggning av allmän plats.

7.4. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Områden som inte kontinuerligt används av väghållaren upplåts med inskränkt vägrätt. Vägrätten inskränks för att tillåta pågående markanvändning. Det innebär i sådana fall inskränkningar för väghållaren när det gäller att bestämma över hur marken eller utrymmet ska användas. Det kan också innebära inskränkningar när det gäller att tillgodogöra sig alster (t. ex jord- och bergmassor) och andra tillgångar. Inskränkt vägrätt uppkommer bara utanför detaljplanelagt område.

Exempel på mark som kan tas med inskränkt vägrätt är områden för tryckbankar, och områden som behövs för åtkomst vid drift- och underhåll av exempelvis dagvattenanläggningar och brokonstruktioner.

7.5. Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden behöver entreprenören få tillgång till mark även utanför det slutliga vägområdet för att kunna genomföra bygget. Dels behövs mark strax utanför vägområdesgränsen för att kunna nå arbetsområdet med maskiner och transporter, dels behövs sammanhållna ytor för etablering. Etableringsytorna ska medge utrymme för bodar, parkering och materialupplag. Det kan också behövas ytor för att mellanlagra jord- och bergmassor och ytor för omledning av vägtrafik.

7.6. Område för enskild väg

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet och redovisas därmed inte på plankartor utan framgår som illustrationer på illustrationskartorna. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förrättning enligt anläggningslagen.

I vägplanen illustreras även de vägar som inte är allmän väg men är kommunala angelägenheter och regleras genom detaljplan. Dessa vägar ingår inte i fastställelsebeslutet.

8. Fortsatt arbete

Efter genomfört samråd fortsätter Trafikverket arbetet med att ta fram vägplanen för projektet. I detta arbete kommer de synpunkter som framkommit i samråd att beaktas. Den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram ska godkännas av länsstyrelsen innan den kungörs för granskning tillsammans med vägplanen. Därefter ska vägplanen fastställas av Planprövning inom Trafikverket. Möjlighet att överklaga detta beslut finns. Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan anläggningsarbetet med vägen påbörjas.

8.1. Kompletterande tillståndsprövningar

Vägutbyggnaden som sådan omfattas inte av någon ytterligare prövning när vägplanen är fastställd av Trafikverket och har vunnit laga kraft. Däremot krävs särskild prövning för delar av arbetena. I vissa fall endast för att ange villkor för arbetenas utförande, i andra fall för att ge dispens från skyddsföreskrifter.

För detta projekt kan exempelvis följande prövningar bli aktuella:

8.1.1. Arkeologi

I enlighet med kulturmiljölagen är det länsstyrelsen som beslutar i ärenden som rör fornlämningar och den som på något sätt vill förändra en fornlämning måste ha länsstyrelsens tillstånd.

Tillstånd från 2 kap kulturmiljölagen krävs för att flytta milstolparna vid Söderköping 1:1 och Skönberga 41:1.

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). Detta gäller 11 fornlämningar och utredningsobjekt längs sträckan.

8.1.2. Vattenverksamhet

För mindre vattenverksamhet gäller anmälningsplikt enligt förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet. Exempel på vattenverksamhet som kräver anmälan är vattenverksamhet som sker i vattendrag med högst 1 m³/s i medelvattenföring eller där den bottenareal i vattendraget som omfattas av åtgärden uppgår till högst 500 m². För större åtgärder fordras tillstånd som meddelas av Mark- och Miljödomstolen.

Tillstånd för vattenverksamhet bedöms bli aktuell i samband med åtgärder kring Storån och passagen av Göta kanal. Ytterligare åtta vattendrag och diken i jordbrukslandskapet längs sträckan omfattas av anmälan om vattenverksamhet.

8.1.3. Överskottsmassor

Eventuellt behov av mellanlagringsytor utanför vägområdet kan kräva anmälan till kommunen eller ett tillstånd från länsstyrelsen beroende på vilka mängder och innehåll i massorna det rör sig om. Ett så kallat 12:6-samråd med länsstyrelsen kan också bli aktuellt.

9. Genomförande och finansiering

9.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för byggandet av anläggningen. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

9.2. Förändring av väghållningsansvar

9.2.1. Allmänna vägar som föreslås att tas ur allmänt underhåll och övergå till enskild väghållning

Indragning av allmän väg kräver särskilt beslut som fattas samtidigt som vägplanen fastställs. Följande vägar föreslås att tas ur allmänt underhåll och övergå till enskild väghållning:

- Frångångna delar av E22 mellan väg 210 (Linköpingsvägen) och Klevbrinken.
- Frångångna delar av väg 210 mot St. Anna.
- Frångångna delar av väg 843
- Vägarna 801 och 844 mellan väg 210 och väg 843. Korsningen med E22 vid Korsbrinken stängs.

Efter en föreslagen indragning av de aktuella vägarna kommer Trafikverket att ansöka om en lantmåteriförrättning för att ordna den kommande väghållningen genom att bilda en vägsamfällighet, eller om det finns en befintlig vägsamfällighet dit vägen kan läggas till. Alternativt anordna med servitut för de fastigheter som skall komma ut till allmän väg. Detta framgår vid den kommande lantmåteriförrättningen.

9.2.2. Allmänna vägar som föreslås få kommunal väghållning:

Inga allmänna vägar föreslås övergå från statligt till kommunalt väghållningsansvar i vägplanen. Detta övertagande kan ske först efter vägplanens fastställande. Orsaken är att Söderköping inte är en väghållningsmyndighet och därför endast kan ta över allmän väg via detaljplan. Befintliga detaljplaner behöver ändras och nya upprättas så att kommunen blir huvudman för allmän väg.

9.3. Kommunala planer

Nedan redovisas aktuella och pågående planer som projektet kommer i beröring med.

9.3.1. Översiktsplaner

Plan	Antagen/fastställd/laga kraft	Vägplanens beröringspunkter	Projektet överensstämmer med plan
Fördjupad ÖP förbifart E22	Antagen 2008 06-25 Laga kraft 2008-07-29 Kommer att upphävas i och med antagande av FÖP för Söderköpings stad	Förslag på åtgärder längs befintlig E22.	Ja.
Översiktsplan 2015-2030	Antagen 2015-11-04 Överklagad. Beräknas vinna laga kraft under 2016.	Alla ingående vägar	Ja.
Fördjupad översiktsplan för Söderköpings stad	Under framtagande Beräknas antas hösten 2017	Riktlinjer för befintlig E22 genom Söderköping samt markanvändning kring nya trafikplatser	Ja

9.3.2. Detaljplaner

Söderköpings kommun håller på att ta fram en ny detaljplan för väg mellan trafikplats Slussporten och gamla riksvägen.

De befintliga detaljplaner som berörs av vägplanens förslag hanteras genom ändring alternativt upphävande av delar av detaljplanen. Detta arbete är påbörjat och planerna bedöms vara antagna innan vägplanen skickas in för fastställelse.

Plan	Antagen/fastställd/laga kraft	Vägplanens beröringspunkter	Projektet överensstämmer med plan
Stadsplan över Söderköpings stad/tillägg Westra området af år 1876 upprättade plan till utvidgning av Söderköpings stad	Godkänd 1877-04-25	Väg 210, trafikplats Norra	Nej, upphävning/planändring pågår. Endast tillägget ej ersatt av nya planer.
1607, Förslag till stadsplan för stadsäga 27 m.fl.	Antagen 1977-06-09 Fastställd 1977-11-15	Anslutning till SM-Entreprenad Gång- och cykelväg	Nej, upphävning/planändring pågår
Dp 9, Detaljplan för del av stadsäga 26 m.fl.	Antagen 1989 10-19 Laga kraft 1989-11-21	Väg 210 (Linköpingsvägen) trafikplats Norra	Nej, upphävning/planändring pågår
Dp 45, Detaljplan för del av Mariehov 5:26 m.fl.	Antagen 1992-11-11 Laga kraft 1994-05-05	E22 trafikplats Slussporten	Nej, upphävning/planändring pågår
Dp 115/ÄDP 36, Detaljplan för del av Söderköping 2:1 Slussporten	Antagen 2015-11-25 Laga kraft 2015-12-25	E22 trafikplats Slussporten	Nej, upphävning/planändring pågår
Dp 142, Detaljplan för del av Drothems-Brobj 1:65 m.fl.	Antagen 2012-01-17 Laga kraft 2012-07-25	Väg 210 (Linköpingsvägen) Anslutning till räddningsstation Gång- och cykelväg	Nej, upphävning/planändring pågår

9.4. Genomförande

9.4.1. Tidplan

Följande översiktliga tidplan planeras för objektet:

- Vägplanen utställd för granskning i början av år 2017
- Vägplanen inskickad för fastställelse hösten 2017
- Vägplanen laga kraft vunnen 2019
- Upphandling entreprenör 2020
- Byggstart år 2020/2021, byggtid ca 3 år

9.4.2. Planerade åtgärder som inte fastställs i vägplanen:

- Omläggning av enskilda vägar
- Väg mellan trafikplats Slussporten och gamla riksvägen
- Skyddsåtgärder utanför vägområdet under byggtiden
- Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder

9.5. Finansiering

Kostnaden för utbyggnaden har beräknats till ca 1000 miljoner kronor. I kostnaden ingår samtliga kostnader för projektets genomförande såsom exempelvis Trafikverkets administrativa kostnader, marklösenkostnader, projekteringskostnader och entreprenadkostnader.

Objektet finansieras via den nationella transportplanen och länstransportplanen med Söderköpings kommun som medfinansier.

10. Underlagsmaterial och källor

- Söderköping E22 genom staden Trafik och Miljö, 1994-04
- Förstudie E22 förbi Söderköping, 1996-08-12
- Vägutredning E22 förbi Söderköping, 2000-11
- Väg E22 förbi Söderköping, kompletterande vägutredning, 2004-12-20
- Väg E22 förbi Söderköping, passagen av Göta Kanal, tillägg till vägutredning 2007-01
- Förstudie väg 210 Skärgårdslänken, beslutshandling 2013-02-01
- Akveduktutredning steg 1, 2015-06-18
- Akveduktutredning steg 2, 2015-10-09
- PM och utredningar tpl Klevbrinken, 2015-08-17, 2015-09-17, 2015-10-05, 2015-12-15
- PM och utredning tpl Slussporten, 2015-12-16, 2016-02-23
- PM tpl Västra, 2016-04-15
- PM tpl Norra, 2016-04-21
- PM tpl Syd, 2015-08-26
- Beslutsunderlag Broläge över Göta kanal vid Klevbrinken, 2014-10-28
- Beslutsunderlag Indelning i omkörningssträckor, 2014-09-03
- Beslutsunderlag, Skärgårdslänken, 2014-09-26
- Alternativlinje, Skärgårdslänken, 2014-12-03
- Linjeutredning Skärgårdslänken 2014-12-16
- Skärgårdslänken, kompletterande utredning, 2015-01-09
- Kompletterande utredning, Trafikpåverkan alternativt läge för Skärgårdslänken, 2015-02-02
- PM, EVA-kalkyl Skärgårdslänken i sydligt läge, 2015-02-25
- PM, Motiv för anslutning av väg 210 Skärgårdslänken söder om Braberg, 2015-03-02
- SEB, Samlad Effektbedömning 2016-10-28

Ovanstående material finns förvarat hos Trafikverket.

Övriga källor:

- Översiktsplan 2015-2030. www.soderkoping.se
- www.soderkoping.se



Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8, 632 20 Eskilstuna
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se