

Dokumenttyp: Ställningstagande
Beslutat av: Einar Schuch
Dokumentdatum: 2015-11-02
DokumentID: [DokumentID]

Ärendenummer: TRV 2013/32378
Projektnummer: 52 40 01
Ert datum: [Motpartens datum]
Ert ärendenummer: [Motpartens ärendeID]
Version: 1.1

Trafikverket

Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

E22 Förbifart Söderköping – revidering av beslut om fortsatt inriktning för framtagandet av vägplan

Ställningstagande

Trafikverket Region Öst beslutar att inriktningen för det fortsatta arbetet är att ta fram en vägplan för objektet E22 förbifart Söderköping med alternativet akvedukt för passagen av Göta kanal, belägen i samma korridor som det tidigare utredda alternativet Väst 3 tunnel.

Förbifart E22 utformas som mötesfri landsväg. För att uppnå en bra systemeffekt är det viktigt att de båda objekten kallat E22 förbifart Söderköping och väg 210 Skärgårdslänken samordnas i planeringsfasen och genomförandefasen. Vägplanen skall omfatta båda objekten. För att möjliggöra en bättre utveckling av Söderköpings norra delar kan trafikplatsen vid Klevbrinken utföras som en fullständig trafikplats. Förutsättningen för detta är att kommunen finansierar den merkostnad denna standardhöjning medför, i annat fall utformas trafikplatsen enligt tidigare utredning, som en halv trafikplats.

I enlighet med beslut om fortsatt inriktning för skärgårdslänken ska den fortsatta planeringen ske utifrån kompletterande utredning och enligt alternativ 0+. Det innebär att Skärgårdslänkens korsningspunkt med E22 flyttas från ett läge norr om Braberg till ett läge i anslutning till nuvarande E22 söder om Braberg. Anslutningen mot Söderköping utförs där nya Skärgårdslänken korsar befintlig E22 för att nyttja den goda linjeföringen på befintlig E22 som infart till Söderköping. Infarten behöver för att kunna fylla denna funktion anpassas något i bredd. Korsningen mellan väg 210 och E22 i den norra delen ska utredas i vägplanen.

Bakgrund

Väg E22 har en viktig funktion i det nationella stamvägnätet. Målstandarden 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

Dokumentdatum: [Dokumentdatum]
DokumentID: [DokumentID]
Version: 0.17
Ärendenr: [Ärendenummer]
Projektnr: [Projektnummer]

sommarmånaderna och storhelger. För att hantera denna funktionsbrist är det angeläget att E22 förbifart Söderköping tillsammans med Skärgårdslänken och kopplingen till väg 210 kommer tillstånd.

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.

Flera alternativa lösningar har studerats. Alternativ öster och väster om Söderköping har undersökts. Det stora problemet i samtliga alternativ är passagen av kanalen, vilket till stor del beror på kravet att segelfri höjd skall vara minst 22 m. De olika lösningar som studerats är öppningsbar bro, högbro, tunnel under kanalen och båtlyft.

År 2002 beslutade Vägverket Region Sydöst, med stöd av Vägutredningen från 2000, att alternativ 3 med tunnel under Göta kanal skulle ligga till grund för fortsatt planering. Målet för det fortsatta arbetet skulle vara att sänka kostnaden för tunnelalternativet för att öka lönsamheten och underlätta finansiering. Vägverkets beslut lämnade också en öppning för en lösning med en öppningsbar bro om tunnelalternativet inte skulle kunna finansieras på grund av för hög kostnad.

Efter Vägverkets beslut framförde AB Göta Kanalbolag en alternativ lösning för passage av kanalen genom att båtarna lyfts över väg E22 i en så kallad båtlyft. Idén om en båtlyft resulterade i ett tillägg till vägutredningen, daterad januari 2007. Med stöd av detta tillägg beslöt Vägverket 2008-06-02 att alternativet med en båtlyft för passagen av Göta Kanal, belägen i samma sträckning som det tidigare utredda alternativet Väst 3 tunnel, skulle ligga till grund för fortsatt planering och projektering.

I en situation där en av huvudaktörerna uttrycker stark tveksamhet till ett alternativ med båtlyft har Trafikverket valt att ompröva detta beslut.

En öppningsbar bro har efter tidigare utredningar ansetts vara den enda godtagbara lösningen. Den störning för trafiken som alternativet med öppningsbar bro ändå kommer medföra har föranlett Trafikverket att i vägplaneskedet utreda möjligheten att genom akvedukt skapa en planskild korsning mellan bil och båttrafik. Översiktliga kalkyler visar att den högre investeringskostnaden för en akvedukt motiveras ur ett livscykelperspektiv genom ökad robusthet och minskade drift- och underhållskostnader. Dessutom minskar de negativa samhällsekonomiska kostnaderna när trafikanter slipper väntetid. Med detta som bakgrund har Trafikverket valt att revidera tidigare taget beslut om utredningsalternativ för objektet E22 förbifart Söderköping samt v 210 Skärgårdslänken.

Dokumentdatum: [Dokumentdatum]

DokumentID: [DokumentID]

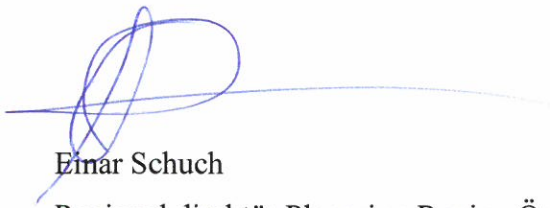
Version: 0.17

Ärendenr: [Ärendenummer]

Projektnr: [Projektnummer]

Eskilstuna 2015-11-02

Trafikverket Region Öst

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Einar Schuch

Regional direktör Planering Region Öst

