1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015

Vägutredning 1991

Endast östliga alternativ studerades.

Det i vägutredningen 2000 redovisade östliga förslaget skulle ligga till grund för fortsatt planering.

Förstudie 1996

Utredningen studerades alternativen ny förbifart eller fortsatt trafik genom Söderköping.

Man kom fram till att en vägutredning för ett östligt och ett västligt alternativ skulle tas fram.

Utredning: Söderköping E22 Genom staden- Trafik och miljö 1994

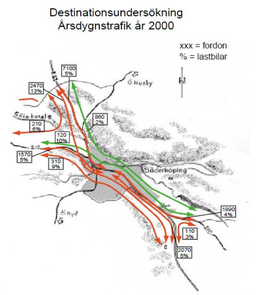
Utredde möjligheter att förbättra nuvarande genomfart.

Kom fram till att man så snart som möjligt borde bygga en förbifart.

Destinationsundersökning Söderköping 1997

Trafikfördelning

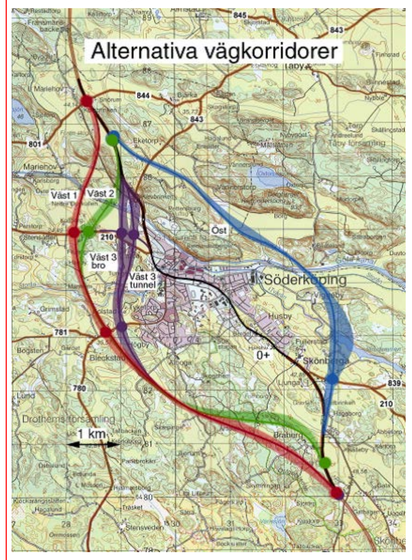
Under utredningsarbetet har en mindre trafikundersökning[1] utförts i oktober 1997 vid vilken tidpunkt trafikmängden ligger på samma nivå som årsgenomsnittet. Trafiken hade följande fördelning:



För att utröna hur trafikfördelning är under maxtrafik utfördes en destinationsundersökning under tre dagar i juni/ juli 1999.De

(Ovanstående bild är ett utdrag ut Vägutredning 2000.)

Vägutredning 2000



Alternativ 0+
Positivt
- Låg investeringskostnad

Negativt
- Medför stora ingrepp i stadens miljö
- Framkomlighet och trafiksäkerhet erhålls inte som står i paritet med vägen som en del i det nationella vägnätet.
- Försämrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.

Alternativ Väst 1 Högbro
Positivt
- Förbättrar framkomligheten och säkerheten för biltrafiken.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.

Negativt
- Påverkar Göta Kanalmiljön negativt, eventuellt påtaglig skada på riksintresset.
- Påverkar landskapsbilden negativt och utgör ett stort inslag i kulturlandskapet
- Rekreationslivet i Söderköpings närområden begränsas och påverkas bland annat av buller.

Alternativ Väst 2 Högbro
Positivt
- Förbättrar framkomligheten och säkerheten för biltrafiken.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.

Negativt
- Påverkar Göta Kanalmiljön negativt, eventuellt påtaglig skada på riksintresset.
- Påverkar landskapsbilden negativt och utgör ett stort inslag i kulturlandskapet
- Rekreationslivet i Söderköpings närområden begränsas och påverkas bland annat av buller.

Alternativ Väst 3 Tunnel
Positivt
- Bra framkomlighet för både bil- och båttrafik.
- Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för trafiken på E22 till vad som står i paritet med vägen som en del i det nationella vägnätet.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.
- Underordnar sig riksintresset Göta kanal.

Negativt
- Hög investeringskostnad.
- Hög driftskostnad.
- Påverkar Söderköpings möjligheter till framtida utbyggnad.

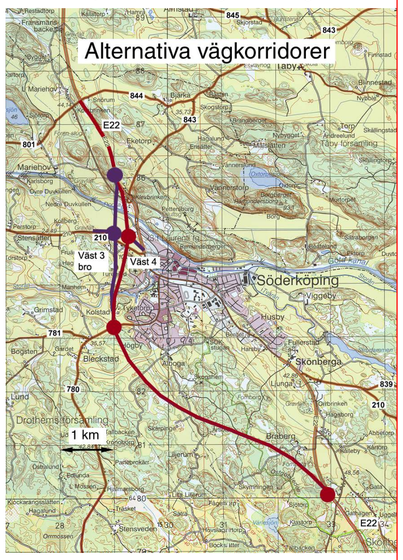
Alternativ Väst 3 Bro
Positivt
- Till nytta för både fjärr- och lokaltrafiken.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.

Negativt
- Påverkar Göta Kanalmiljön negativt, eventuellt påtaglig skada på riksintresset.
- Påverkar Söderköpings möjligheter till framtida utbyggnad.
- Rekreationslivet i Söderköpings närområden begränsas och påverkas bland annat av buller.
- Låg framkomlighet och dålig förutsägbarhet för biltrafik och båttrafik under säsong då kanalen är öppen för båttrafik.

Alternativ Öst
Positivt
- Förbättrar framkomligheten och säkerheten för biltrafiken.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.
- Påverkar inte Söderköpings utbyggnadsmöjligheter
- Medför det minsta intrånget av förbifartsalternativen.

Negativt
- Planerat naturreservat vid Ramunderberget kommer delvis att störas av buller. (VU 2000)
- Prioriterar fjärrtrafiken i mycket hög grad.

Kompletterande vägutredning 2004



Alternativ Väst 3 Bro
Positivt
- Till nytta för både fjärr- och lokaltrafiken.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.

Negativt
- Påverkar Göta Kanalmiljön negativt, eventuellt påtaglig skada på riksintresset.
- Påverkar Söderköpings möjligheter till framtida utbyggnad.
- Rekreationslivet i Söderköpings närområden begränsas och påverkas bland annat av buller.
- Låg framkomlighet och dålig förutsägbarhet för biltrafik och båttrafik under säsong då kanalen är öppen för båttrafik

Alternativ Väst 4 Öppningsbar bro
Positivt
- Ger högst NNK: 1,5 (enligt Kompl. VU 2004 och enligt Tillägg till VU 2007).
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.
- Låg anläggningskostnad jämfört med andra förbifartsalternativ.

Negativt
- Låg framkomlighet och dålig förutsägbarhet för biltrafik och båttrafik under säsong då kanalen är öppen för båttrafik.

Beslut 2002 (augusti)

Alternativ med västlig förbifart och tunnel ska ligga till grund för fortsatt planering, men billigare lösningar för tunnel alternativt öppningsbar lågbro skulle också studeras vidare.

Utredning eventuell avkortning av tunneln 2002

Kom fram till att det kunde vara möjligt att sänka produktionskostnaderna med 10-15% jämfört med vägutredningen 2000.

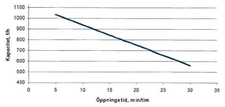
Utredning: Samverkan mellan broöppningar och trafiksignaler på genomfarten 2005

3 Slutsatser

3.1 *Södergående trafik*

För trafik söderut är **kapaciteten i trafiksignalerna** dimensionerande. Denna beror i sin tur på hur stor andel av tiden som bron är öppen, d v s stängd för vägtrafiken. Kapaciteten över bron med antagande om att 20 % svänger av till lv 210 och Söderköping i första korsningen söder om bron framgår av nedanstående diagram.

Kapaciteten för södergående trafik är beroende av **andelen broöppningstid.** För vägtrafiken spelar det alltså inte så stor roll om bron öppnas ofta och kort eller sällan och länge.

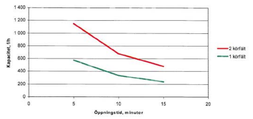


Kapacitet södrut m h t trafiksignalernas kapacitet

3.2 *Norrgående trafik*

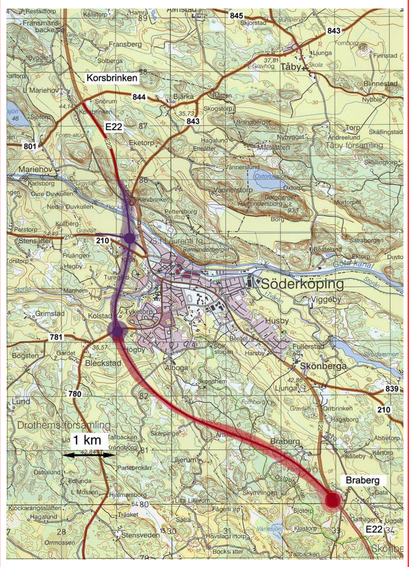
För trafik norrut är **tillgängligt magasinsutrymme** dimensionerande. Om magasinslängden är 600 m blir kapaciteten över bron enligt nedanstående diagram.

Kapaciteten är beroende på **tiden för varje broöppning**. Bron bör alltså öppnas ofta under korta perioder.



Kapacitet norrut med ett respektive två körfält och maximalt 600 m köllängd

Tillägg till vägutredning 2007



Alternativ Väst 3 Tunnel
Positivt
- Bra framkomlighet för både bil- och båttrafik.
- Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för trafiken på E22 till vad som står i paritet med vägen som en del i det nationella vägnätet.
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.
- Underordnar sig riksintresset Göta kanal.

Negativt
- Hög investeringskostnad.
- Hög driftskostnad.
- P åverkar Söderköpings möjligheter till framtida utbyggnad.

Alternativ Väst 4 Öppningsbar bro
Positivt
- Ger högst NNK: 1,5 (enligt Kompl. VU 2004 och enligt Tillägg till VU 2007).
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.
- Låg anläggningskostnad jämfört med andra förbifartsalternativ.

Negativt
- Låg framkomlighet och dålig förutsägbarhet för biltrafik och båttrafik under säsong då kanalen är öppen för båttrafik.

Alternativ Väst 4 Båtlyft
Positivt
- Bra framkomlighet för biltrafik
- Förbättrar trafikmiljön utmed nuvarande sträckning genom Söderköping.
- Ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för trafiken på E22 till vad som står i paritet med vägen som en del i det nationella vägnätet.
- Ger möjligheter till mervärde för turism och kanaltrafik.

Negativt
- Låg framkomlighet för båttrafik.
- Relativt hög anläggningskostnad.
- Hög driftskostnad.

Beslut 2007

Båtlyft vid passage av Göta kanal belägen i samma sträckning som tidigare utrett alternativ väst 3 tunnel ska ligga som grund för fortsatt planering.

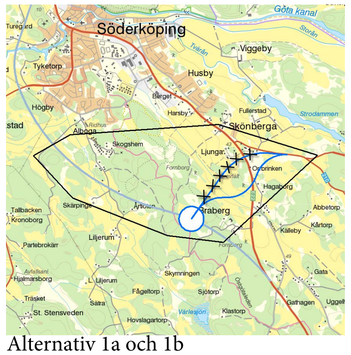
Utredning: Höjning av Göta kanal 2011

Längre höjning av kanalen
De fyra närmsta slussarna ger en höjdskillnad på ca 9 m. Det är alltså inte tillräckligt, om inte vägen sänks något.

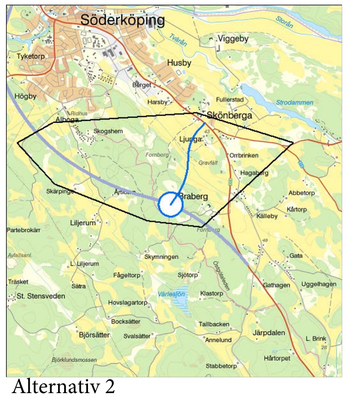
En höjning av Göta kanal innebär troligen negativ påverkan på landskapsbilden, kultur- och naturmiljön.

Kostnaderna för en höjning är svåra att bedöma, de beror av vilken lösning som väljs. Kanalen kan byggas som en akvedukt av stål och betong som står på pelare alternativt kan man tänka sig jordbankar. Öster om korsningen med väg C22 måste en anordning, båtlyft/sluss, för att ta upp höjdskillnaden (ca 10 m) utföras. För att kunna angöra skeppsdockan från den höga kanalhöjden (höjdskillnad 10 m) måste det även här anordnas en båtlyft / sluss. Kostnaderna för en höjning av kanalen på en sträcka av 1800 m samt 2 slussanordningar alt fyltanordningar har grovt bedömts till mellan 800 miljoner kronor och 1 miljard kronor.

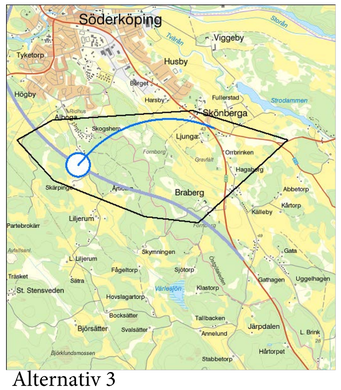
Förstudie Skärgårdslänken 2013



Alternativ 1a och 1b



Alternativ 2



Alternativ 3

Alternativ 1a och 1 b
Ger en gen förbindelse mellan trafikplats på E22 söder om Söderköping och väg 210.
När trafiken flyttas utanför staden kommer trafiksituationen i Söderköping att förbättras.
Trafiken genom staden minskar, vilket i sin tur ledder till förbättrad luftkvalitet och minskade buller- och vibrationsstörningar.
När reshastigheten blir mer förutsägbar och jämn upplevs kommunikationsmöjligheterna vara förbättrade jämfört med hur de är idag, trots en vägförlängning.
Alternativet bidrar till en socialt hållbar miljö. Det gör intrång i naturmark, men uppfyller miljönormerna samt förbättrar boende- och vistelsemiljön i Söderköping. Alternativet medför också att utblicken från Skönberga kyrka inte kommer att förändras och att ingen ytterligare väg kommer att ses från kyrkoområdet.

Alternativ 1b
Den norra versionen har förkastats eftersom vägen skulle gå mellan kulturminnet Ljunga gravfält och Ljunga gård samt går mitt i området för riksintresse kulturmiljö med avseende på Skönberga kyrka.

Alternativ 2
Är kortare än alternativ 1, men innebär att fler korsningar måste passeras för de som ska ta sig norr eller väster om staden och österut mot skärgården eller Mogata.
När trafiken flyttas utanför staden kommer trafiksituationen i
Söderköping att förbättras.
Trafiken genom staden minskar, vilket i sin tur ledder till förbättrad luftkvalitet och minskade buller- och vibrationsstörningar. Alternativet medför dock ökat buller för bostadshusen kring Skönberga kyrka.
När reshastigheten blir mer förutsägbar och jämn upplevs kommunikationsmöjligheterna vara förbättrade jämfört med hur de är idag, trots en vägförlängning. De två trevägskälen skapar en mindre god kommunikationsmöjlighet än en gen väg utan korsningar.

Alternativet bidrar till en socialt hållbar miljö. Det gör intrång i naturmark, men uppfyller miljönormerna samt förbättrar boende- och vistelsemiljön i Söderköping. Alternativet påverkar dock riksintresset med avseende på Skönberga kyrka negativt, då detta alternativ hamnar i nära anslutning till kyrkoområdet. Detta alternativ medför också att ytterligare en väg hamnar i blickfånget.

Alternativ 3
Längsta alternativet, men det den minsta vägförlängningen jämfört med idag.
När trafiken flyttas utanför staden kommer trafiksituationen i Söderköping att förbättras.
Trafiken genom staden minskar, vilket i sin tur ledder till förbättrad luftkvalitet och minskade buller- och vibrationsstörningar. Alternativet medför dock ökat buller för bostadshusen kring Skönberga kyrka.
När reshastigheten blir mer förutsägbar och jämn upplevs kommunikationsmöjligheterna vara förbättrade jämfört med hur de är idag, trots en vägförlängning.
Alternativet bidrar till en socialt hållbar miljö. Det gör intrång i naturmark, men uppfyller miljönormerna samt förbättrar boende- och vistelsemiljön i Söderköping. Alternativet påverkar dock riksintresset med avseende på Skönberga kyrka negativt då detta alternativ hamnar i nära anslutning till kyrkoområdet. Detta alternativ medför också att ytterligare en väg hamnar i blickfånget. Det planerade framtida kommunala naturreservatet och Söderköping framtida exploatering söderut påverkas negativt av alternativet. Motionsspåren söder om Söderköping påverkas och möjligheter till stadsnära rekreation minskar.

Beslut 2013

Beslut om fortsatt inriktning för framtagandet av vägplan: Öppningsbar bro i läge för tidigare utredda väst 3 tunnel ska ligga som grund för fortsatt planering. För Skärgårdslänken skua alterntiv 1 ligga som grund för fortsatt planering.