

BESLUTSBLAD (Beslutspunkt 6b)

Objekt: Väg E22 förbi Söderköping, E-län

Objektnummer 52 40 01
Typ av beslut Val av alternativ

Beslutsunderlag Förstudie 12 augusti 1996
Vägutredning november 2000
Sammanställning av remissvar 2 oktober 2001
Föstudie 12 augusti 1996.

Beslut

Alternativ Väst 3 med tunnel under Göta kanal ska ligga till grund för fortsatt planering och projektering. **Alternativ Väst 3 bro** ska finnas med vid det fortsatta planeringsarbetet i samband med upprättandet av en arbetsplan för att säkra en möjlighet till förbifart om tunnelalternativet ej kan finansieras på grund av hög kostnad. I det fortsatta arbetet skall det vara ett mål att sänka kostnaden för tunnel under Göta kanal för att öka lönsamhet och underlätta finansiering. Båda alternativen ligger i stort inom samma korridor och kan därför utgöra en samlad korridor som Vägverket och Söderköpings kommun kan inarbeta i sitt fortsatta planeringsarbete. I söder ska sträckningen **söder om Braberg** ligga till grund för fortsatt planering.

Samrådssignum In E TM T

Jönköping 2002-09-29


Mats Forsgren

Vägdirektör

BESLUT EFTER GENOMFÖRD VÄGUTREDNING

2002-08-29

Väg E22 förbi Söderköping

Objektnummer 52 40 01

Omfattning

Utredningen omfattar en ca 10 km lång sträcka från Braberg i söder till Korsbrinken i norr med vägkorridorer genom och öster och väster om Söderköping.

Vägutredningens syfte

Utredningen avser att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av dels en förbättring av E22 i dess nuvarande sträckning genom Söderköping dels en omläggning i ny sträckning förbi staden.

Det primära syftet med vägutredningen är att ta fram ett bra underlag för val av vägkorridor som dessutom har stor betydelse för Söderköpings kommuns översikts- och detaljplanläggning.

Problemställningar

Väg E22 ingår i det nationella vägnätet och är en viktig pulsåder för den sydöstra delen av Sverige. Vägen är en av de nationella vägar som ingår i det transeuropeiska nätverket.

Trafikproblem

Under högtrafiktider är framkomligheten starkt nedsatt för trafiken på E22 och på de korsande lokala gatunätet. Köbildningen beror dels på trafiksignaler längs genomfarten och dels på den öppningsbara bron över Göta kanal. Under sommartid kan köbildningen uppstå flera mil söder och norr om staden. Broöppningarna medför störningar, olycksrisker och fördröjningar för vägtrafiken under sommarmånaderna. Trafikmängden genom Söderköping är i dag ca 13 400 fordon. Under sommarhalvåret ligger trafiken i genomsnitt 40% högre än årsgenomsnittet med toppar över 100%. Trafikprognosen visar att trafiken år 2025 på de mest trafikerade avsnittet i Söderköping kommer att uppgå till ca 21 000 fordon / dygn.

Miljöproblem

Styrande för val av vägkorridor är i hög grad Göta kanal som är av riksintresse för kulturmiljö och friluftslivet. Ramunderberget och dess förlängning mot öster är av riksintresse för naturmiljön. Centrala Söderköping samt Skönberga är av riksintresse för kulturmiljön.

Bostadsmiljön i centrala Söderköping påverkas negativt av buller och luftföroreningar.

Kanalmiljön

Lägsta segelfria höjden för att komma över Göta kanal med en bro som ej behöver vara öppningsbar är 22.5 m vilket i hög grad påverkar riksintresset och valet av alternativ.

Beslutsunderlag

- Föstudie 12 augusti 1996.

- Vägutredning november 2000
- Sammanställning av remissvar 2 oktober 2001

Utredda/studerade alternativ

Vägalternativ i nuvarande sträckning

Alternativ 0 innebär att ingen större åtgärd vidtas. Trafiksituationen förblir dålig och kommer att försämrats med ökad trafikmängd på E22. Alternativet innebär att vissa punktåtgärder utförs för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Detta skulle samtidigt medföra intrång i den känsliga stadsbilden.

Alternativ 0+ innebär att man bygger om nuvarande E22. Följden av detta blir ett kraftigt utökat gaturum genom staden med intrång i riksintresset centrala Söderköping. Kommunens intentioner om en sammanhållen stad förstörs oåterkalleligt.

Vägalternativ i ny sträckning

Alternativ Väst 1 och 2 med ny högbro över Göta kanal

Med en ny lång bro över kanalen avlastas trafiken genom Söderköping med en tredjedel till 9000 fordon om vägen skulle byggas i dag, vilket medför bättre miljöförhållanden. Den nuvarande vägen över kanalen måste vara kvar för den lokala trafiken. Alternativerna påverkar främst miljön vid Göta kanal, vars karaktär inte kan behållas och därmed kan det medföra skada på riksintresset.

Alla västliga alternativ kan utföras norr eller söder om Braberg.

Alternativ Väst 3 med tunnel under Göta kanal

Med en tunnel under kanalen ersätts behovet av att ha nuvarande vägen kvar för trafik mot norr. Den nya infarten mot staden blir via väg 210. Trafiken genom Söderköping avlastas med drygt hälften vilket medför väsentligt bättre miljöförhållanden i centrala Söderköping. Alternativet "underordnar sig riksintresset Göta kanal utan att förorsaka påtaglig skada.

Alternativ Väst 3 med öppningsbar bro över Göta kanal

Väggkorridoren och effekterna är i stort de samma som i tunnelalternativet förutom på delen förbi kanalen. Kanalmiljöns karaktär vid Dockan kan inte behållas vilket kan vara fråga om påtaglig skada.

Alternativ Öst med högbro över Göta kanal

Det är i huvudsak fjärtrafiken som kommer att nyttja den nya sträckningen av väg E22.

Den lokala trafiken från Söderköping norrut kommer även i fortsättningen att nyttja den nuvarande vägen över kanalen. Trafiken genom staden avlastas med drygt en fjärdedel vilket medför bättre miljöförhållande.

Vägen berör inte Söderköping i särskilt hög grad och sätter inga gränser för en utbyggnad av staden.

Alternativ med koppling direkt till E4

Alternativet har studerats men bedöms inte vara realistisk i dagens läge.

Remissbehandling/ Synpunkter

Utredningen har skickats på remiss till 26 intressenter. Av dessa har 14 st inkommit med yttranden. Utöver dessa yttranden har 15 skrivelser inkommit från icke remissinstanser.

Vägutredningen har varit utställd i biblioteket i Söderköping under tiden 2000-11-29 till 2001-01-05. I samband med utställningen fanns möjlighet för allmänheten att lämna skriftliga synpunkter. Denna möjlighet har utnyttjats av 91 personer.

1. REMISSINSTANSERNAS STÄLLNINGSTAGANDEN

Söderköpings kommun förordar att väg E 22 byggs ut enligt alternativ Väst 3 Tunnel. Påpekar dessutom att trafikplatsen vid väg 210 bör placeras vid nuvarande väg. Trafikplats Braberg bör placeras enligt det sydliga alternativet och att en anslutning av väg 210 mot Sankt Anna bör utföras i trafikplats Braberg. Av- och påfart anordnas till det nya industriområdet norr om staden.

Valdemarsviks kommun förordar att vägen byggs ut enligt alternativ Väst 1.

Norrköpings kommun, Försvarmakten, Riksantikvarieämbetet, Skogspojkarnas Orienteringsklubb, Hammarspången Sunda Hus och Villaägarna tar ej ställning till val av alternativ i sina remissvar.

Norrköpings kommun påpekar att det är angeläget att väg E 22 förbättras både förbi Söderköping och på sträckan Söderköping - Norrköping. Passagen av Göta Kanal bör förberedas för spårbunden trafik.

Göta Kanal Bolag, Söderköping Turism ideell förening, Östra Ryds och Moga-ta/Skönberga LRF-avdelningar, Östergötlands Båtförbund, Sällskapet Europavägens sträckning och Socialdemokraterna förordar att väg E 22 byggs ut enligt alternativ Väst 3 Tunnel.

Söderköpings Ryttarsällskap, Söderköpings Walldorfskolas Föräldraförening, Centerpartiet, boende utmed Tyketorpsgatan och boende utmed Liljerumsvägen förordar alternativ Öst.

Söderköpings Naturskyddsförening förordar att väg E 22 byggs ut som miljöprioriterad genomfart.

Övriga remissvar förordar inget av utredningens alternativ utan föreslår att en sträckning direkt från Braberg till väg E 4 söder om Norrköping eller en sträckning väster om Söderköping som sedan följer befintlig väg 210 till Norsholms trafikplats utreds.

Även ett alternativ kallat Öst-2 Tunnel bör utredas. Detta alternativ innebär en tunnel under Ramunderberget och kanalen.

Några remissinstanser anser att en koppling mellan alternativen Väst 3 Tunnel och Väst 1 söder om kanalen skall utredas.

Under tiden utställningen pågick i biblioteket i Söderköping fanns möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter på vägförslagen.

91 enkätsvar redovisades. Av de som klart tagit ställning till val av alternativ förordar 36 % alternativ Väst 3 Bro och 41 % alternativ Öst.

Länsstyrelsen har inför sitt yttrande haft tillgång till sammanställning av övriga remissvar.

Länsstyrelsen förordar alternativ Väst 3 Tunnel.

Alternativet är sammantaget det mest fördelaktiga eftersom det ur allmän synpunkt bedöms ge en bättre lösning av trafiken och ge högre trafiksäkerhet än något annat alternativ trots intrånget i riksintresset. Tunnelalternativet ger den bästa framkomligheten och ger minst ingrepp i kulturmiljön.

Beslut

Vägverket Region Sydöst beslutar följande

Väg E22 förbi Söderköping

Alternativ Väst 3 med tunnel under Göta kanal ska ligga till grund för fortsatt planering och projektering men **Alternativ Väs 3 bro** ska finnas med vid det fortsatta planeringsarbetet i samband med upprättandet av en arbetsplan. Båda alternativen ligger i stort inom samma korridor och kan därför utgöra en samlad korridor som Vägverket och Söderköpings kommun kan inarbeta i sitt fortsatta planeringsarbete. I söder ska sträckningen **söder om Braberg** ligga till grund för fortsatt planering.

Vägens utformning dimensioneras för 90 km/t och utföres som en fyr-fältsväg med mitträcke från väg 210 och norr ut. På delen från Braberg till väg 210 prövas sektionen och hastighet i samband med att arbetsplanarbetet påbörjas.

Trafikplatser föreslås vid anslutningen av nuvarande väg E22 i söder, vid korsning av väg 780 och vid korsning av väg 210.

Motiv för valt alternativ

Motiv ur ett samhällsbyggnadsperspektiv för ny sträckning förbi Söderköping.

Söderköping är en av landets fåtal, i stor utsträckning, bevarade medeltida handelsstäder. Det medeltida gatunätet, byggnader och kyrkorna med sin dominerande roll i stadsbilden ger en tydlig föreställning om den medeltida staden. Dess utveckling via småskalig trähusbebyggelse samt tillkomsten av brunnsmiljön och kanalmiljön karaktäriserar idag Söderköping.

Såväl Söderköpings äldsta stadsdel som kanalmiljön är av riksintresse.

E22 har sedan länge vuxit ur den kostym vars namn är Söderköping. Kommunen har som långsiktig plan för stadens utveckling att hålla samman bebyggelsen i en småstadskarakter som kan sägas vara ett naturligt led i stadens tillväxt. Denna plan kan inte realiseras så länge E22 finns kvar genom Söderköping. Som nationell väg är E22 en definitiv barriär för möjligheterna att hålla samman bebyggelsen och verksamheterna i staden. Först när huvudleden genom staden inte längre är en nationell väg är det möjligt att omvandla den till en esplanadgata omgiven av bebyggelse. Det blir möjligt att korsa esplanaden och vistas utmed den när trafikflödet är rimligt och hastigheten låg.

Ser vi till värdet av den medeltida staden så förringar trafiken på E22 i påtaglig grad den miljö riksintresset värnar. Konkret ger detta sig uttryck i risk för skador på kulturhistoriska byggnader pga. sättningar och luftföroreningar jämte minskade upplevelsevärden.

Det finns ett stort värde i för samhället att Söderköping kan utvecklas i beaktande av dess historiska bakgrund. Detta värde väger tungt i beslutsunderlaget.

Motiv ur miljösynpunkt för val av vägkorridor Väst 3 förbi Söderköping.


Ska Söderköping utvecklas som småstad och dess historiska värden tas tillvara i denna utveckling så är det primära 1.) att lägga E22 utanför staden, 2.) att förvissa sig om att den lokala trafiksituationen inte växer till på sikt, och man återfår de problem som finns idag. Bäst ur denna synpunkt är alt. Väst 3 som avlastar staden på drygt hälften av trafiken. Alt. Öst förmår inte avlasta staden med mer än drygt en fjärdedel vilket inte ger en långsiktigt hållbar lösning för Söderköping.

Riksintresset Göta kanal, eller "Sveriges Blå band" omfattar hela den kanalmiljö som har sitt upphov i tillkomsten av kanalen. Enkelt uttryckt bör tillkommande storskaliga landskapselement underordna sig det pastorala 1800-talslandskap man förknippar kanalen med för att det ska vara förenligt med riksintresset. De långa broarna över dalgången i alt. Väst 1 och 2 medför genomgripande karaktärsförändringar och intrång i kanalmiljön. Det är alt. Väst 3 tunnel eller alt. Öst som bedöms vara genomförbara utan att riskera att påtagligt skada riksintresset. Endast lösningen med en tunnel under kanalen ersätter helt den nuvarande öppningsbara bron för trafik mot Norrköping.

Även här ska nationella värden värderas, i detta fall kanalmiljön, mot beräknade kostnader för de olika vägalternativen. Vad kanalmiljön är värd kan möjligen uttryckas i värdet av antalet besökare per säsong, ca 2 miljoner utmed kanalen, 200 000 passagerare samt 4-4 500 fritidsbåtar räknat på hela kanalens längd. Söderköping är i sammanhanget en av de mest frekventerade platserna. Även kanalbolagets omsättning, reklamvärdet för Sverige utanför landet e. dyl. kan utgöra värdemätare. Skulle vi omsätta dessa uppgifter i monetära termer, något som vi dock inte gjort, kunde vi kanske även på detta sätt visavarför ett tunnelalternativ kan vara motiverat trots den högre anläggningskostnaden för vägen.

Jönköping 2002-08-29

VÄGVERKET REGION SYDÖST



Mats Forsgren
Vägdirektör