

E22 FÖRBI SÖDERKÖPING

FÖRSTUDIE 1996-08-12

OBJEKTNUMMER: 524001



Beställare: Vägverket Region Sydöst (VSÖ)
Projektledare: Jan-Erik Wilsson
Göran Öhlund
telenr 036-192000

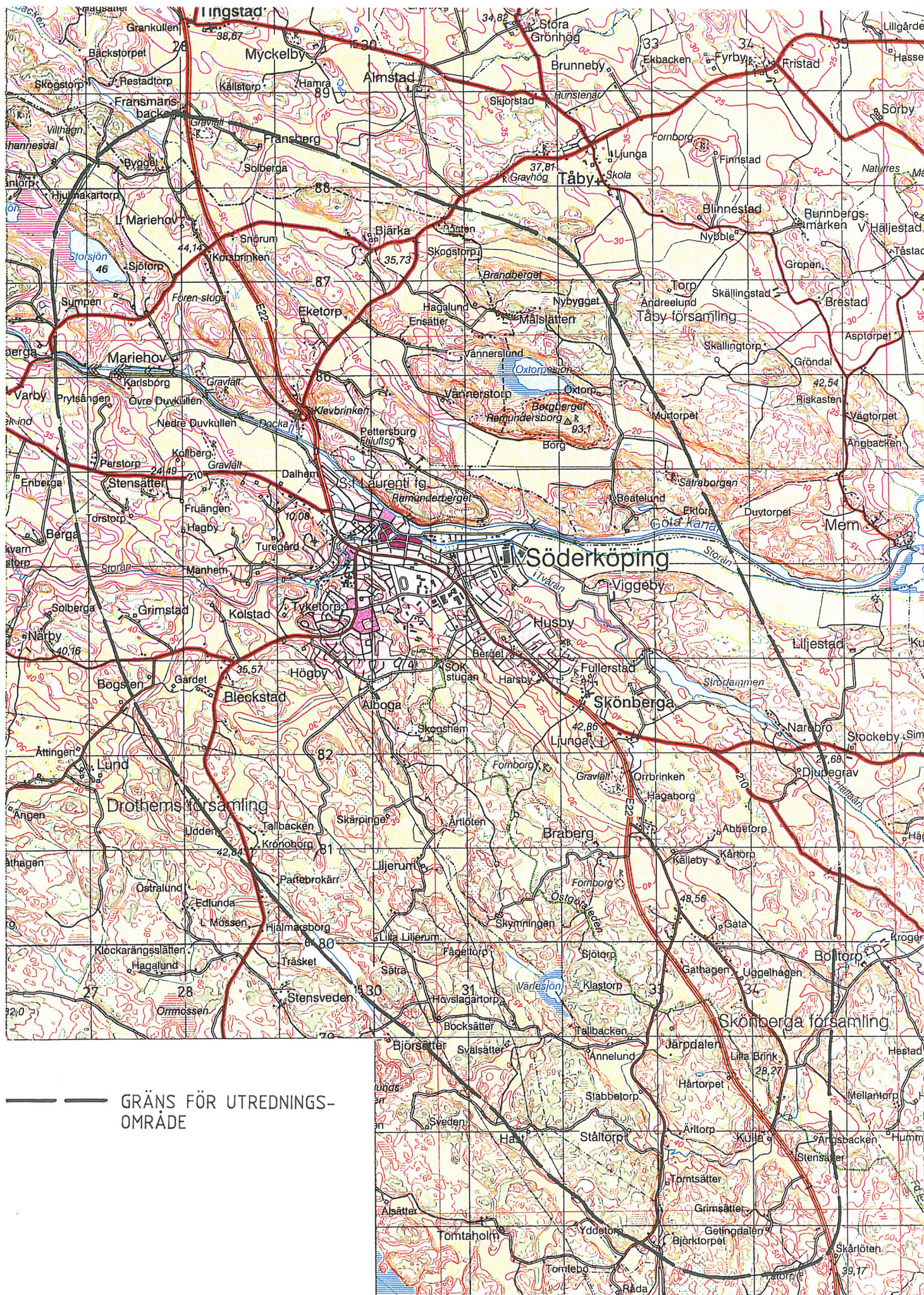
Konsult: VBB Viak Linköping
Uppdrags- Gun-Marie Gunnarsson
ledare telenr 013-158080
Övr. med- Peter Blomqvist
verkande VBB samhällsbyggnad Göteborg

Vägstandard

■ Måttliga brister

Stora brister





FÖRSTUDIE E22

Skala 1:50 000, 141V0035,



VBB Viak

Bakgrund och motiv för förstudien

Förstudiens geografiska omfattning

Förstudien omfattar ett ca 15 km långt och 7 km brett område längs med E22 genom Söderköping. Områdets avgränsning har gjorts med tanke på vad som ansetts vara ett rimligt avstånd i förhållande till tätorten och till kommunens utbyggnadsplaner.

Vägens funktion

E22 mellan Norrköping och Malmö utgör en länk i det övergripande nationella stamvägnätet. Vägen utgör även en regional länk med väg 210 mellan Linköping/Norsholm och S:t Annas skärgård. E22 är också in-och utfartsled för Söderköpingsborna och är även huvudgata i stadens lokala gatunät. Vägens mångsidiga funktion i kombination med stora trafikmängder är huvudmotivet till att vidta förbättringsåtgärder.

Brister och problem

E22:ans sträckning genom Söderköping är en flaskhals i trafiksystemet. Vägens tekniska standard är låg med en vägbredd på ner till 9 meter och en skyltad hastighet 50 km/h. På genomfarten finns fem signalanläggningar och ett antal mindre korsningar som ska passeras och dessutom Göta kanal med dess broöppningar under sommarhalvåret. I kombination med den höga trafikbelastningen innebär situationen stora problem för såväl genomgående som lokal trafik framförallt under sommarhalvåret då köerna kan bli långa. Under normala vardagsförhållanden upplevs trafiken inte som ett stort problem utom möjligen för dem som bor direkt intill vägen. Den tunga trafiken är särskilt störande. E22:an utgör en barriär mellan centrum och bebyggelsen söder därom och trafiken orsakar bullerstörningar och vibrationer. Se vidare under rubriken "Förutsättningar".

Vägens betydelse som länk i det nationella stamvägnätet ställer vissa krav på vägens utformning och standard. Målstandarden är 13-metersväg med hög geometrisk standard. Denna standard kan inte kombineras med en lokal användning av vägen utan förutsätter att en ny förbifart byggs. Alternativet är att sänka kravet på målstandard för E22:an genom Söderköping och göra förbättringar på nuvarande väg. Med en sådan lösning kvarstår dock en stor del av problemen.

Tidigare utredningar och beslut

Frågan om en ny förbifart i Söderköping har debatterats länge. Kommunfullmäktige tog år 1988 ett beslut att förordna en ny sträckning öster om staden. Detta läge har varit en viktig förutsättning i den kommunala planeringen.

Vägverket gjorde 1991 en utredningsplan för en förbifart öster om staden. Utredningsplanen visade att kostnaderna för projektet blev stora och har inte kunnat inrymmas i ekonomiska planer. År 1994 gjordes en ny utredning av Vägverket som redovisar hur en upprustning av befintlig genomfart kan fungera som framtida E22. Utredningen visar på att olika åtgärder kan ge vissa förbättringar men att detta inte löser problemen på sikt. Utredningen förordar att en ny förbifart utreds.

Uppskattade anläggningskostnader

I den utredningsplan som togs fram för ett östligt alternativ år 1991 gjordes en kostnadsberäkning för detta alternativ. Totalkostnaden beräknades översiktligt till 275 miljoner kronor, varav nära 60% var kostnader för broar (bro Göta kanal 92 Mkr och Strodammen 28 Mkr). Detta skulle i dagens penningvärde motsvara en totalkostnad på ca 310 Mkr. Någon analys av hur mycket en förbifart väster om Söderköping skulle kosta har inte gjorts.

Aktualitet

Tidigare gjorda utredningar har visat på att behovet av åtgärder på E22 genom Söderköping är stort. Det ur trafiksynpunkt mest effektiva sättet att lösa problemet på är en ny förbifart. Vägverket har beslutat att åter utreda frågan om ny förbifart i en förstudie för att få projektet bättre belyst.

Förbifart E22 förbi Söderköping har inte kunnat inrymmas i Vägverkets nationella väghållningsplan 1994-2003. I denna plan redovisas E22 genom Söderköping som ett objekt som kan bli aktuellt först efter år 2003.

Förstudiens syfte

Förstudien är det första skedet i planerings-och projekteringsprocessen i ett vägprojekt. Den ska i första hand klarlägga förutsättningarna inför den fortsatta planeringsprocessen och skall fungera som ett underlag för beslut om projektet ska drivas vidare eller inte.

Förutsättningar

Byggnadstekniska förutsättningar

Markförhållanden

Lera med varierande mäktighet förekommer främst i norra delen av Söderköpings kommun. De största mäktigheterna förekommer ofta i stora dalgångar och sänkor, t ex i dalgången från Slätbaken och västerut in i landet och i ett stråk från Söderköping till Börrum. I dessa områden är leran till stor del postglacial. Lermäktigheten i Söderköping uppgår till ca 20 m, lokalt till 40 m. I Söderköpings sydvästra delar är terrängen mer småbruten med bergs- och moränpartier uppstickande ur leran.

VBB Viak gjorde på uppdrag av Räddningsverket 1993 en översiktlig skredriskartering i Söderköping i området närmast tätorten. Det undersökta området har delats in i tre stabilitetsklasser där klass 1 är lerområden som kan vara instabila och där stabiliteten bör bedömas med hjälp av undersökningar och beräkningar vid ev. byggnation. Klass 2 är lerområden med liten sannolikhet för instabilitet och klass 3 är fastmark.

Områden med instabila leror finns i zoner på 100-200 meter kring Göta kanal, Storån, Lillån och Tvärån.

I den fördjupade översiktsplanen för Söderköping redovisas en översiktlig grundundersökning för områdena väster och norr om tätorten.

Bro över Göta kanal (E 195)

Befintlig bro över Göta kanal är byggd 1963 och har två konstruktionsdelar, en rörlig och en fast. Den fria brobredden är 10 m. Det rörliga spannet byttes ut i början av 80-talet. Mindre reparationer har utförts på den fasta delen under 1995. Bron bedöms ha en ytterligare teknisk livslängd av ca 30 år. Under denna tid bedöms reparationskostnaderna till 10 milj. kronor.