

Markanvändning

Befolkning, sysselsättning

Söderköpings kommun är en relativt liten kommun. Folkmängden 1994-12-31 var 13 923 personer, varav 8 552 personer i Söderköpings tätort. Söderköping var under 70- och 80-talen den kommun som ökade snabbast i länet. Andelen barn och ungdomar är stor.

Kommunen är i första hand en tjänsteproducerande kommun. Den tillverkningsindustri som finns är koncentrerad till Söderköpings tätort där de två största industrierna Makro och Fläkten sysselsätter ca 500 personer. En stor del av den arbetsföra befolkningen (60-65 %) arbetar på annan ort. Norrköping är den helt dominerande pendlingsorten. Mer än 90 % av pendlingen går till Norrköping.

Kommunala planer

I den fördjupade översiktsplanen redovisas framtida utbyggnadsmöjligheter söder och väster om staden och E22:an. Ny sträckning för E22:an redovisas i ett läge öster om Söderköping. Kommunen tog i fullmäktigebeslut 1988 ställning för en framtida sträckning av E22 (då kallad E66) nordost om centralorten. Ett starkt skäl till att en östlig sträckning förordades var att detta gav goda möjligheter att bygga ut Söderköping åt sydväst.

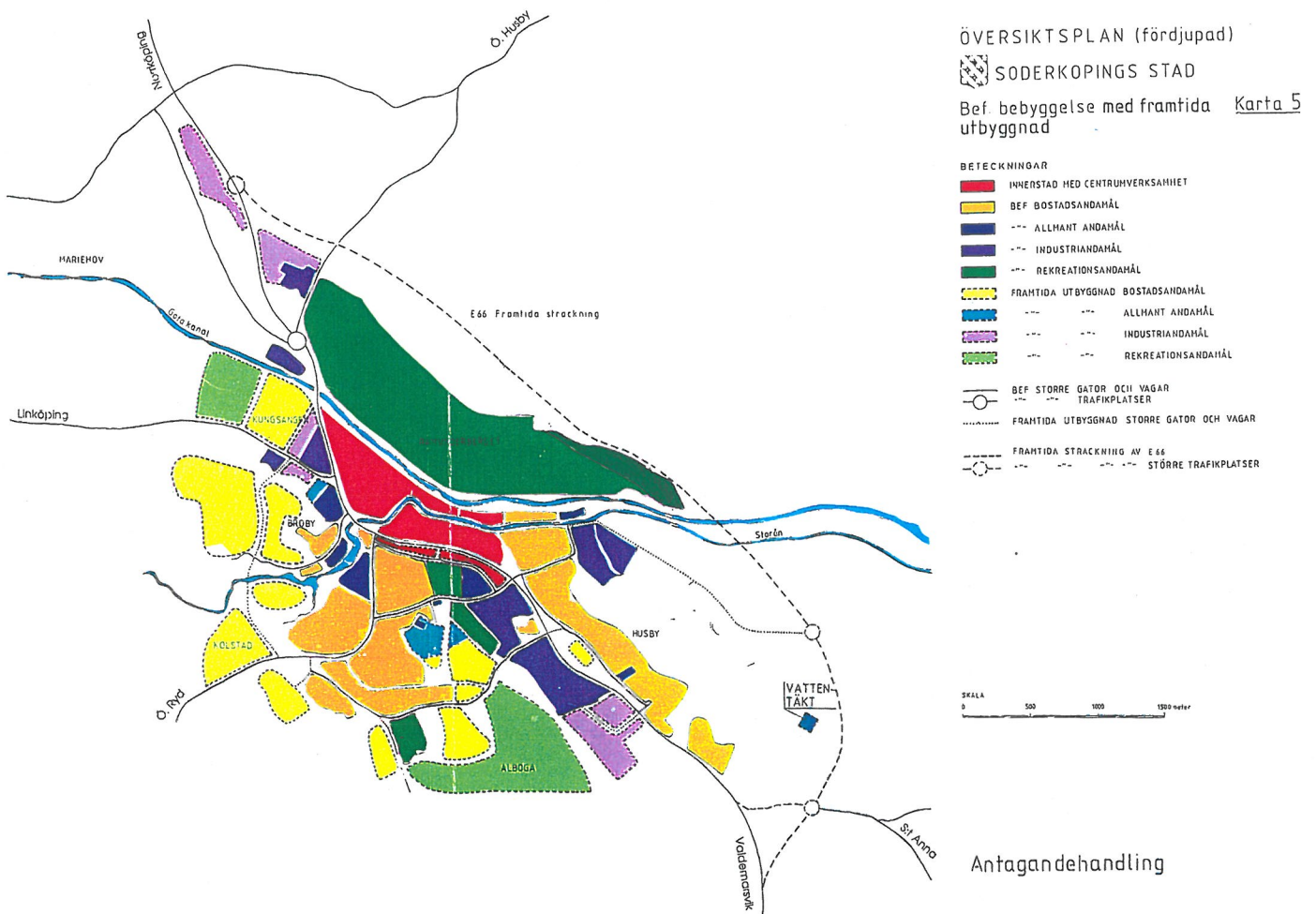
Översiktsplanen gjordes när det rådde högkonjunktur och Söderköping var en snabbt växande kommun. I dagsläget finns inget större behov av nya markområden för bostäder eller industrier. Kommunens planer för expansion åt sydväst finns kvar men utbyggnaden kommer troligen att ske i en långsammare takt än vad man bedömde i översiktsplanen.

Ett aktuellt projekt i centrum är att bebygga det s.k Stationsområdet söder om E22. Avsikten är att detta område ska innehålla verksamheter som underlättar utbytet med innerstaden (parkering, turistmottagning, bibliotek mm). Även nya bostäder tillkommer.

Totalförsvaret

Det finns inga anläggningar av intresse för totalförsvaret inom utredningsområdet.

UTDRAG UR FÖRDLUPAD ÖVERSIKTSPLAN ÖP 90, SÖDERKÖPING STAD



Hushållning med naturresurser

Dricksvatten

Söderköpings tätort får vatten från en uppdämning av Hällaån (Strodammen). Därifrån pumpas vattnet till en behandlingsanläggning och återinfiltreras sedan i Skönbergaåsen och tas ut öster om Husby. Anläggningen har god kapacitet för ytterligare anslutningar. I vattendomen för Söderköpings stads vattenuttag finns ett inre och ett yttre skyddsområde fastställt. I miljövårdsprogrammet för Söderköpings kommun påtalas att den nuvarande sträckningen av E22 under olyckliga omständigheter kan innebära en risk för vattenförsörjningen i Söderköping (olycka med farligt gods).

Berg -och grustillgångar

Det finns gott om isälvsavlagringar kring Söderköping. I nuläget finns dock ingen pågående eller planerad täktverksamhet inom utredningsområdet. Bergtäkt pågår i Luddenområdet som tangerar utredningsområdets nordvästra gräns.

Avfallsupplag

Kommunens avfallsupplag, Hjelsborg, ligger på gränsen till utredningsområdet i sydväst. Upplaget är avsett för icke brännbart avfall. Norr om staden ligger tre mindre deponier benämnda Pettersburg I, II och III som är nedlagda. Enligt länsstyrelsens förteckning medför Pettersburg III påverkan på yt-och grundvattnet och ytvattenpåverkan befaras Pettersburg II.

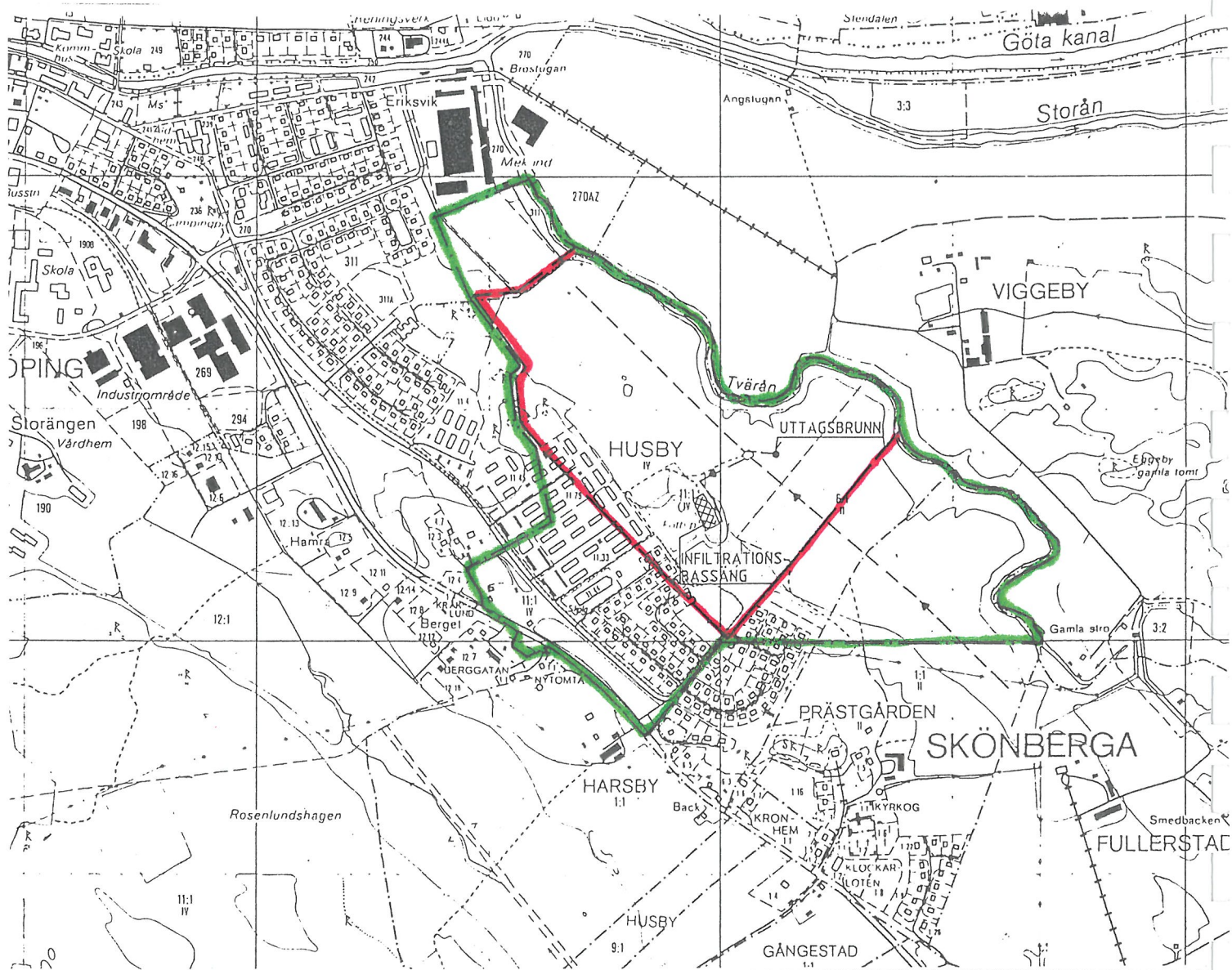
Förorenad mark

I länsstyrelsens inventering av förorenade marker finns följande inom utredningsområdet: Söderköpings Ytbehandling AB (1), Söderköpings Gjuteri och Verkstads AB (2), Fix Trikäfabriker AB (3), Dynoplast AB Makro (4) och Fläkt Coiltech AB (5).

Av dessa är Söderköpings Ytbehandling AB av klass 2, dvs. objektet kan medföra stor risk för omgivningspåverkan. De övriga är klass 3 med måttlig risk för omgivningspåverkan.



FÖRSTUDIE E22
Skala 1:50 000, 141V0035,



SÖDERKÖPINGS VATTENTÄKT

-  GRÄNS FÖR YTTRE SKYDDSOMRÅDE
-  GRÄNS FÖR INRE SKYDDSOMRÅDE

Tänkbara effekter av ny förbifart

Trafik och trafikanter

Med en förbifart utanför Söderköping har man möjlighet att avlasta nuvarande genomfart från den stora trafikströmmen i relationen E22N-E22S på drygt 4 000 f/d oavsett om förbifarten läggs öster eller väster om tätorten.

Med en förbifart öster om Söderköping fångar man dessutom upp trafiken i relationen E22N-210S vilken utgör ca 1 000 f/d. De trafikströmmar som kommer från 210N och ska mot E22S resp 210S kan man dock inte attrahera med en östlig förbifart utan dessa förväntas gå kvar på nuvarande genomfart. Av infartstrafiken kan man eventuellt få med något av trafiken till/från Husbyområdet (0-500 f/d). Den tunga trafiken till/från Hamra industriområde är mer känslig för vägförlängning och nivåskillnader, vilket innebär att den förmodligen ligger kvar på nuvarande genomfart.

Med en förbifart väster om tätorten fångar man upp trafikströmmen mellan 210N och E22S medan trafikströmmarna från E22N resp 210N till 210S förmodligen kommer att bli kvar på den nuvarande genomfarten. Beroende av hur förbifartens anslutning i söder kommer att lokaliseras och utformas kan viss del av denna trafik komma att använda förbifarten. Vi bedömer risken för smittrafik via Östra Rydsvägen till 210S som relativt liten.

Infartstrafiken till/från sydvästra Söderköping (områdena kring Östra Rydsvägen) kan i viss mån använda en västlig förbifart. Denna trafikström kan komma att uppgå till 1 500 -2 000 f/d. Den del av infartstrafiken som utgörs av tung trafik till industriområdena i södra delen av tätorten kommer förmodligen att ligga kvar på den nuvarande genomfarten.

Den totala trafiken på en förbifart oavsett östligt eller västligt läge torde uppgå till ca 5 500-6 000 f/d. I det västra alternativet kan dessutom en stor del av infartstrafiken till/från E22N komma att använda den norra delen av förbifarten, över kanalen och vidare in i Söderköping via 210N.

En ny förbifart eliminerar konflikterna med båttrafiken på Göta kanal. Den ger mer utrymme för den lokala trafiken och bättre förutsättningar att skapa en bättre och säkrare miljö för de oskyddade trafikanterna.

En ny förbifart innebär att Söderköping kommer att betraktas på avstånd av förbipasserande bilister. Från trafikantens sida innebär det att Söderköping blir mer anonymt. En målsättning i det fortsatta arbetet bör vara att förlägga en eventuell förbifart så att man som bilist hinner uppfatta staden när man passerar.

Markanvändning

Hushållning med naturresurser

Hällaån och dess tillrinningsområden samt infiltrationsområdet (Skönbergaåsen) är områden där eventuella föroreningskällor kan innebära ett hot mot Söderköpings vattenförsörjning. En ny förbifart öster om staden medför att risken finns för att vattentäkten påverkas vilket skulle kunna få mycket allvarliga följder. Denna risk föreligger även med nuvarande väg. Vid nybyggnation kan åtgärder vidtagas för att minska risken för påverkan. Hur vattentäkten ska skyddas och vilka kostnader det medför måste redovisas i det fortsatta utredningsarbetet. En förbifart väster om staden bedöms inte innebära någon risk för inverkan på Söderköpings vattentäkt.

En ny väg tar skogs-och jordbruksmark i anspråk och kan också innebära att möjligheterna att bruka marken försämras p.g.a uppsplittring mm.

Det finns gott om berg inom utredningsområdet som borde kunna användas i ett vägbyggnadsprojekt vilket kan hålla nere transporter av material från andra platser. Bergtäktsverksamhet pågår i utredningsområdets närhet.

Kommunala planer

Kommunen bygger sin planering på att en förbifart ska komma till stånd i framtiden och att den då kommer öster om staden. Barriären E22:an försvinner vilket ger bättre kontakt mellan de stora bostadsområdena i väster och centrum. Områdena närmast befintlig väg kan utnyttjas på ett mer flexibelt sätt när man inte behöver ta så stor hänsyn till trafiken. Ett vägalternativ väster om staden ger också god avlastning av centrum men ger inte samma handlingsfrihet att exploatera staden åt väster.

Näringsliv och sysselsättning

En förbifart innebär att färre människor passerar genom centrum och innebär troligen färre spontana kunder i affärer, kiosker etc. Söderköping i sig är ett attraktivt turistmål under sommarhalvåret och bedömningen är att det kommer att vara attraktivt även om E22:an går utanför centrum. Intresse finns för verksamheter att etablera sig längs nuvarande E22 norr om staden med tanke på det gynnsamma läge dessa områden skulle få vid en ny förbifart.

Miljö

Naturmiljö

En ny väg innebär ofrånkomligen intrång i naturmiljöer. Slätbakens förkastningsbrant (riksintresse) är svår att undvika i ett östligt alternativ vilket kan innebära intrång i geologiskt intressanta områden.

I Storån finns havsöring. Ett brobygge kan medföra utsläpp av kemikalier och oljor, grumling mm som kan ge skador på öringbeståndet. Trafiken kan också ge upphov till utsläpp i vattendragen. Möjligheter finns, framförallt vid nybyggnation, att åstadkomma säkrare lösningar. I det fortsatta utredningsarbetet måste öringsbeståndet kartläggas så att rätt åtgärder kan vidtas i den fortsatta planeringen. Någon form av fältinventering bör också genomföras vid ett eventuellt fortsatt arbete med utredningsplan för E22.

Kulturmiljö och fornlämningar

En ny förbifart kommer oavsett läge att passera Göta kanal. Läget och utformningen av en ny bro bör studeras mycket noga i det fortsatta arbetet.

Hela utredningsområdet är präglad av att det utgörs av en mycket gammal kulturbygd. Området väster och nordväst om tätorten (Bleckstad, Kolstad, Stensätter, Mariehov) är ett mycket omväxlande och förhållandevis kuperat landskap. Med tanke på landskapsbild och kulturmiljö är det känsligt att dra fram en väg med hög standard i detta område. Noggranna studier av vägens inplacering och speciellt eventuella broar bör göras.

Den rika förekomsten av fornlämningar i utredningsområdet, framförallt i nordväst, kan resultera i att ett vägbygge konstateras vara mycket olämpligt. En arkeologisk utredning bör genomföras vid den fortsatta planeringen för att utröna detta.

Rekreation och friluftsliv

En ny väg genom eller i närheten av områden som utnyttjas för friluftslivet kan medföra barriäreffekter och buller. Ramunderberget och Albogaområdet berörs av en östlig respektive en västlig förbifart. I båda fallen kommer en ny väg att få en avskärande effekt.

Boendemiljö

En ny förbifart innebär stora lättnader framförallt ur bullersynpunkt för de som bor längs nuvarande väg. En tryggare och mindre bullrig miljö kommer många till del. Landsbygden kring Söderköping är tätt befolkad. En ny förbifart kan komma att ge en del nya bullerstörda fastigheter och skapa barriärer.

Samråd

Under arbetet med förstudien har samråd skett med tjänstemän och politiker i Söderköpings kommun och med tjänstemän på länsstyrelsen. Sammanträden har hållits på Vägverket i Linköping vid tre tillfällen: 23 jan, 15 febr och 18 mars.

Vid sammanträdena har kommunen representerats av:

Karl-Evert Bevemyr

Östen Johansson

Jan-Erik Pernes

Per Sandler

Kommunens kontaktperson i projektet är Per Sandler

Från länsstyrelsen har deltagit:

Leif Jonsson

Hans Liman

Eva Kihlkrans

Fortsatt arbete

I arbetet med förstudien har vi kommit fram till att:

- befintlig genomfart E22 Söderköping kan förbättras genom olika åtgärder men att dessa inte är tillräckliga på sikt
- en ny förbifart är den bästa lösningen
- såväl en östlig som en västlig förbifart kan vara genomförbar utifrån nuvarande kunskapsläge, inget av alternativen har sådana brister att det kan uteslutas
- en vägutredning bör göras för ett östligt respektive ett västligt alternativ, förbättring av befintlig väg bör också redovisas

Det fortsatta arbetet

- kan lämpligen drivas vidare i den referensgrupp som arbetat i förstudieskedet
- bör inledas med att någon form av samhällsekonomisk bedömning görs av projektet för att få en uppfattning om när projektet kan förverkligas.

Detta är viktigt inte minst för kommunens framtida planering.

- bör innefatta fördjupade/omfattande studier av hur man på effektivaste sätt avlastar de centrala delarna av Söderköping från genomgående trafik
- bör beakta näringslivets utvecklingsmöjligheter i de olika alternativen
- kräver en stor och förmodligen tidskrävande arbetsinsats för att utreda de arkeologiska förhållandena inom utredningsområdet
- bör innefatta fördjupade studier av hur Söderköpings vattentäkt kan komma att påverkas av en ny vägsträckning och om och hur den kan skyddas
- bör redovisa flera alternativ till hur man på ett funktionellt/estetiskt bra sätt löser passagen av Göta kanal. Förslagsvis utlyses en tävling för att få in olika idéer

Källförteckning

Översiktsplan för Söderköpings kommun, antagandehandling 1991

Fördjupad översiktsplan för Söderköpings stad 1990

Miljövårdsprogram Söder köpings kommun, Beslutsupplaga 931102

Luften i Söderköping Beräknade luftföroreningshalter, SMHI 1989

Risikanalys Stationsområdet i Söderköpings kommun, Tyréns 1995

Väg E66 Förbifart Söderköping Utredningsplan, Förstudie VBB VIAK 1991

Söderköping, E22 genom staden - trafik och miljö, Kjessler&Mannerstråle april 1994, dec 1994

Avfallsupplag i Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötlands län 1990

Hushållningsplan för berg och grusmaterial i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län 1993

Natur Kultur, Miljöer i Östergötland, Länsstyrelsen i Östergötlands län 1983

Område av riksintresse för naturvård och friluftsliv, Rapport 3771, Naturvårdsverket 1991

Riksintressanta kulturmiljöer i Sverige, Riksantikvarieämbetet 1990

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister

Våtmarker i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län 1993

Ängs-och hagmarksinventeringen för Östergötlands län

