

FÖRSTUDIE

Väg 210, Skärgårdslänken

Söderköpings kommun, Östergötlands län

Beslutshandling 2013-02-01

Projektnummer: 52 40 01



Dokumenttitel: Förstudie väg 210, Skärgårdslänken
Skapat av: Vectura
Dokumentdatum: 2013-02-01
Dokumenttyp: Rapport
Projektnummer: 52 40 01
Version: Beslutshandling

Publiceringsdatum: 2013-02-01
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Rikard Walfén
Uppdragsansvarig: Mats Pettersson, Vectura
Distributör: Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund	5
2 Befintliga förhållanden.....	11
3 Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområden.....	22
4 Projekt mål	24
5 Tänkbara åtgärder och effekter	25
6 Riskhantering.....	35
7 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder	36
8 Samråd	38
9 Vägghållningsmyndighetens ställningstagande	39
10 Fortsatt arbete	40
11 Referenser	41

Sammanfattning

I Söderköping sammanstrålar E22 som går i nord-sydlig riktning med väg 210 som går i öst-västlig riktning. Avsnittet genom staden är en flaskhals med låg tillgänglighet, framförallt under sommarhalvåret. Trafikverket planerar en ny sträckning av E22 väster om Söderköping. När den nya sträckningen byggs är det troligt att trafik som kommer norrifrån och ska mot skärgården på väg 210 eller mot Mogata även i fortsättningen kommer att välja vägen genom Söderköping eftersom det är den genaste vägen. Syftet med denna förstudie är att kartlägga förutsättningarna och möjliga lösningar för en ny vägsträckning söder om Söderköping som förbinder ny E22 med väg 210 samt att utreda effekterna av den nya vägsträckningen.

Den insamlade informationen om befintliga värden och förutsättningar i området samt funktionsanalysen har gett svar på vad som i nuläget fungerar bra och vilka brister som finns. Med detta som grund har de projektspecifika målen angetts till följande:

- Trafiksituationen genom Söderköping ska förbättras.
- Boende- och vistelsemiljön i Söderköping ska förbättras.
- Kommunikationsmöjligheterna för trafik som kommer från norr och väster om Söderköping och som ska österut på väg 210 eller Mogatan och tvärt om ska förbättras.
- Föreslagna lösningar ska vara långsiktigt hållbara.

Vid analys av tänkbara åtgärder arbetar Trafikverket utifrån fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att i steg för steg analysera hur ett problem kan lösas och tidigt ta fram en rad olika åtgärdsalternativ inför fortsatt planering. Funktionsanalysen visar att endast alternativ enligt steg 4, väg i ny sträckning, kan vara aktuellt.

De alternativ som har studerats är tre varianter av väg i ny sträckning, vilka jämförs mot ett Nollalternativ som innebär att ingenting görs, men att E22 är utbyggd i ny sträckning. Alternativ 1 ger en gen förbindelse mellan en trafikplats på E22 söder om Söderköping och väg 210. Alternativ 2 är något kortare än alternativ 1, men innebär att flera korsningar måste passeras för de som ska ta sig norr eller väster om staden och österut mot skärgården eller Mogata. Alternativ 3 är längst och går strax söder om Söderköping, men ger den minsta vägförlängningen jämfört med idag.

Länsstyrelsen beslutade 2012-05-14 att projektet inte kan antas orsaka en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket beslutade i sitt ställningstagande 2013-01-25 att projektet ska bedrivas vidare med upprättande av vägplan enligt alternativ 1 i samband med att E22 byggs i en ny sträckning väster om Söderköping.

1 Bakgrund

1.1 Brister, problem och syfte

Genom Söderköping sammanstrålar E22 som går i nord-sydlig riktning med väg 210 som går i öst-västlig riktning. Trafiken på de båda vägarna flätas samman i en korsning norr om staden och separeras i en korsning söder om staden. Idag går vägarna genom de centrala delarna av Söderköping. Avsnittet genom staden är en flaskhals med låg tillgänglighet, framförallt under sommarhalvåret. Flera signalreglerade korsningar, övergångsställen och passagen av Göta Kanal på en öppningsbar klaffbro bidrar till låg framkomlighet för vägtrafiken. E22 är en av de nationella vägar som ingår i det transeuropeiska nätverket. Sommartid är vägen en av Sveriges största turistvägar med trafik till bland annat Västervik, Öland och skärgården åt öster.

E22 och väg 210 utgör en barriär i den på medeltiden anlagda småstaden och har en funktion och en skala som inte passar in i stadsmiljön. Staden har kvaliteter att utveckla där vägen idag utgör ett hinder.

Söderköpings stad vilar på ett mycket mäktigt lager sättningsbenägen lera, ca 20-25 meter tjock. Den tunga trafiken på E22 i kombination med ojämnheter i vägbanan medför vibrationer och sättnings-skador på närliggande fastigheter. Vibrationer fortplantar sig även in mot den medeltida stadskärnan.

Trafikverket planerar en ny sträckning av E22 väster om Söderköping. När den nya sträckningen byggs är det troligt att trafik som kommer norrifrån och ska mot skärgården på väg 210 även i fortsättningen kommer att välja vägen genom Söderköping eftersom det är den genaste vägen. Följderna av detta blir att boende- och vistelsemiljön i Söderköping inte förbättras i önskad omfattning.

Syftet med denna förstudie är att kartlägga förutsättningarna för en ny vägsträckning söder om Söderköping som förbinder ny E22 med väg 210 samt att utreda möjliga lösningar och effekterna av dessa.

1.2 Aktualitet

E22 förbi Söderköping finns med som namngiven investering i den Nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Länsväg 210, ny anslutning mot skärgården i samband med byggandet av förbifart E22 Söderköping, finns upptaget i Länstransportplanen för Östergötlands län 2010-2021 som ett mindre objekt under rubriken trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder som ska prioriteras under planperioden. Väg 210 samfinansieras av Söderköpings kommun, medel från den nationella planen och länstransportplanen.

1.3 Tidigare utredningar och beslut

Under 20 års tid har utredningar kring ny sträckning av E22 förbi Söderköping pågått. Vägverket gjorde en utredningsplan 1991 för en förbifart öster om staden. 1994 gjordes en ny utredning av Vägverket som redovisar hur en upprustning av befintlig genomfart kan fungera som framtida E22. En förstudie

för E22 genomfördes 1998 och en vägutredning togs fram år 2000. Efter vägutredningen togs beslut om att gå vidare med ett alternativ väster om Söderköping. År 2004 kompletterades vägutredningen, bland annat för att minska bredden på vägkorridoren, men också för att studera anslutningar av väg 210 och lokalisering av trafikplats vid väg 210:s anslutning till ny E22. Alternativa lösningar för passage av kanalen studerades också. Idag är förbifarten väster om Söderköping inlagd som riksintresse för framtida vägnät, se figur 1. År 2008 gjorde Vägverket en inventering av miljö, natur, kultur och hälsa i området för anslutning mellan E22:ans nya sträckning och väg 210.

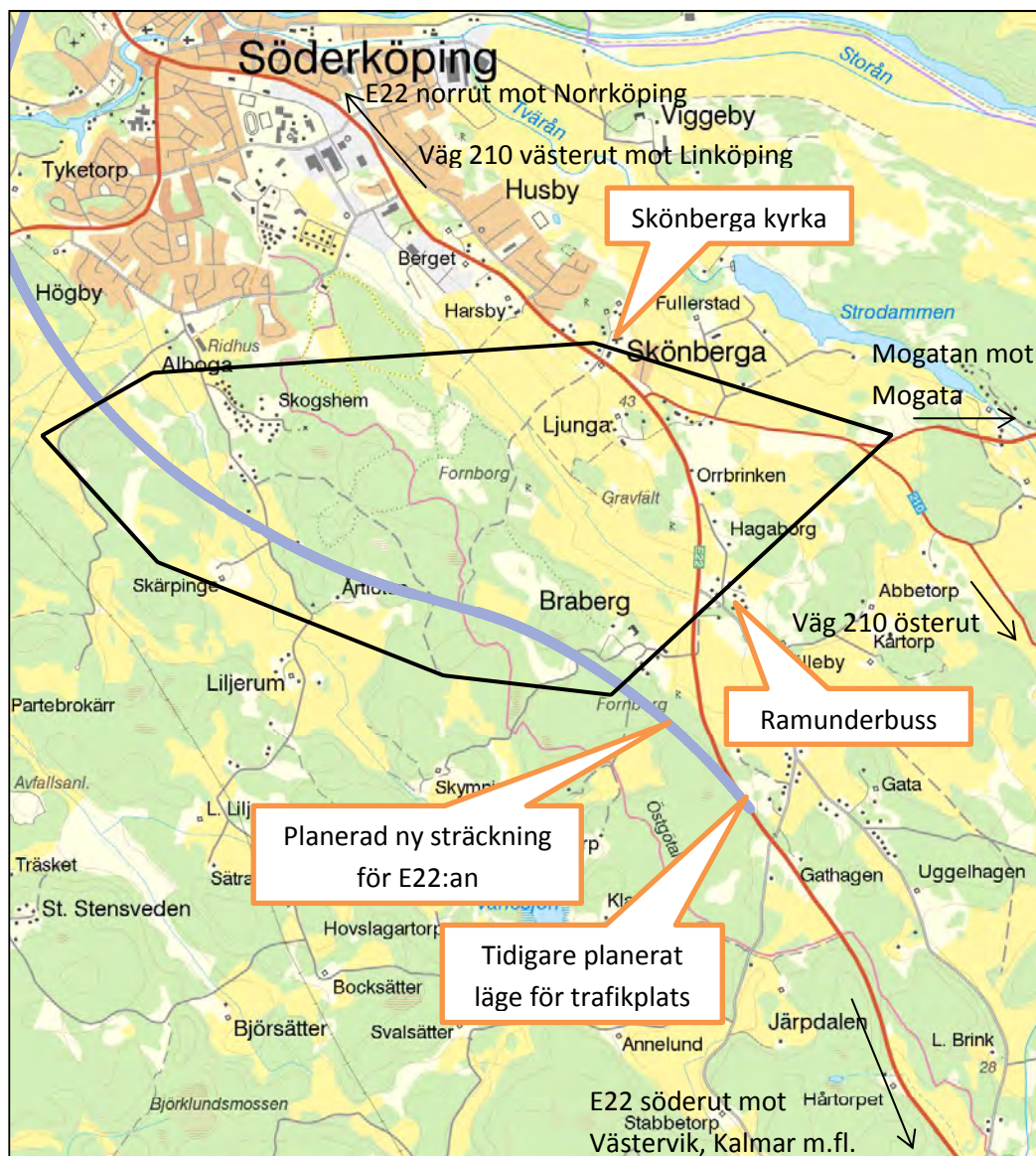


Figur 1. Riksintresse för kommunikation (E22).

1.4 Geografisk avgränsning

Förstudien omfattar den yta som skapas mellan området för vägkorridoren för nya E22 i syd och väst och väg 210 i öst. Norrut går avgränsningen söder om Söderköping. Området har valts utifrån de diskussioner som tidigare förts i arbetet kring E22 samt de projektmål som finns för projektet. Anslutningen till väg 210 ska ske väster om Mogatan. Inom förstudieområdet kan åtgärder för att

lösa problemen bli aktuella. Se figur 2.



Figur 2. Förstudieområdet.

Influensområdet är större än förstudieområdet. Inom detta område kan föreslagna åtgärder ge en påverkan, exempelvis genom att trafiken förändras på kringliggande vägar eller genom att buller från trafiken sprider sig utanför förstudieområdet.

1.5 Övergripande mål och strategier

1.5.1 Transportpolitiska mål

Riksdagen har tagit beslut om nationella mål för transportpolitiken. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål; funktionsmålet och hänsynsmålet.

Funktionsmål – Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov.

Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

1.5.2 Nationella miljökvalitetsmålen

Regeringen har satt upp 16 nationella miljökvalitetsmål som syftar till att beskriva och precisera det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart, se figur 3. Vägtrafik medför negativa konsekvenser för en rad miljömål genom bl.a. utsläpp till luft och vatten, buller och olika barriäreffekter. Miljömålen anger en miljö kvalitet som påverkas av flera verksamheter, varav vägtrafiken är en.



Figur 3. De sexton nationella miljökvalitetsmålen.

Utredningsalternativens inverkan på miljömålen redovisas i kapitel 5.

1.5.3 Regionala mål

I Länstransportplan Östergötlands län 2010-2021 prioriteras åtgärder för att stärka de viktigaste pendlingsstråken, minska olägenheter av störande genomfartstrafik och satsningar på GC-vägar.

I Länstransportplan Östergötlands län 2010-2021 anges följande regionala mål:

- Regionförstoring är i huvudsak en arbetskraftsförsörjningsfråga till förmån för det lokala och regionala näringslivet.

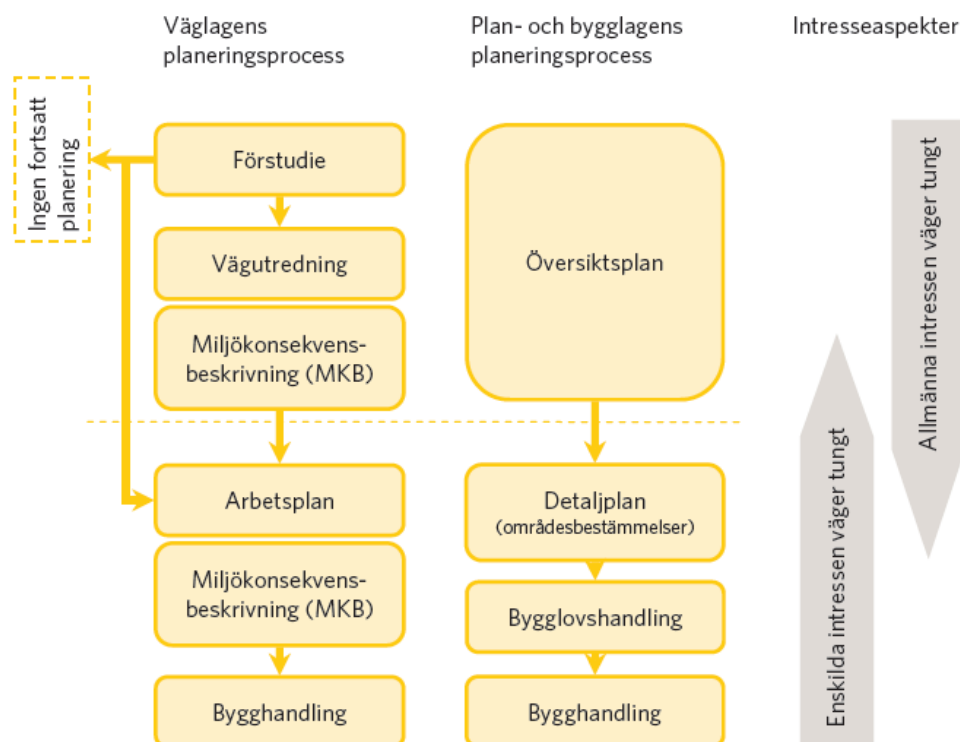
- Internationaliseringen, globaliseringen och den demografiska utvecklingen är stora utmaningar
- Kollektivtrafiken ska utvecklas för att bli mer attraktiv, framförallt genom att skapa bättre pendlingsmöjligheter och därmed stödja målet om regionförstoring.

1.5.4 Kommunala mål

I Söderköpings kommuns Översiktsplan 2005 redovisas ett antal samhällsbyggnads mål och spelregler för en hållbar utveckling. I Översiktsplan 2005 anges bland annat att den föreslagna omläggningen av väg E22 ska påskyndas för att luftföroreningar i centrala Söderköping ska minskas. Denna nya sträckning är också viktig för att minska bullret i området kring centrum och befintlig E22. Söderköpings kommun har också tagit fram en fördjupad översiktsplan för E22 som är antagen 2008-05-27.

1.6 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Miljöbalken (1998:808) ska tillämpas på all verksamhet och alla åtgärder som rör projektering, byggande och drift av vägar. Väglagen (1971:948) kopplas i 3a § till miljöbalken. För vägbyggnadsåtgärder på det allmänna vägnätet tillämpas en delvis lagstadgad process (Väglagen 14-20 §§) där arbetet successivt fördjupas från översiktliga studier till projektering. Processen omfattar fyra steg, se figur 4.



Figur 4. Planerings- och projekteringsprocessen enligt Väglagen respektive plan- och bygglagen.

Förstudie är det första steget i planeringen av ett nytt vägprojekt. Här avgränsas det område som ska analyseras. Problem och brister samt konsekvenser och

konflikter beskrivs översiktligt. Med förstudien som underlag beslutar Länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken 6 kap 4 §. Trafikverket fattar beslut om projektet ska drivas vidare eller ej.

Vägutredning avser att mer noggrant utvärdera alternativa vägkorridorer utifrån trafiktekniska, ekonomiska och miljömässiga aspekter. En vägutredning ska enligt Väglagen göras när det i förstudien klarlagts att alternativa vägkorridorer behöver studeras. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår i vägutredningen, som ska godkännas av Länsstyrelsen.

Arbetsplan avser projektering av en väg inom en vald korridor. Arbetsplanen ska fastställas och utgör en formell handling som bland annat reglerar vägens fysiska och miljömässiga intrång. I detta skede vägs enskilda och allmänna intressen mot vägens funktion och standard. En MKB upprättas och ska godkännas av Länsstyrelsen. I samband med miljökonsekvensbeskrivningen tas de fördjupade underlag fram som krävs för att bedöma miljöeffekterna av de planerade åtgärderna. Arbetsplanen handläggs enligt Väglagen.

Bygghandling är en teknisk handling som kompletterar arbetsplanen till färdig handling för byggnation av vägen. Vägplaneringen samordnas och integreras med den kommunala planeringen i fråga om översiktsplaner och detaljplaner.

Från och med 2013-01-01 träder proposition 2011/12:118 ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg i kraft. Detta innebär att planeringen kommer att hållas samman i en process istället för flera skeden. Processen leder till en vägplan.

En förberedande studie görs före den formella fysiska planeringen med en analys enligt fyrstegsprincipen. Den förberedande studien ska ge underlag för vad som ska göras för att lösa ett transportproblem och om lösningen blir att bygga ska det klaras ut hur det ska göras. Om det är ett litet, okomplicerat projekt som berör åtgärder på befintlig väg, som medför endast marginell yttre påverkan på omgivningen och där ägare medger att mark får tas i anspråk om det behövs, behöver ingen planering enligt väglagen ske.

Efter den förberedande studien samlas underlag in och sammanställs. Sedan börjar arbetet med att utforma och välja alternativ. Länsstyrelsen tar beslut om betydande miljöpåverkan när underlaget är sammanställt och arbetet med att utforma och välja alternativ har påbörjats. Om Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan upprättas en miljökonsekvensbeskrivning. När man har valt vilket alternativ man ska gå vidare med utformas lösningsförslag och arbetet med att färdigställa planförslaget och eventuell miljökonsekvensbeskrivning avslutas. Om en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats ska den godkännas av Länsstyrelsen innan vägplanen kungörs. När planen har kungjorts och granskats ger Länsstyrelsen ett yttrande innan Trafikverket kan fastställa planen. Vägplanen kan överklagas till regeringen.

När vägplanen har fastställts tar arbetet med att upprätta en bygghandling vid.

Genom hela processen sker samråd enligt Miljöbalken kap 6.

2 Befintliga förhållanden

2.1 Markanvändning

2.1.1 Befolkning och bebyggelse

Söderköpings kommun ligger i Östergötland och tillhör Östergötlands län. Kommunen består av ca 14 000 invånare varav hälften bor i tätorten och hälften på landsbygden och i småsamhällen runt om Söderköping. Söderköping är en av de turisttätaste platserna i länet under sommarhalvåret. Göta kanal, den medeltida stadskärnan och skärgården lockar många besökare.

Förstudieområdet består till största delen av oexploaterad jord- och skogsbruksmark med mycket fornlämningar såsom fornborgar och gravfält. Viss landsortsbebyggelse finns också.

2.1.2 Näringsliv och service

Skönberga kyrka ligger cirka 200 meter norr om befintlig anslutning av väg 210 till befintlig E22. Ungefär 500 meter söder om nämnda anslutning har Ramunderbuss verksamhet och garage.

2.1.3 Målpunkter

Göta kanal går genom Söderköping och passeras av E22 norr om staden. På kanalen förekommer båttrafik under maj till oktober. Det är populärt att ta en glass i Söderköping och titta på båtarna om man inte själv väljer att ta en tur på vattnet.

Öster om Söderköping ligger Sankt Annas skärgård som är ett populärt mål, särskilt under sommarhalvåret. Trafiken kommer vanligtvis från inlandet från E22 norrifrån eller väg 210 västerifrån och kör via Söderköping ut mot kusten.

Cirka 2 mil norr om Söderköping ligger Norrköping, som med sin storlek är en attraktiv målpunkt. Även Söderköping är en målpunkt i sig.

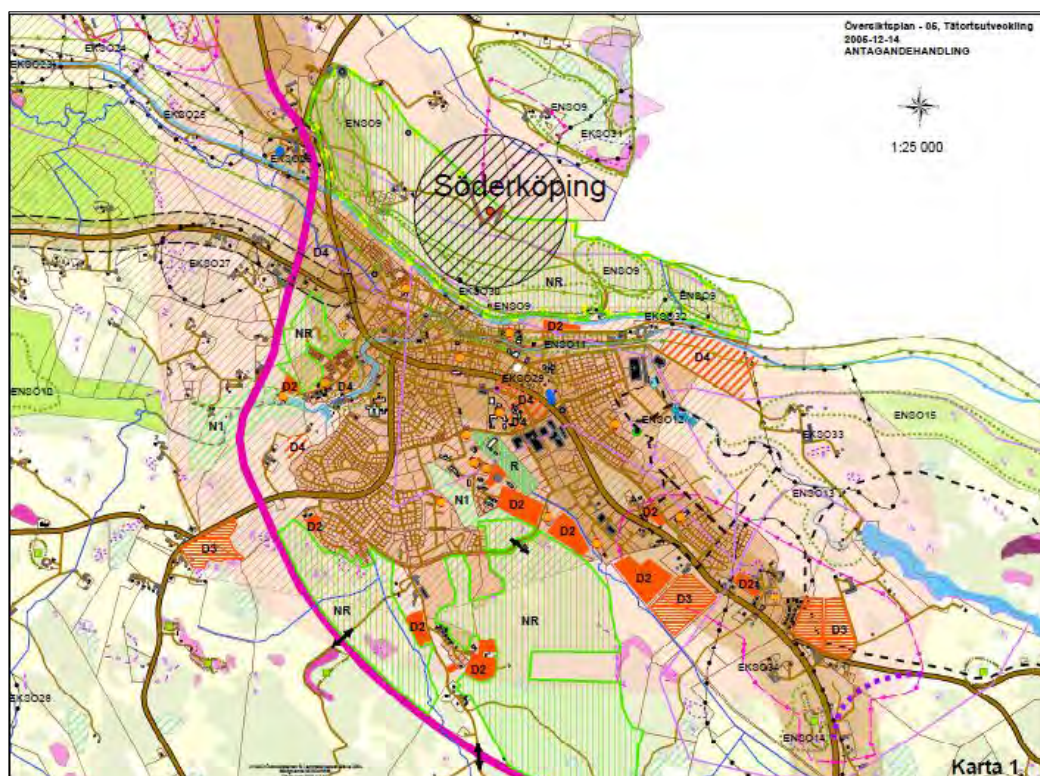
2.1.4 Kommunala planer

Det finns inga antagna detaljplaner inom förstudieområdet eller i dess absoluta närhet.

Söderköpings kommun har arbetat fram en fördjupad översiktsplan för förbifart väg E22 daterad 2008-05-27. Denna handling behandlar främst sträckningen av E22 men en önskad tvärförbindelse mellan E22 och väg 210 finns också med.

I översiktsplanen för Söderköpings kommun finns flera platser kring nuvarande E22 utpekade för bostadsmark. Bland annat pekas området strax öster Skönberga kyrka ut som tänkbart område. Också Brabergs gård pekas ut som bostadsområde.

Översiktsplanen pekar också ut området söder om centrala delarna av Söderköping som planerat naturreservat. Se figur 5.



Figur 5. Karta från Kommunens ÖP06. NR avser planerat kommunalt naturreservat och D-områden är planerade exploateringsområden

2.2 Trafik och trafikanter

2.2.1 Biltrafik

I Söderköping sammanstrålar E22 som går i nord-sydlig riktning med väg 210 som går i öst-västlig riktning. Trafiken på de båda vägarna flätas samman i en korsning norr om staden och separeras sedan i en korsning söder om staden. På avsnittet genom Söderköping är trafikflödet cirka 16000 fordon per dygn år 2011. Av dessa är cirka 10 % tung trafik. Av trafiken som går på E22 och väg 210 genom Söderköping har cirka 5000 fordon lokala målpunkter i staden. Ungefär 3500 fordon fortsätter på väg 210 österut. Enligt tidigare trafikanalysen uppskattas en tredjedel av trafiken på väg 210 sydost om Söderköping ha målpunkter väster eller norr om staden. Trafiken på väg 210 sydost om Söderköping delar sig så att ungefär hälften går vidare mot Mogata och hälften fortsätter åt sydost ut på väg 210.

E22 är en nationell väg som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Vägen utgör en viktig pulsåder för fjärrtrafiken i den sydöstra delen av Sverige. Vägbredden är 13 meter och den tillåtna hastigheten är 90 km/h på landsbygden utanför Söderköping. Inne i staden är vägens bredd cirka 9 meter och den tillåtna hastigheten är begränsad till 50 km/h. Flera signalreglerade korsningar och obebakade övergångsställen korsar vägen i Söderköping. Strax norr om Söderköping passerar E22 Göta kanal på en öppningsbar klaffbro. Det förekommer båttrafik på kanalen under maj till oktober. Under sommarhalvåret är E22:an av Sveriges största turistvägar med trafik från inlandet till bland annat Västervik, Öland och österskärgården.

Speciellt på sommarhalvåret är Söderköping en trång sektor för trafiken. Tillgängligheten upplevs inte vara enligt den standard som en väg i det nationella vägnätet ska ha. E22 utgör en barriär i den på medeltiden anlagda småstaden och har en funktion och skala som inte passar in i stadsmiljön.

Om det inte byggs någon ny förbifart beräknas den prognosticerade framtida trafikflödesutvecklingen göra att det år 2020 förväntas gå cirka 18000 fordon per dygn genom Söderköping och cirka 4000 fordon per dygn på väg 210 österut. År 2040 förväntas flödena vara cirka 24 000 fordon per dygn på E22 och väg 210 genom Söderköping och drygt 5000 fordon per dygn på väg 210 österut.

Om E22 byggs i ny sträckning utan ny anslutning till väg 210 österut förväntas flödena bli cirka 8500 fordon per dygn på det mest belastade snittet av befintlig E22/ väg 210 genom Söderköping år 2020 och cirka 10 500 fordon per dygn år 2040. Trafikflödena på befintlig väg 210 österut påverkas inte av en eventuell utbyggnad av väg E22. Om en anslutning av väg 210 till ny E22 görs beräknas cirka 4000 fordon, varav 6 % tung trafik, gå på detta avsnitt år 2020 och drygt 5000 fordon per dygn år 2040. Om E22 byggs i ny sträckning med ny anslutning till väg 210 österut förväntas flödena på det mest belastade snittet av befintlig E22/ väg 210 genom Söderköping bli cirka 7500 fordon per dygn år 2020 och cirka 9500 fordon per dygn år 2040. Se även tabell 1.

Tabell 1. Trafiksiffror (ÅDT) med förutsättning att E22 i ny sträckning och anslutning E22- väg 210 är utbyggda år 2020.

Vägsträcka	2011	2020	2040
Gamla E22 genom Söderköping	15800	7500	9500
E22 (Ny sträckning)	-	7400	12600
Ny anslutning E22- väg 210	-	4000	5000
Väg 210 österut	1550	1800	2300
Mogatan	1350	1600	2000

2.2.2 Kollektivtrafik

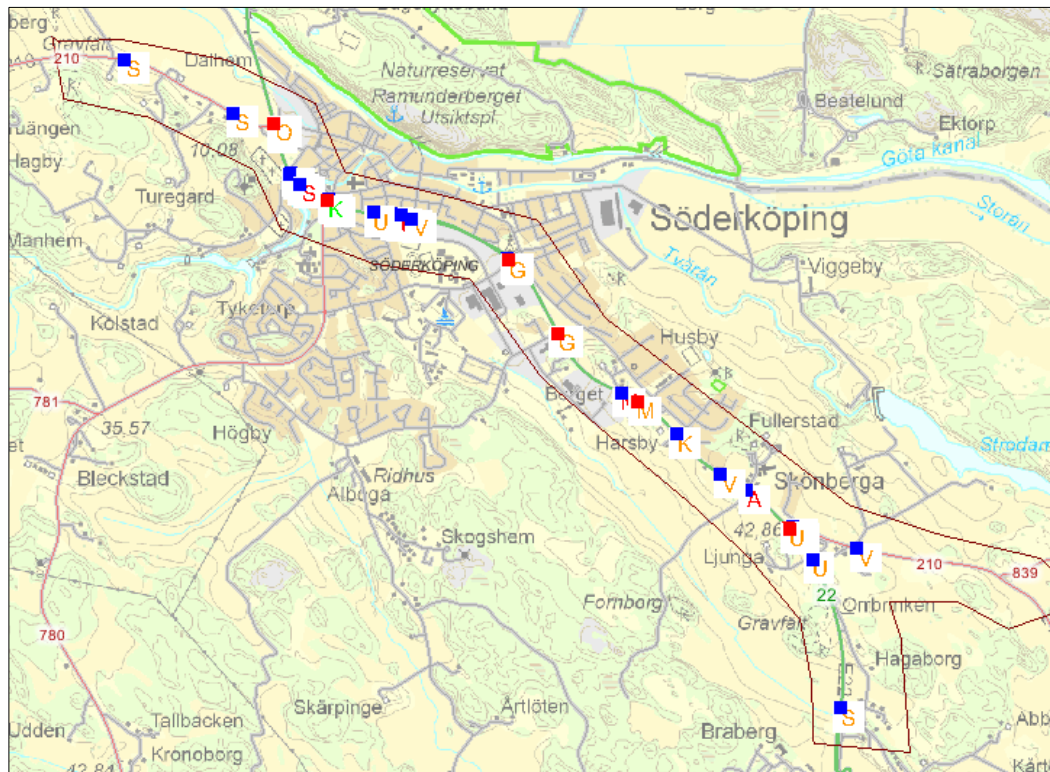
Flertalet landsvägsbussar i linjetrafik går genom Söderköping. Linje 452 och 453 går mellan Söderköping och Lagnö och trafikerar väg 210 österut med 5-10 avgångar i vardera riktning på vardagarna och 2 avgångar i vardera riktning på helgerna. Det varierande antalet avgångar beror bland annat på om det är skoldagar eller inte. Östgötatrafiken tillhandahåller lokaltrafiken i Östergötland. Tåtortslinjer finns inte i Söderköping.

2.2.3 GC-nätet och de oskyddade trafikanterna

Längs med befintlig E22 genom Söderköping finns det åtskild gång- och cykelväg. Utmed väg 210 hänvisas de oskyddade trafikanterna till vägrenen eller sidovägnätet.

2.2.4 Trafiksäkerhet

Under tiden 2003-01-01 till 2011-06-30 inträffade 41 olyckor med lindrig utgång och 7 med svår utgång på E22 och väg 210 från Braberg i söder, genom Söderköping och till och med korsningen där vägarna delar på sig norr om staden. Se figur 6. Ungefär en fjärdedel (14 st) av olyckorna var upphinnandeolyckor och en femtedel (10 st) var singelolyckor. I sex av olyckorna var det oskyddade trafikanter inblandade. Resten av olyckorna fördelar sig mellan möte, omkörning, avsvängning, korsande och övriga.



Figur 6. Olyckor registrerade i STRADA under perioden 2003-01-01 till 2011-06-30.

2.2.5 Övrig infrastruktur

Inom förstudiens avgränsade område finns det ingen järnväg. Ledningar behandlas under kapitel 2.4.2.

2.3 Miljö och hälsa

2.3.1 Områdets allmänna karaktär

Landskapet inom förstudieområdet består främst av öppet landskap i form av jordbruksmark. Landskapet är kuperat, en dal går mitt i förstudieområdet i nord-sydlig riktning. Området i söder, nära anslutningen till fastslagen väg korridor för nya sträckningen av E22:an, består av skog.

2.3.2 Skyddade och skyddsvärda områden

Fastslagen korridor för ny sträckning av E22 förbi Söderköping utgör riksintresse för kommunikation enligt miljöbalkens 3 kapitel 8 §. E22 sträcker sig genom södra Sverige, från Malmö till Norrköping, och är en viktig väg för transporter av såväl gods som personer.

Förstudieområdet ligger inom områden för kulturmiljövård och även inom områden som är utpekade som viktiga friluftslivsområden samt Östgötaleden. Dessa områden kommer att belysas närmare i avsnitt 2.4.4 samt 2.4.5.

I nära anslutning till förstudieområdet finns ett utpekat vattenskyddsområde – Skönbergsåsen. Här återfiltreras vattnet efter att ha samlats upp i bassänger och vattnet tas från Hällaån, Strådammen.

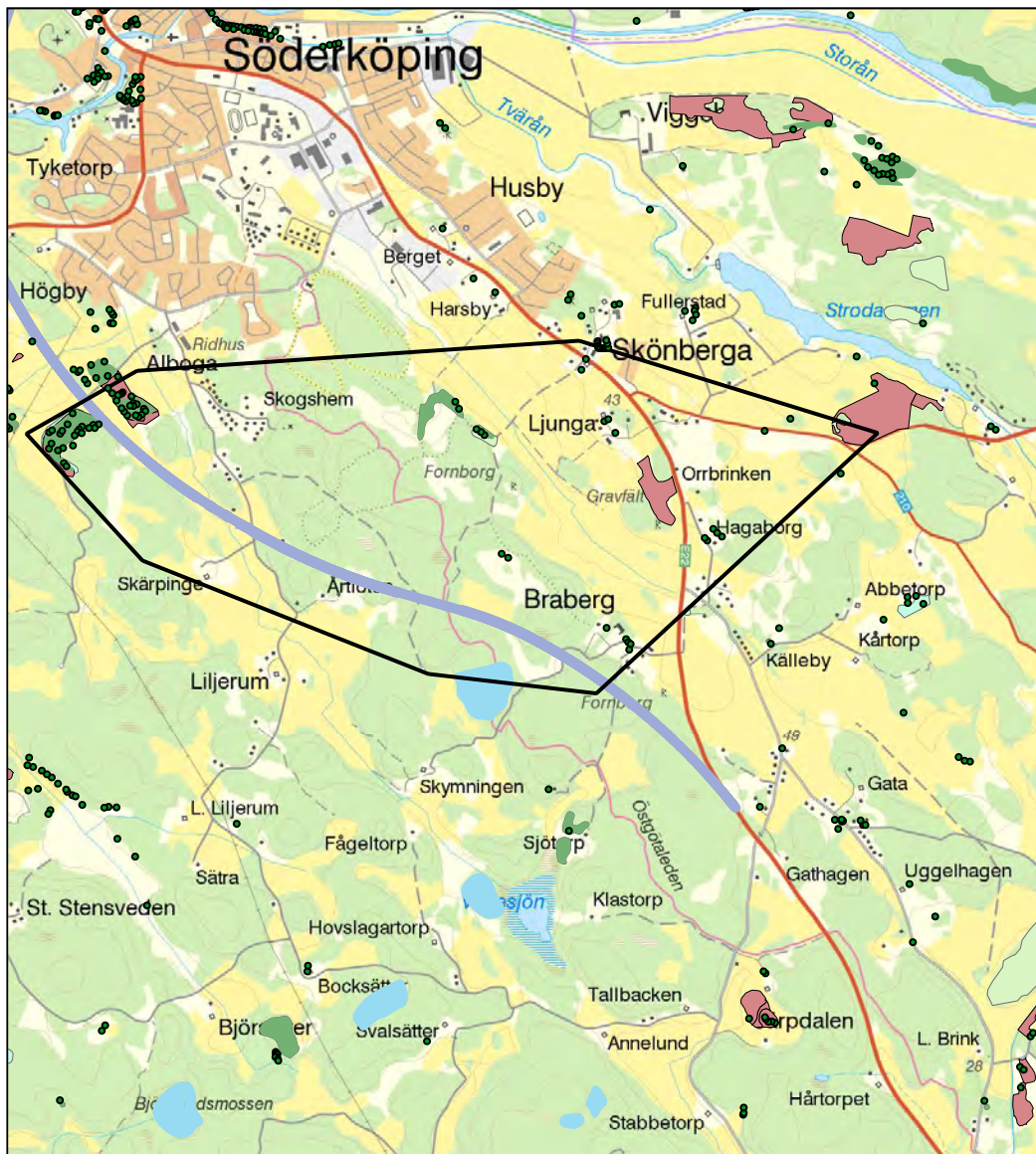
2.3.3 Naturmiljö

Inom förstudieområdet finns inga områden av riksintresse. Dock finns andra värdefulla områden med skyddsvärd natur. Det finns områden med värdefulla ekar. Bland annat finns en gammal grov ek utpekad av skogsstyrelsen i anslutning till nuvarande sträckning av E22:an.

Inom området finns också värdefull ängs- och betesmark som är inventerad. Detta område sammanfaller med kulturmiljöområde i form av gravfält som ligger strax söder om Ljunga by, utmed nuvarande sträckning av E22.

I nära anslutning till förstudieområdet i söder finns ett sumpskogsområde där tall är dominerande.

Se figur 7.



Figur 7. Naturmiljö. Markerade områden är sumpskog (blå), trädinventering (grön och gröna punkter) samt ängs- och hagmarker (röd).

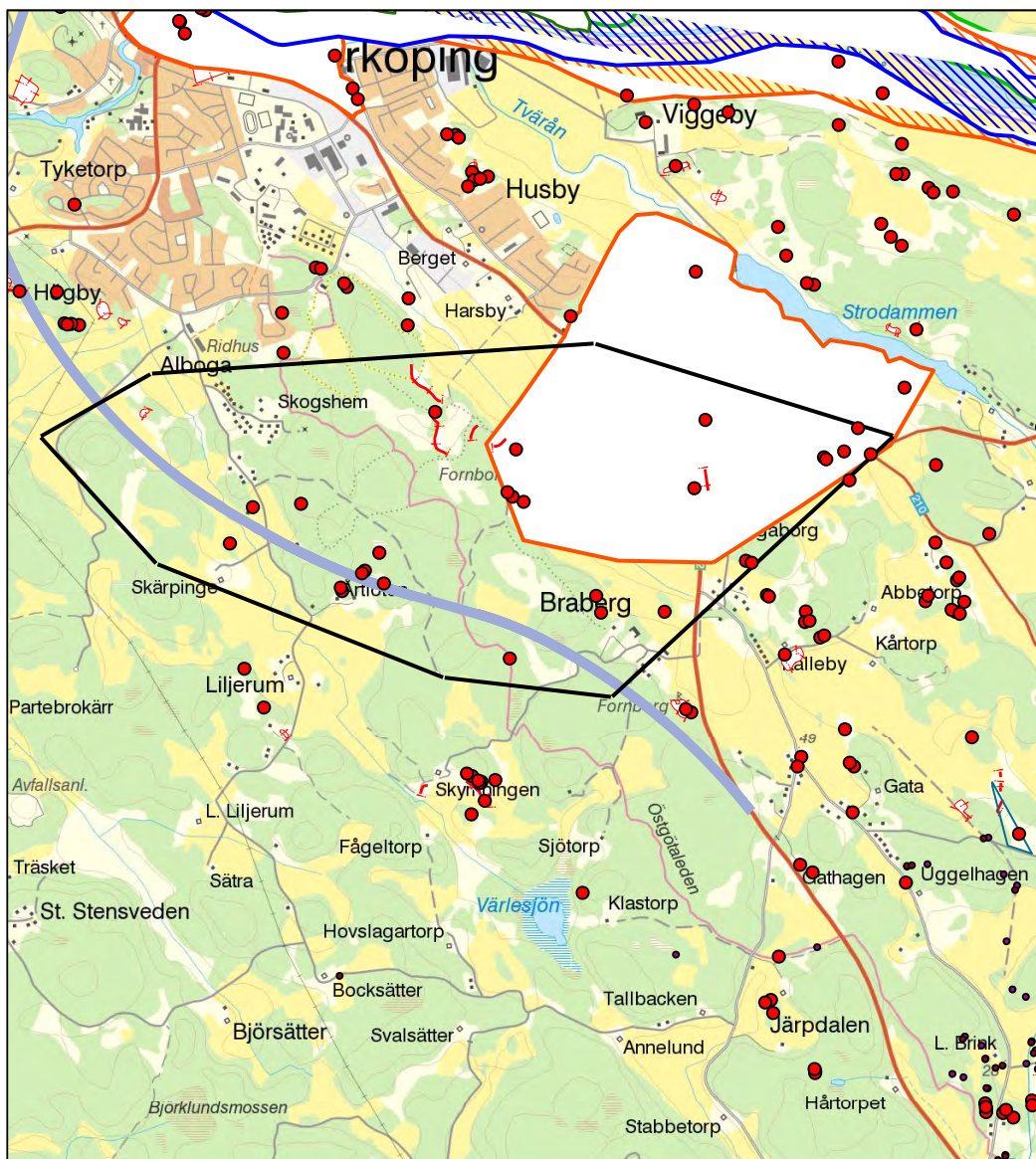
2.3.4 Landskapsbild och kulturmiljö

Inom förstudieområdet finns riksintresse för kulturmiljö. Skönberga kyrkby är det som reglerar riksintresset och det är en kyrkomiljö med romansk kyrka och prästgårdar från tre epoker. Gravfält och övriga fornlämningar understryker platsens centrala betydelse under en lång tidsrymd.

Den planerade vägsträckningen går genom ett område som idag främst är skogsmark, öppet odlingslandskap och åkermark.

Vägen föreslås gå mellan de gravfält och de fornlämningar som finns i området för att minimera effekter och konsekvenser av åtgärden.

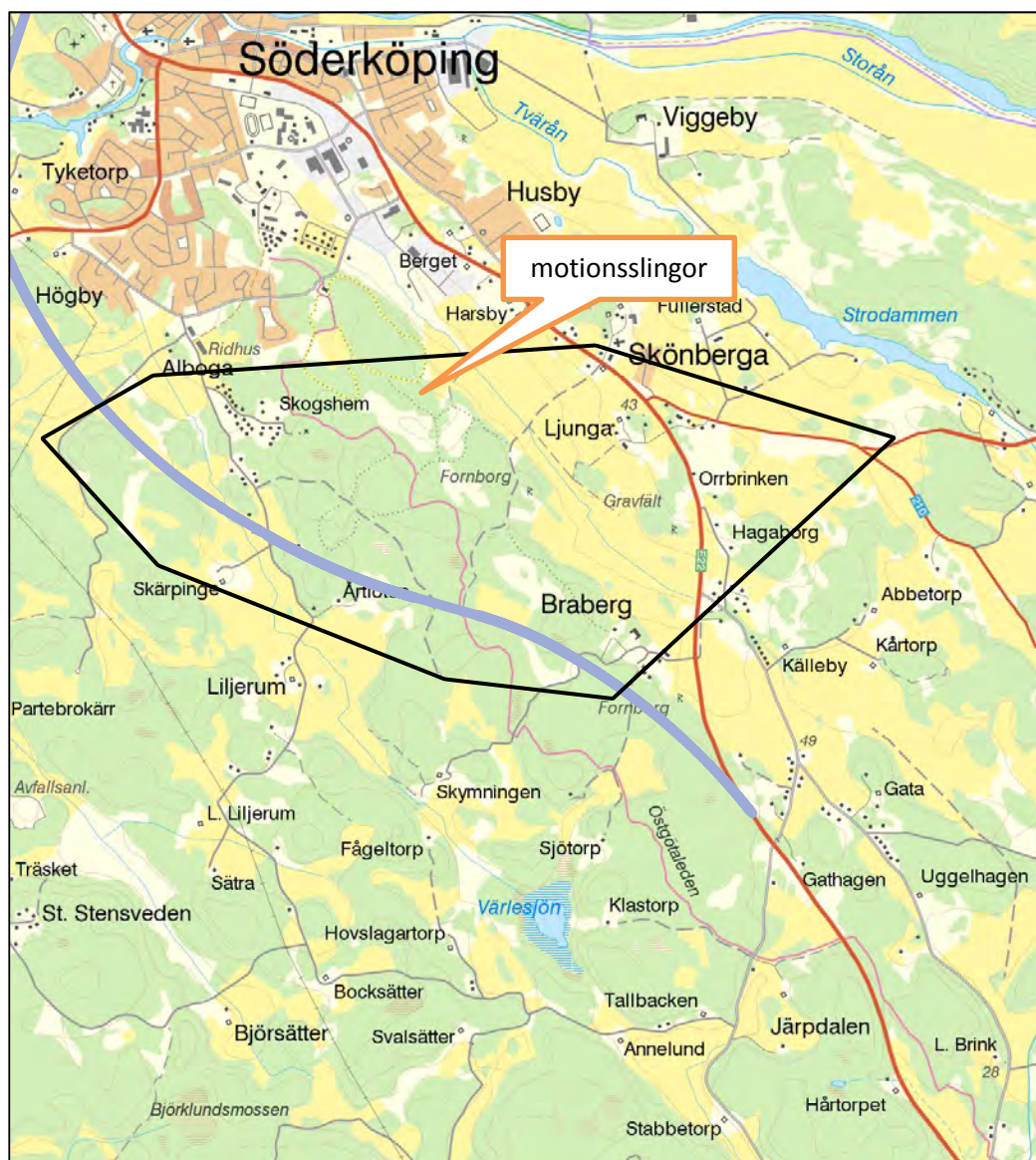
Se figur 8.



Figur 8. Kulturminnen som ligger inom förstudieområdet. Röda punkter visar kulturminnen i form av bland annat fornborgar och gravfält. Det skrafferade området är riksintresset för Skönberga kyrka

2.3.5 Rekreation och friluftsliv

Inom förstudieområdet finns utpekade områden som är viktiga friluftslivsområden samt Östgötaleden. Särskilt aktivt är friluftslivet i de norra delarna av det utpekade friluftsområdet i nära anslutning till Söderköpings tätort med stadsnära rekreation i form av motionsslingor. Se figur 9.



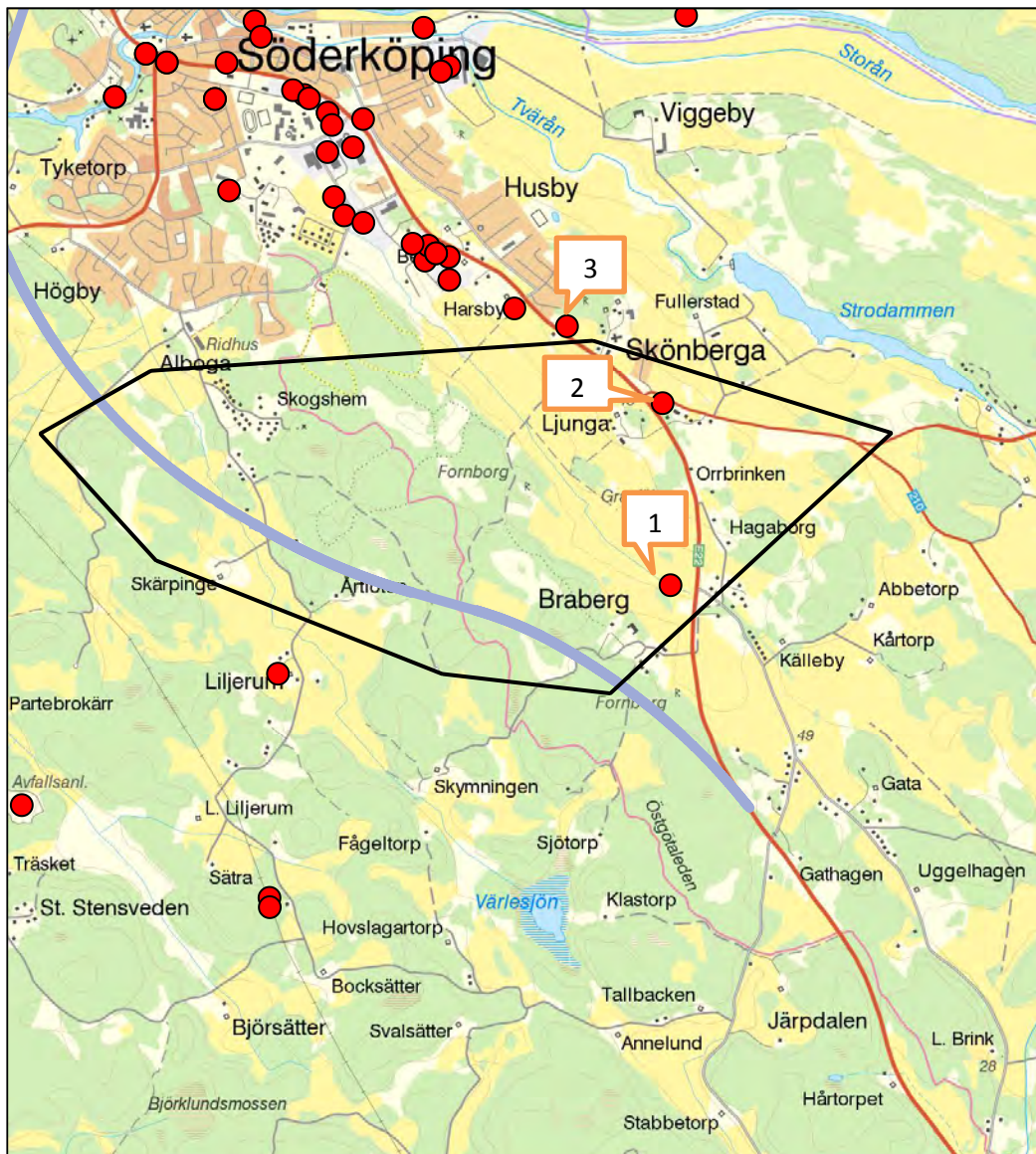
Figur 9. Viktiga friluftsområden i form av motionsslingor (prickade linjer i kartan) samt Östgötaleden.

2.3.6 Naturresurser

Jordbruksmark samt skogsbruk är den dominerande markanvändningen inom förstudieområdet. Utöver detta finns inga utpekade naturresurser som man behöver ta hänsyn till.

2.3.7 Förorenad mark

Inom förstudieområdet samt i nära angränsning till området finns potentiellt förorenad mark. Se figur 10. I figuren benämns platserna med 1, 2 och 3. På platsen benämnd 1 har – alternativt finns - verksamhet, ytbehandling av metaller, funnits och på plats 2 och 3 har – alternativt finns – verksamhet benämnd bilvårdsanläggning. Marken är inte kontrollerad i denna förstudie utan beroende på vad man kommer fram till i fortsatt arbete får arbete med dessa områden fortsätta.

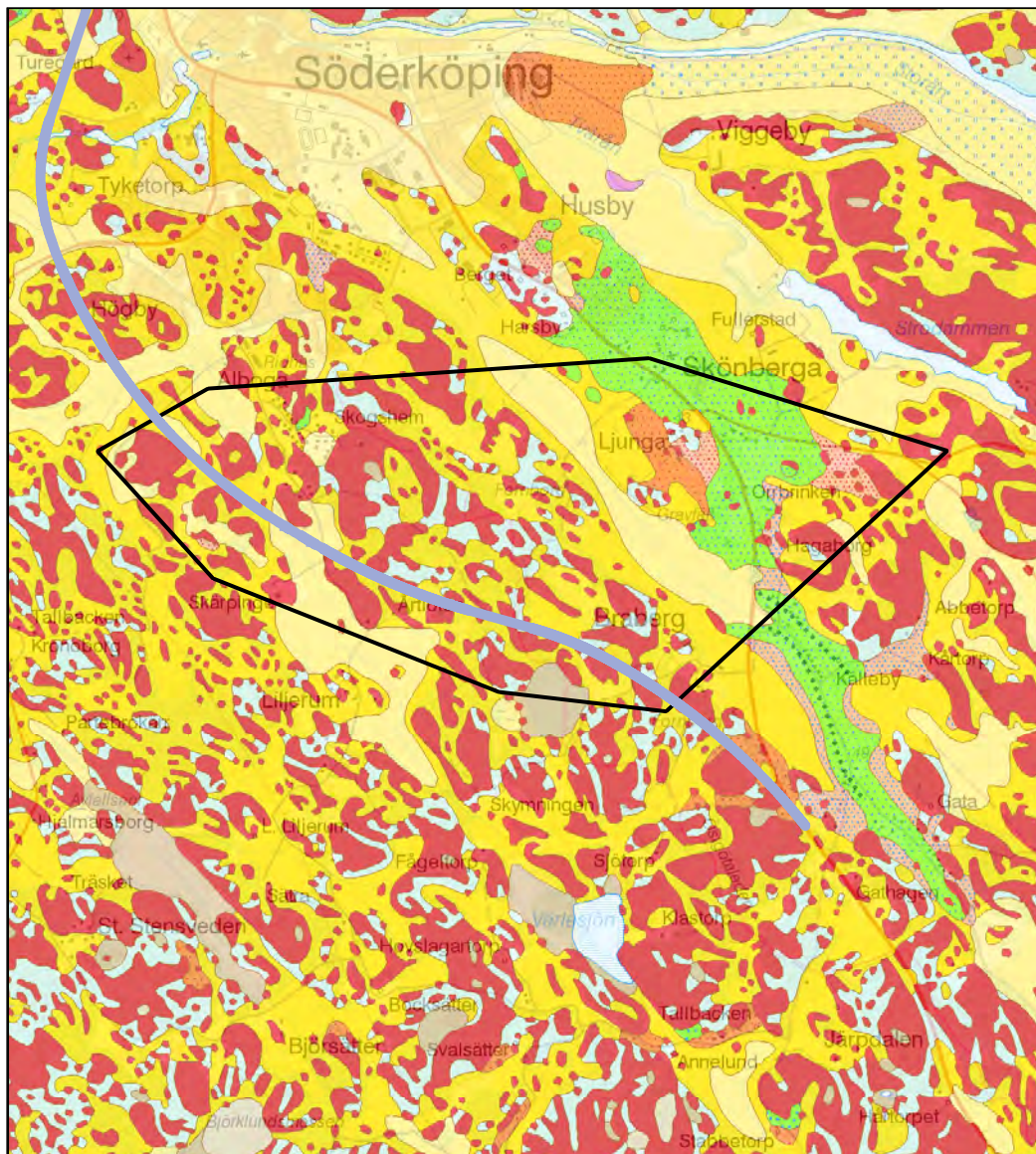


Figur 10. Förorenad mark som ligger inom förstudieområdet.

2.4 Byggnadstekniska förutsättningar

2.4.1 Geotekniska förhållanden

Jorden inom förstudieområdet består huvudsakligen av glacial och postglacial lera samt ytligt berg. I dalgången kring befintlig E22 förekommer isälvsediment som främst består av finsand. Mellan befintlig E22 och det befintliga dike som löper genom området i nord-sydlig riktning förekommer ett större område med postglacial finsand och även mindre områden av moränmark. Kring det befintliga diket övergår sedan jorden i en postglacial lera, för att sedan västerut övergå i växelvis glacial/postglacial lera och ytligt berg med små partier av moränjord. Se figur 11.



Figur 11. Jordartskarta.

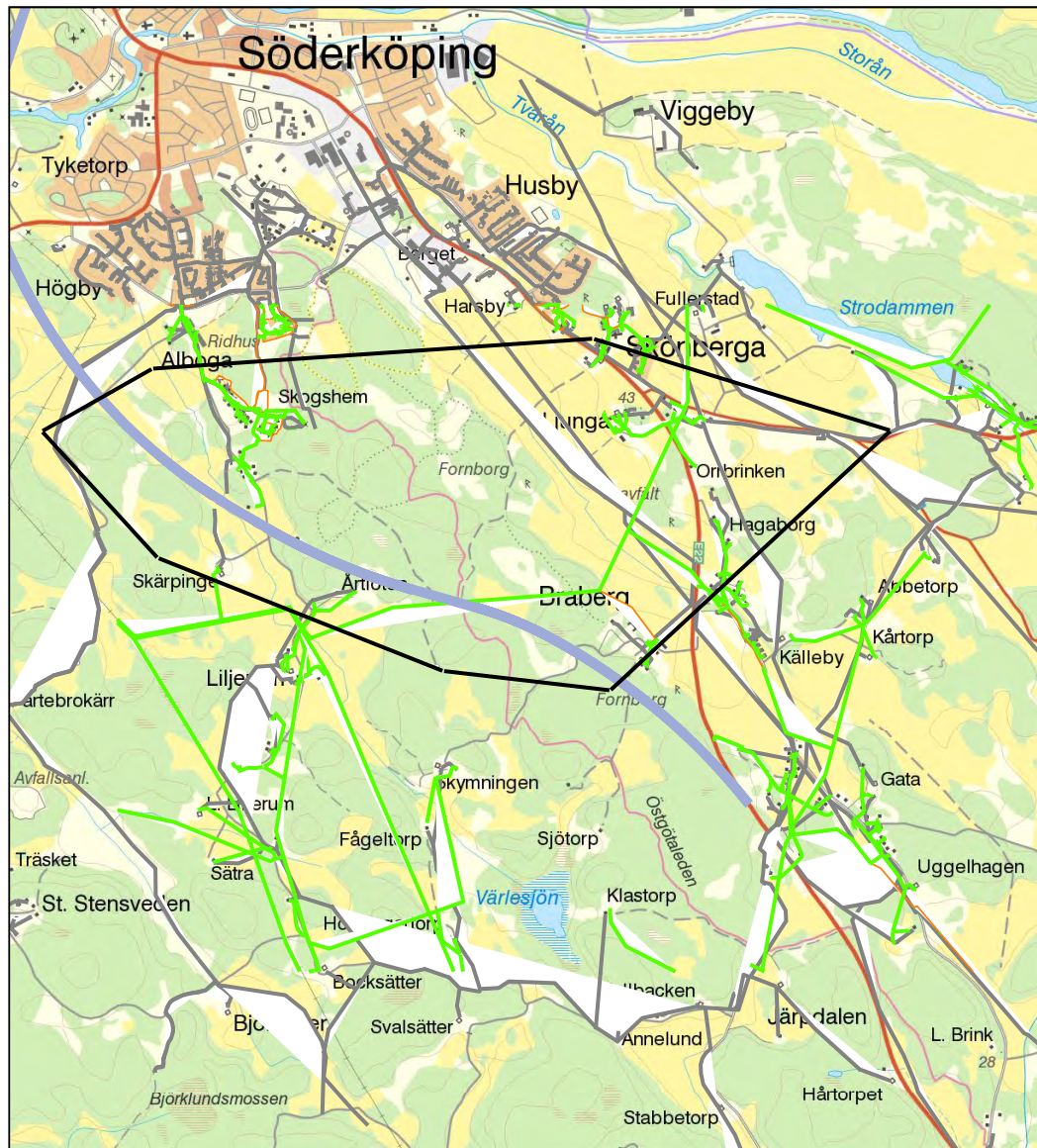
Då inga geotekniska undersökningar utförts inom förstudieområdet måste hänsyn tas till att det kan förekomma mycket lös lera, såsom det förekom norr om Söderköping, enligt en tidigare utredning av Golder Grundteknik 1999. En fördel med alternativ där vägen inte ligger på bank över områden med lera är att mindre last tillförs jorden och därav blir sättningarna mindre. För att minska sättningar i lera och även friktionsjorden kan förbelastning utföras. Detta innebär att jorden först belastas med jord/schakt-massor som ligger kvar en längre tid och som sedan schaktas bort. Är leran i området tät tar det längre tid för jorden att konsolidera och utveckla sättningar. Ett eventuellt alternativ till förbelastning kan vara lättfyllning. Detta beror dock på hur högt grundvattnet står i området då risk kan finnas för uppflytning vid högt grundvatten.

För uppskattning och beräkning av sättningar behövs geotekniska undersökningar utföras med jordprovtagning och kompressionsförsök på laboratorie.

Stabiliteten inom förstudieområdet är inte utredd. Är jorden mycket lös i de övre lagren kan problem med stabilitet uppstå när vägen ligger på bank. Troligen kan detta lösas med hjälp av tryckbankar eller flackare slänter.

2.4.2 Ledningar

Förstudieområdet korsas av både el- och teleledningar. Inga övriga ledningar är kända. Se figur 12.



Figur 12. Ledningar. Grå linjer avser tele och gröna linjer avser el.

3 Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområden

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Nedan beskrivs den påverkan som trafiken och vägsystemet har på omgivningen utifrån de ovanstående målen.

3.1 Funktionsmål- tillgänglighet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraften i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Funktionsmålet preciseras i punkter enligt rubriker nedan.

Vägnätet i förstudieområdet utgör en länk mellan viktiga målpunkter i det nationella och regionala transportsystemet och därför är tillgängligheten av största vikt. I dagsläget trafikerar transporterna de centrala delarna av Söderköping med stora olägenheter som följd.

Den trafik som idag färdas genom Söderköping har en bristande möjligheter till framkomlighet i och med hastighetsbegränsningen 50 km/h genom Söderköping och flera signalreglerade korsningar och övergångsställen. Fordonstrafikens anspråk är en högre, jämnare och mer förutsägbar färdhastighet.

Både näringslivets transporter och persontransporterna kommer att påverkas av framtida ökande trafik så att restiden ökas. Väntetiden vid signalerna och de köer som bildas påverkar framkomligheten för persontrafiken negativt. Detta blir särskilt påtagligt vid pendlingstrafik samt vid storhelger och under sommarhalvåret då turisttrafiken också drabbas negativt. Framkomligheten för busstrafiken är, liksom för övrig fordonstrafik, begränsad genom Söderköping. På väg 210 österut är framkomligheten god.

För oskyddade trafikanter saknas separerade ytor utmed vägarna i förstudieområdet. De hänvisas istället till vägrenar eller sidovägnätet. Antalet gående och cyklister bedöms vara litet, varför behovet av separerade ytor är begränsat och därför kan anses vara tillfredsställande.

3.2 Hänsynsmål- säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

3.3 Sammanfattande problem- och värdebeskrivning

Funktionsanalysen visar på problem och brister i trafiken och vägsystemet som påverkar såväl boende, pendlings- och turisttrafikanter som näringslivets transportbehov. Målen för projektet tar sin utgångspunkt i dessa brister och formuleras i kapitel 4 Projekt mål.

4 Projekt mål

Den insamlade informationen om befintliga värden och förutsättningar i området samt funktionsanalysen har gett svar på vad i nuläget fungerar bra och vilka brister som finns. Med detta som grund har de projektspecifika målen angetts till följande:

- Trafiksituationen genom Söderköping ska förbättras.
- Boende- och vistelsemiljön i Söderköping ska förbättras.
- Kommunikationsmöjligheterna för trafik som kommer från norr och väster om Söderköping och som ska österut på väg 210 eller väg 839 och tvärt om ska förbättras.
- Föreslagna lösningar ska vara långsiktigt hållbara.

5 Tänkbara åtgärder och effekter

5.1 Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen

Vid analys av tänkbara åtgärder arbetar Trafikverket utifrån fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att steg för steg analysera hur ett problem kan lösas och tidigt ta fram en rad olika åtgärdsalternativ inför fortsatt planering.

De fyra stegen sammanfaller därmed delvis med Miljöbalkens hänsynsregler.

5.1.1 Fyrstegsprincipen

1. Påverka transportbehov och val av transportsätt. Handlar om åtgärder för att minska transporterna eller överföra dem till ett mer miljövänligt eller mindre utrymmeskrävande alternativ.
2. Utnyttja befintligt vägnät effektivare. Detta omfattar åtgärder för att använda befintligt vägnät effektivare genom styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem. Mindre ombyggnad och förbättringar
3. Steg 3 omfattar förbättringsåtgärder och mindre ombyggnader i befintlig sträckning såsom trafiksäkerhetsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Gäller nybyggnadsåtgärder i nysträckning och omfattande ombyggnadsåtgärder som ofta tar en stor andel ny mark i anspråk.

5.1.2 Steg 1- Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt

Åtgärder enligt steg ett är exempelvis att påverka samhällsplaneringen som helhet, förbättra kollektivtrafiken, förbättra möjligheterna för gång- och cykeltrafik samt att påverka befolkningen att samåka mera.

Viktiga målpunkter enligt kapitel 2.1.3 ligger mer än 5 km från varandra. Det är därför inte lönsamt att försöka överföra fordonstrafiken till cykling. Kollektivtrafiken i området skulle kunna förbättras, men turisttrafiken som är dominerande under delar av året är svår att överföra från den frihet som ett eget fordon ger till den mer inrutade kollektivtrafiken. Antalet fordon som ska genom Söderköping och ut mot kusten kommer även fortsättningsvis att vara densamma och därmed anses inte trafiksituationen genom Söderköping vara realistiskt att lösa med åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg. Problemen i det befintliga vägnätet bedöms inte kunna lösas genom åtgärder enligt steg ett.

5.1.3 Steg 2- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Samordnade trafiksignaler genom Söderköping skulle kunna ge ett jämnare trafikflöde, men det sker i så fall på bekostnad av korsande vägars framkomlighet. Något alternativt vägnät att flytta transporterna till finns inte. Trafiksäkerheten kan till viss del förbättras genom att sänka hastigheten. Åtgärden medför dock längre restider, det vill säga sämre framkomlighet, och förväntas ha låg efterlevnad. Åtgärder inom steg två bedöms inte kunna lösa de problem som finns genom Söderköping.

5.1.3 Steg 3- Vägförbättringsåtgärder

Förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning är intressanta då det är viktigt att tillvarata gjorda investeringar och då intrånget kan minskas. Åtgärder enligt steg tre skulle t.ex. kunna vara att bredda befintlig väg genom Söderköping och göra vägen 2-filig i varje riktning inom befintligt vägområde. Denna möjlighet finns dock inte genom de centrala delarna av Söderköping eftersom det inte finns plats att utöka vägbredden på grund av befintlig bebyggelse. Problemen i det befintliga vägnätet bedöms inte kunna lösas genom åtgärder enligt steg tre.

5.1.3 Steg 4-Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Åtgärder enligt steg fyra, nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, bedöms vara det som är mest realistiskt i detta projekt. Problemen i Söderköping bedöms vara så stora att enbart åtgärder som ger mycket stor effekt kan komma ifråga. Den framtida utvecklingen av regionala och nationella transporter kräver en långsiktig lösning, varför en anslutning av väg 210 till ny sträckning av E22 anses vara det bästa alternativet. En mer ingående beskrivning av de studerade alternativa sträckningarna beskrivs under kapitel 5.3 till 5.5.

5.2 Nollalternativet

5.2.1 Beskrivning

I nollalternativet förutsätts att E22 byggs i ny sträckning förbi Söderköping. I övrigt utförs inga åtgärder utöver normal drift och underhåll av befintlig väg.

5.2.2 Markanvändning

Nollalternativet medför ingen påverkan på gällande planer. De målpunkter som finns påverkas inte av alternativet. Ingen ny mark tas i anspråk.

5.2.3 Trafik och trafikanter

När den nya förbifarten förbi Söderköping byggs kommer en stor del av trafiken österifrån väg 210 att fortsätta trafikera vägen genom staden. Trafikmiljön har redan idag brister. Hastighetsbegränsningen och trafikljusen genom Söderköping innebär att fordonstrafikens framkomlighet är otillfredsställande. Trafiken orsakar störningar för boende- och vistelsemiljön i Söderköping. När trafiken ökar kommer de problem med trafikmiljön som upplevs idag att förstärkas. Situationen för oskyddade trafikanter och kollektivtrafiken blir något bättre jämfört med idag.

5.2.4 Miljö och hälsa

Nollalternativet innebär inte några negativa konsekvenser för natur- eller kulturmiljön, friluftslivet eller landskapsbilden i området.

Den allmänna trafikökningen medför en något försämrad luftkvalitet, dock anses det inte som något problem. Nollalternativet kommer att medföra ökade störningar i form av buller och vibrationer i och kring Söderköping och även

barriäreffekten kan komma att upplevas som negativ på grund av den ökande trafikmängden.

5.2.5 Byggnadstekniska förutsättningar

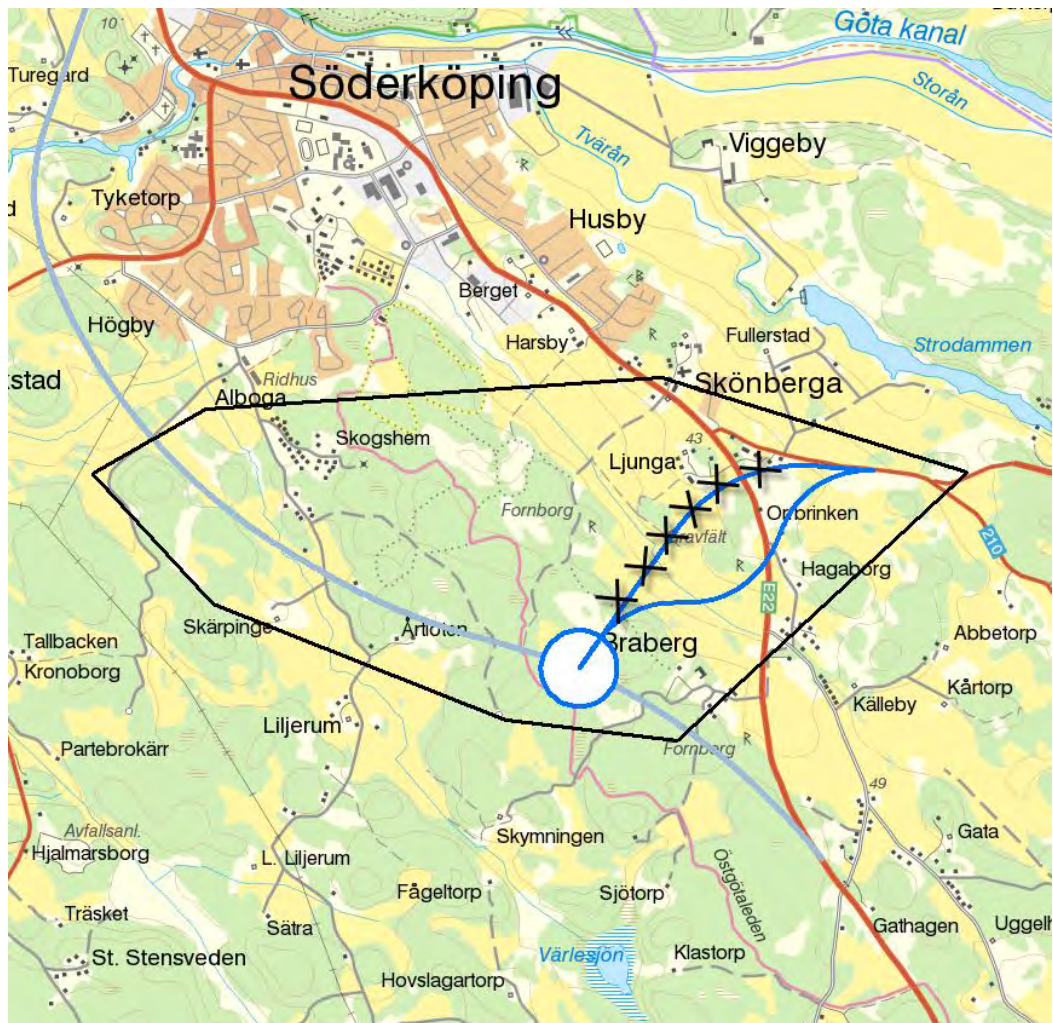
Inga ledningar behöver ändras.

5.3 Alternativ 1

5.3.1 Beskrivning

Trafikplatsen söder om Söderköping som tidigare planerats i vägutredningar där befintlig E22 och ny sträckning av E22 delar sig flyttas till ett nytt läge cirka 1,5 km längre norrut för att skapa en genare väg för trafikanter som kommer norrifrån. Vägen går i nordöstlig riktning och korsar dalen på en låg bank. Ljunga gård rundas i alternativ 1 på den östra sidan. Cirka 500 meter från befintlig korsning mellan väg 210 och E22 ansluter den nya vägen till väg 210, vilket ger en naturlig riktning mot Mogata och skärgården. Den nya vägens längd blir cirka 2,8 km. Vägen bör dimensioneras för hastighetsbegränsningen 80 km/h med god standard enligt VGU. I samrådshandlingen fanns två alternativa sträckningar för alternativ 1 (A och B). Delalternativ B har strukits då detta berör kulturmiljön i området på ett negativt sätt. Alternativet finns dock med på kartan nedan men är struket.

Befintlig E22 behålls i de delar som behövs för lokala transporter och en anslutning in mot Söderköping behålls. Utformningen av korsningen mellan befintlig E22 mot Söderköping och den nya vägen kräver djupare studier av bland annat sikt och trafikströmmar, men ett förslag som kan bli aktuellt är att anlägga ett trevägskäl med någon form av kanalisation. Se figur 13.



Figur 13. Alternativ 1 med två alternativa korridorer varav det norra förkastats.

5.3.2 Markanvändning

Alternativ 1 medför ingen påverkan på gällande planer. Det finns risk för att inlösen av fastigheter behöver göras i samband med att mark tas i anspråk för vägen.

De målpunkter som finns i influensområdet påverkas positivt av en anslutning i ny sträckning eftersom transporterna underlättas.

5.3.3 Trafik och trafikanter

Den nya sträckningen med en gen väg mot E22:ans nya sträckning och den planerade trafikplatsen längre norrut än tidigare planerat ger en naturlig ledning av trafiken så att en stor andel av dem som har målpunkter norr och väster om Söderköping väljer den nya vägen. Alternativet att svänga av vägen och köra in mot Söderköping kommer att vara möjligt för dem med målpunkter i staden. För dem med målpunkter norr eller väster om Söderköping kommer det alternativet att kännas onaturligt, dels eftersom det krävs ett aktivt val att svänga av vägen och dels eftersom trafikmiljön i Söderköping är krånglig i och med de signalreglerade korsningarna. Alternativet medför visserligen en vägförlängning jämfört med idag, men å andra sidan ger den högre

hastighetsbegränsningen och färre korsningar en mer förutsägbar, jämnare och högre reshastighet.

Ingen separat gång- och cykelväg kommer att anläggas, men eftersom en stor andel fordonstrafik flyttas ut från staden kommer risken för olyckor att minska och trafikmiljön upplevs som tryggare och säkrare, även för de oskyddade trafikanterna.

Kollektivtrafiken kan fortsätta att gå genom Söderköping. Några busshållplatser i närheten av Skönberga kan kräva ombyggnad, men framkomligheten för kollektivtrafiken kommer att bli god.

5.3.4 Miljö och hälsa

Alternativ 1 innebär att det blir negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön i området. Alternativ 1 är placerat i östra delen av riksintresset för kulturmiljö med avseende på Skönberga kyrka.

Alternativ 1 kommer att innebära en barriär i landskapet för både djur och människor. Odlingslandskapet och skogsbruket kommer att minskas just där vägen går fram. Samtidigt kan odlingsarealer ”återvinnas” öster om Braberg. Värdet av en trafikminskning genom staden får vägas mot det intrång en sådan väg gör. Värdefulla natur- och kulturmiljöer kommer att synliggöras och göras tillgängligt för allmänheten på annat sätt än idag.

Alternativet kommer att påverka luftkvaliteten i området där nya vägen kommer att gå fram. Dock finns ingen risk för att luftkvaliteten kommer att bli skadlig på någon nivå eller för någon individ då luftrummet är väl ventilerat. Luftkvaliteten inne i Söderköping bedöms bli bättre än idag då köerna kommer att minska, främst under turistsäsongen och vid pendlingstrafik.

I och med att skärgårdslänken anläggs kommer trafiken genom Söderköping att minska och därmed kommer bullernivåer och vibrationer också att minska. Livsmiljön och boendemiljön i centrala delarna av Söderköping kommer att förbättras.

5.3.5 Byggnadstekniska förutsättningar

Ledningar för el och tele berörs av alternativet och måste flyttas.

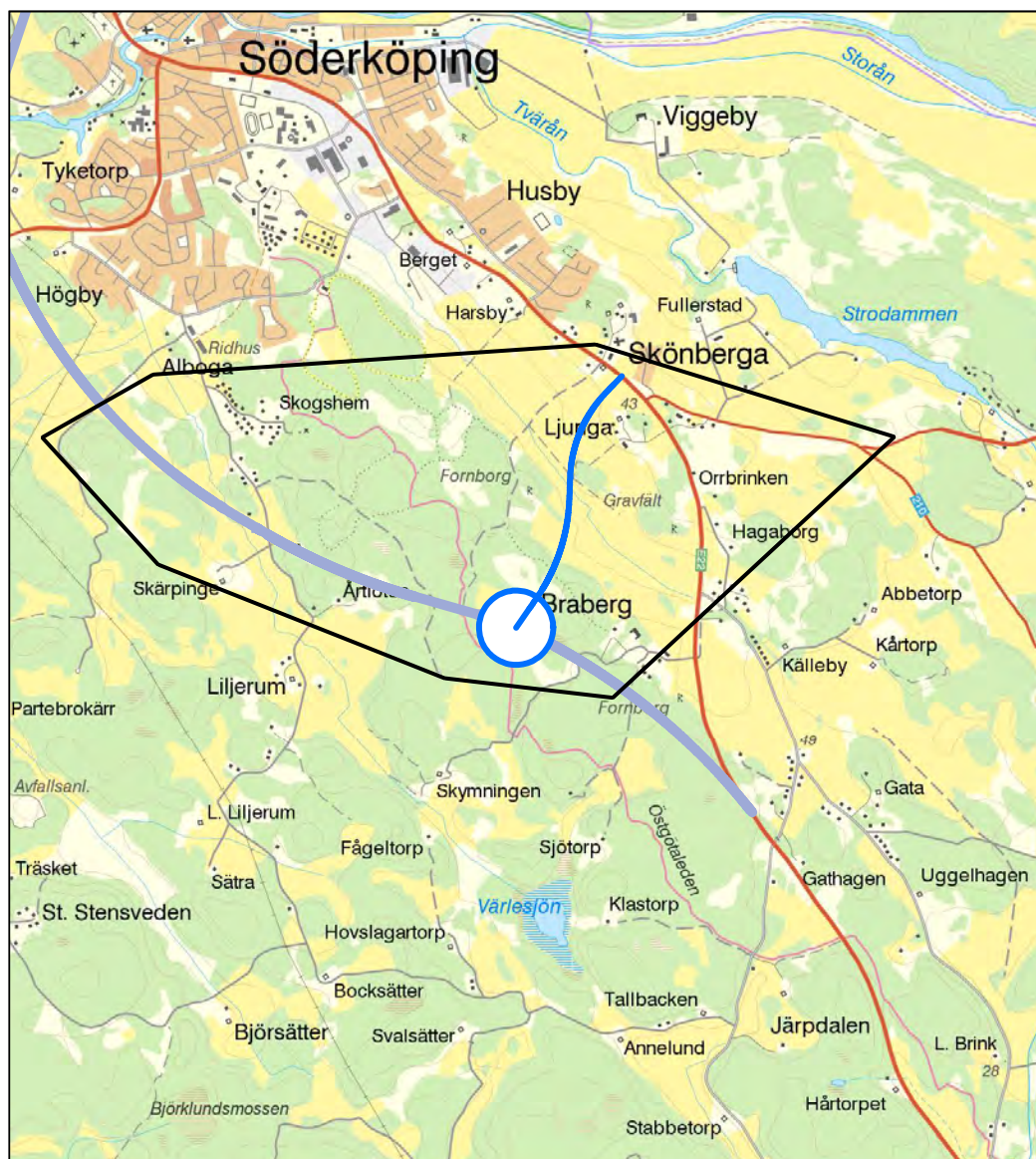
Sprängning av berg kommer att krävas, men kan minskas om vägens linjeföring anpassas väl till terrängen. Om vägen läggs på en något högre bank över diket, det vill säga leran, medför det sättningar och då kan det bli aktuellt med tryckbank eller att anlägga flackare slänter för att förbättra vägens stabilitet.

5.4 Alternativ 2

5.4.1 Beskrivning

Precis som i alternativ 1 flyttas trafikplatsen söder om Söderköping till ett nytt läge cirka 1,5 km längre norrut. Vägen svänger av åt norr och går över dalen på en låg bank. Anslutning sker till befintlig E22 i ett trevägskäl med ett avstånd från befintlig väg 210 österut på cirka 200 meter. Utformningen av korsningen

mellan befintlig E22 mot Söderköping och den nya vägen kräver djupare studier av bland annat sikt och trafikströmmar, men ett förslag som kan bli aktuellt är att anlägga ett förskjutet trevägskäl som bildar par med befintlig korsning mellan E22 och väg 210 österut. Den nya vägen blir cirka 2,3 m lång. Vägen bör dimensioneras för hastighetsbegränsningen 80 km/h med god standard. Befintlig E22 behålls i de delar som behövs för lokala transporter och en anslutning in mot Söderköping behålls. Se figur 14.



Figur 14. Alternativ 2.

5.4.2 Markanvändning

Gällande planer påverkas inte av alternativ 2. Fastigheter kan behöva lösas in i samband med att mark tas i anspråk för vägen.

Transporterna till målpunkter i influensområdet underlättas och påverkas positivt av en anslutning i ny sträckning.

5.4.3 Trafik och trafikanter

Den planerade trafikplatsen söder om Söderköpings nya läge längre norrut ger en genare väg för trafikanter som kommer norr- och västerifrån och skapar en naturlig väg för de trafikanter som ska mot kusten. För de som kommer från väg 210 och ska åt motsatt håll krävs dock ett aktivt val att köra runt Söderköping istället för genom. För att lyckas locka trafikanterna till att använda den nya vägen trots den vägförlängning som det blir, krävs att den inte upplevs krånglig och svår. Den begränsade hastigheten genom staden och de befintliga trafikljusen innebär att detta alternativ kommer upplevas som snabbare.

Ingen separat gång- och cykelväg kommer att anläggas, men eftersom en stor andel fordonstrafik flyttas ut från staden kommer risken för olyckor att minska och trafikmiljön upplevs som tryggare och säkrare, även för de oskyddade trafikanterna.

Kollektivtrafiken kan fortsätta att gå genom Söderköping. Busshållplatserna vid Skönberga kan behållas i befintligt läge.

5.4.4 Miljö och hälsa

Alternativ 2 innebär att det blir negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön i området. Alternativet innebär en barriär i riksintresset för kulturmiljö – Skönberga kyrka. Dock finns idag vägen som en barriär och alternativet kommer inte att innebära någon påtaglig ytterligare förändring för kyrkan och dess omedelbara omgivning. Dock kommer vägen att synliggöra Skönberga kyrka för trafikanter på skärgårdslänken då de kommer att se kyrkan rakt österut när de kommer västerifrån.

Alternativet kommer att innebära en barriär i landskapet för både djur och människor. Odlingslandskapet och skogsbruket kommer att minskas just där vägen går fram. Samtidigt kan odlingsarealer ”återvinnas” öster om Braberg. Värde av en trafikminskning genom staden får vägas mot det intrång en sådan väg gör. Värdefulla natur- och kulturmiljöer kommer att synliggöras och göras tillgängligt för allmänheten på annat sätt än idag.

Alternativet kommer att påverka luftkvaliteten i området där nya vägen kommer att gå fram. Dock finns ingen risk för att luftkvaliteten kommer att bli skadlig på någon nivå eller för någon individ då luftrummet är väl ventilerat. Luftkvaliteten inne i Söderköping bedöms bli bättre än idag då köerna kommer att minska, främst under turistsäsongen och vid pendlingstrafik.

I och med att skärgårdslänken anläggs kommer trafiken genom Söderköping att minska och därmed kommer bullernivåer och vibrationer också att minska. Livsmiljön och boendemiljön i centrala delarna av Söderköping kommer att förbättras.

5.4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

Ledningar för el och tele berörs av alternativet och måste flyttas.

Sprängning av berg krävs, men kan minskas om vägens linjeföring anpassas väl till terrängen. Risk för sättningar finns, men kan minskas genom till exempel tryckbankar eller flackare slänter.

5.5 Alternativ 3

5.5.1 Beskrivning

I alternativ 3 flyttas den planerade trafikplatsen ytterligare norrut till en ny plats cirka 3 km från den tidigare planerade. Vägen går österut över kuperad terräng med skärning i de högsta kullarna och på en låg bank genom dalen. Vägen ansluter till befintlig väg 210 strax norr om den korsning med E22 som finns idag och ges en gen linjeföring för att skapa en naturlig riktning för trafiken som ska österut mot skärgården eller Mogata. Vägslängden blir cirka 3,5 km. Vägen bör dimensioneras för hastighetsbegränsningen 80 km/h med god standard. Se figur 15.



Figur 15. Alternativ 3.

Befintlig E22 behålls i de delar som behövs för lokala transporter och en anslutning in mot Söderköping behålls. Utformningen av korsningen mellan befintlig E22 mot Söderköping och den nya vägen kräver djupare studier av bland annat sikt och trafikströmmar. Ett förslag som kan bli aktuellt är att anlägga ett trevägskäl med någon form av kanalisation.

5.5.2 Markanvändning

Alternativ 3 medför ingen påverkan på gällande planer. Inlösen av fastigheter kan komma att bli aktuellt i samband med att mark tas i anspråk för vägen. Eftersom alternativ 3 är betydligt längre än de övriga alternativen kommer mer mark att behöva tas i anspråk om alternativ 3 väljs än om alternativ 1 eller 2 väljs.

När transporterna underlättas kommer de målpunkter som finns i influensområdet att påverkas positivt.

5.5.3 Trafik och trafikanter

Den nya sträckningen med en gen väg mot E22:ans nya sträckning och den planerade trafikplatsens längre norrut än tidigare planerat ger en naturlig ledning av trafiken så att en stor andel av dem som har målpunkter norr och väster om Söderköping väljer den nya vägen. Alternativet att svänga av vägen och köra in mot Söderköping kommer att vara möjligt för dem med målpunkter i staden. För dem med målpunkter norr eller väster om Söderköping kommer det alternativet att kännas onaturligt, dels eftersom det krävs ett aktivt val att svänga av vägen och dels eftersom trafikmiljön i Söderköping är krånglig i och med de signalreglerade korsningarna. Alternativet medför visserligen en vägförlängning jämfört med idag, men å andra sidan ger den ökade hastighetsbegränsningen och färre korsningar en mer förutsägbar, jämnare och högre reshastighet.

Ingen separat gång- och cykelväg kommer att anläggas, men eftersom en stor andel fordonstrafik flyttas ut från staden kommer risken för olyckor att minska och trafikmiljön upplevs som tryggare och säkrare, även för de oskyddade trafikanterna.

Kollektivtrafiken kan fortsätta att gå genom Söderköping. Några busshållplatser i närheten av Skönberga kan kräva ombyggnad, men framkomligheten för kollektivtrafiken kommer att bli god.

5.5.4 Miljö och hälsa

Alternativ 3 innebär att det blir negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön i området. Alternativet innebär dessutom en stor barriär för friluftslivet i nära anslutning till Söderköping genom att det bland annat korsar friluftsspår. Alternativet korsar också det område som kommunen angett som planerat naturreservat. Alternativet går i nordvästra delen av riksintresset för kulturmiljö med avseende på Skönberga kyrka och påverkar detta negativt då det bli en ytterligare väg i riksintresset som ses från kyrkomiljön. Alternativet minskar också kommunens möjligheter att exploatera söderut.

Alternativet innebära en barriär i landskapet för både djur och människor. Odlingslandskapet och framför allt skogsbruket kommer att minska just där vägen går fram. Samtidigt kan odlingsarealer ”återvinnas” öster om Braberg. Värde av en trafikminskning genom staden får vägas mot det intrång en sådan väg gör. Värdefulla natur- och kulturmiljöer kommer att synliggöras och göras tillgängligt för allmänheten på annat sätt än idag.

Alternativet kommer att påverka luftkvaliteten i området där nya vägen kommer att gå fram. Dock finns ingen risk för att luftkvaliteten kommer att bli skadlig på någon nivå eller för någon individ då luftrummet är väl ventilerat. Luftkvaliteten inne i Söderköping bedöms bli bättre än idag då köerna kommer att minska, främst under turistsäsongen.

I och med att skärgårdslänken anläggs kommer trafiken genom Söderköping att minska och därmed kommer bullernivåer och vibrationer också att minska. Livsmiljön och boendemiljön i centrala delarna av Söderköping kommer att förbättras.

5.5.5 Byggnadstekniska förutsättningar

Alternativet berör ledningar för el- och tele, vilka kommer att behöva flyttas.

Vägen går i detta alternativ över ett mer kuperat landskap än alternativ 1 och 2, vilket medför att sprängning av berg blir störst för detta alternativ. Vägen ligger bitvis på bank över leran, vilket kan medföra sättningar och stabilitetsproblem. Detta kan åtgärdas genom tryckbankar eller flackare slänter.

5.6 Förkastade alternativ

Ett ytterligare alternativ som har studerats är en version av alternativ 1 där Ljunga gård rundas på den västra sidan. Vägförslagets längd var cirka 2,8 km. Alternativet ger i stort sett effekter motsvarande alternativ 1, men har förkastats på grund av större konflikt med kulturmiljön i området. Alternativet innebar att vägen skulle komma mellan kulturminnet Ljunga gravfält och Ljunga gård och skulle då bli en barriär mellan dessa två värden som hör samman. Alternativet gick dessutom mitt i området för riksintresset kulturmiljö med avseende på Skönberga kyrka.

5.7 Kostnader

Projektering och byggande av alternativ 1 eller 2 bedöms uppgå till 30- 40 miljoner kronor vardera. Alternativ 3 bedöms vara cirka 10 miljoner kronor dyrare. Alternativ 3 bedöms kosta mer dels beroende på längden och dels på att alternativet sträcker sig över ett mer kuperat område, vilket kräver större massförflyttningar men också på att det krävs broar för de motionsspår strax söder om Söderköping som korsas. Osäkerheter i bedömningen är bland annat kostnader för arkeologi och eventuella grundförstärkningsåtgärder.

6 Riskhantering

I förstudieskedet identifieras tänkbara riskproblem genom en inventering av skyddsobjekt och riskobjekt i förstudieområdet. Skyddsobjekt är sådant som av person- och miljöskäl behöver skyddas, exempelvis bostäder, skolor, sjukhus och vattentäkter. Riskobjekt är sådant som orsakar olycksrisker, till exempel broar, tunnlar och transportleder för farligt gods.

6.1 Skyddsobjekt

Inom förstudieområdet finns inga förskolor, skolor eller vårdinrättningar. Bostadsbebyggelse finns i nära anslutning till vägnätet. Det finns inga områden inom förstudieområdet där ny bebyggelse planeras av kommunen idag. Dock finns det flera områden som har höga kultur- och naturvärden.

Förutsättningarna för riksintresseområdet som tillhör Skönberga kyrka kommer att utsättas för påtaglig påverkan om Skärgårdslänken byggs i alternativ 2 eller alternativ 3. Dessa båda alternativ medför att ny väg kommer att ses från kyrkomiljön.

6.2 Riskobjekt

E22:an är rekommenderad transportväg för farligt gods. I och med att man bygger nya sträckningen av E22 och därifrån ansluter väg 210 via skärgårdslänken kan man minska antalet transporter för farligt gods genom Söderköping. Detta skulle medföra att vattenskyddsområdet som finns strax norr om befintlig E22 skyddas på bättre sätt än idag.

6.3 Rekommendationer i det fortsatta arbetet

De riskfrågor som behöver studeras djupare i den fortsatta planeringen bedöms vara:

- Påverkan på den kulturmiljö som finns i området med en kulturhistorisk utredning.
- Naturinventering för att minimera påverkan på icke kända naturvärden inom den vägkorridor Trafikverket avser att gå vidare med i vägplaneskedet.

7 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

7.1 Nollalternativet

- Oförutsägbara, låga hastigheter med begränsad framkomlighet och låg tillgänglighet. I samband med att trafikmängden ökar kommer risken för olyckor att öka.
- Trafikökningen medför en försämrad luftkvalitet samt buller- och vibrationsstörningar i Söderköping.
- Kommunikationsmöjligheterna är otillfredsställande idag med oförutsägbara köer vid trafikljusen i Söderköping. Detta kommer att bli värre i och med ökade trafikmängder.
- Situationen bedöms redan idag vara otillfredsställande ur trafiktekniskt, socialt och miljömässigt perspektiv. Befintlig väg är en barriär mitt i riksintresset för Skönberga kyrka och dess omgivning västerut.

7.2 Alternativ 1

- När trafiken flyttas utanför staden kommer trafiksituationen i Söderköping att förbättras.
- Trafiken genom staden minskar, vilket i sin tur leder 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.

7.3 Alternativ 2

- När trafiken flyttas utanför staden kommer trafiksituationen i Söderköping att förbättras.
- Trafiken genom staden minskar, vilket i sin tur leder 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.

7.4 Alternativ 3

- När trafiken flyttas utanför staden kommer trafiksituationen i Söderköping att förbättras.

- Trafiken genom staden minskar, vilket i sin tur leder 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.

7.5 Rekommenderad åtgärd

Efter bedömning av de alternativa studerade åtgärderna kan konstateras att det alternativ som långsiktigt lever upp till projektmålen och som är mest fördelaktigt ur ekonomisk synpunkt är alternativ 1.

8 Samråd

I väglagen anges att när en förstudie görs ska väghållaren samråda med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella natur- och miljöskyddsorganisationer. Man ska vidare samråda med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd. Allmänheten och övriga intressenter informeras om att förstudiearbetet pågår och att en samrådshandling finns tillgänglig. Samtliga informerade ges möjlighet att lämna synpunkter. De synpunkter som kommer arbetas in i förstudiens nästa skede, förslagshandling, som ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Sedan tas en beslutshandling fram där väghållningsmyndighetens beslut om fortsatt arbete redovisas.

Trafikverket har drivit arbetet med denna förstudie och man har under tiden haft kontakter med Söderköpings kommun och Länsstyrelsen i Östergötlands län. Samråd genomförs därutöver med Lantmäterimyndigheten, Skogsstyrelsen Region Öst, Naturvårdsverket, Regionförbundet ÖSTSAM, ledningsägare med flera. Ett informationsmöte för allmänheten har genomförts och synpunkter från detta möte arbetades in i samrådshandlingen.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig hos bland annat Söderköpings kommun och på Trafikverkets kontor i Eskilstuna samt på www.trafikverket.se under perioden 2011-12-22 till 2012-01-20. Samråd kungjordes dels genom annons i lokalpressen och dels genom meddelande till direkt berörda organisationer om att materialet fanns tillgängligt.

Inkomna synpunkter har sammanställs i en samrådsredogörelse som återfinns i bilaga 1. Samrådsredogörelsen kommer även att följa projektet i det fortsatta arbetet.

9 Väghållningsmyndighetens ställningstagande

Efter Länsstyrelsens beslut om att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, daterat 2012-05-14, har Trafikverket gjort ett ställningstagande beträffande det fortsatta arbetet i ett särskilt beslut, daterat 2013-01-25.

Länsstyrelsens beslut återfinns i bilaga 2 och Trafikverkets beslut återfinns i bilaga 3.

10 Fortsatt arbete

10.1 Nästa steg i planeringsprocessen

Denna handling är det första steget i den formella vägplaneringsprocessen. Samrådshandling har ställts ut för samråd varvid inkomna synpunkter sammanställdes. En förslagshandling skickades till Länsstyrelsen för beslut om objektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Länsstyrelsen beslutade 2012-05-14 att projektet inte kan antas orsaka en betydande miljöpåverkan, se bilaga 2. I denna beslutshandling tar vägghållningsmyndigheten ställning till om och hur projektet ska drivas vidare. Vägghållningsmyndighetens ställningstagande visar hur planeringsprocessen ska drivas vidare, se bilaga 3.

Vägplanen planeras att påbörjas under 2013. Vägplanen kommer att genomföras gemensamt med E22:an.

10.2 Geografisk avgränsning

När Trafikverket har beslutat hur man ska gå vidare med projektet bör det geografiska området avgränsas utifrån det alternativ som väljs.

10.3 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

I vägplaneskedet bör särskild hänsyn tas till fortsatt arbete med kulturmiljö i form av kulturhistoriska utredningar. En dialog med länsstyrelsen rekommenderas innan fortsatt arbetet sätts igång.

I fortsatt projektering bör särskild vikt läggas vid att anpassa vägens linjeföring till landskapet för att minimera intrånget. Samspelet mellan plan och profil och studier av hur vägen kommer att upplevas från omkringliggande landskap bör också göras.

10.4 Prövning enligt annan lagstiftning

Biotopskyddade områden kan finnas inom vägkorridoren. Berörs några sådana områden krävs tillstånd från länsstyrelsen.

Fornlämningar är skyddade enligt lagen om Kulturminnen och får inte skadas. Länsstyrelsen beslutar om fornlämningar och Riksantikvarieämbetet beslutar om fornfynd. I den fortsatta planeringen ska föresatsen vara att fornlämningar inte får skadas. Kan detta inte undvikas krävs länsstyrelsens tillstånd.

10.5 Förankringsform

Processen för åtgärder inom befintligt vägområde och för ianspråktagande av nytt vägområde ska ske i enlighet med Väglagen.

11 Referenser

11.1 Skriftliga

Länsstyrelsen Östergötland, 2009. *Riksperspektiv på transporter av farligt gods – Känsliga punkter i Östergötlands län*, 2009-10-27

Regionförbundet Östsam, 2010. *Länstransportplan Östergötlands län 2010-2021*, 2010-04-29

Söderköpings kommun, 2008. *Fördjupad översiktsplan för förbifart väg E22*, 2008-05-27

Trafikverket, 2002. *Handbok Förstudie*. Publikation 2002:46

Trafikverket, 2002. *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen*. Publikation 2002:72

Trafikverket, 2010. *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*. Publikation 2011:067

Söderköpings kommun, 2005. *Översiktsplan 2005*

Vägverket, 2000. *Väg E22 Förbi Söderköping Vägutredning*, 2000-11.

Vägverket, 2004. *Väg E22 Delen förbi Söderköping Kompletterande vägutredning*, 2004-12-20.

Vägverket 2007. *Väg E22 Förbi Söderköping. Passagen av Göta kanal Tillägg till vägutredning*, 2007-01.

11.2 Internet

Trafikverket, kartor med trafikflöden med mera: www.trafikverket.se

Kartor: www.gis.lst.se

Länsstyrelsen Östergötland: www.e.lst.se

Söderköpings kommun: www.soderkoping.se

Nationell vägdatabas: www.nvdb.se

ÖstgötaTrafiken, tidtabeller med mera: www.ostgotatrafiken.se

Samrådsredogörelse väg 210, Skärgårdslänken

Samråd med allmänheten ägde rum den 29 november 2011 på Söderköpings kommun. Inbjudan kungjordes via lokaltidningar samt på Trafikverkets hemsida. Trafikverket tillsammans med konsulten höll en gemensam presentation. Cirka 20 kommuninvånare eller på annat sätt berörda var närvarande.

Under presentationen beskrevs Trafikverkets planeringsprocess, planeringsprinciper, nuvarande förhållanden, övervägda vägåtgärder samt förslag till åtgärder och dess konsekvenser samt trafikprognoser. En redovisning gjordes av de miljöfrågor som var aktuella med förslag till åtgärder och deras effekter.

Efter mötet har allmänheten haft möjlighet att lämna synpunkter skriftligt till Trafikverket Region Syd. En sammanfattning av de skriftligt inkomna synpunkterna från samrådet finns nedan med svar från Trafikverket. Samrådstiden var mellan den 22 december 2011 och den 20 januari 2012. Samrådshandlingen fanns tillgänglig bland annat på Söderköpings kommun och Trafikverkets lokala kontor i Linköping samt på www.trafikverket.se.

<i>Ankom datum</i>	<i>Från</i>	<i>Synpunkter</i>	<i>Svar från Trafikverket</i>
2012-01-20	Nina Brundin	Alternativ 3 skulle förstöra ett mycket populärt och flitigt använt naturområde som används för rekreation. Ta bort alternativ 3.	Alternativ 3 bedöms inte uppnå projektmålen i ett långsiktigt perspektiv och rekommenderas därför inte.
2012-01-23	Maria och Rickard Seger	Alternativ 3 skulle innebära en barriär mitt i ett friluftsområde som har stor betydelse för invånarna i Söderköping.	Alternativ 3 bedöms inte uppnå projektmålen i ett långsiktigt perspektiv och rekommenderas därför inte.
2012-01-23	Söderköpings Ryttarsällskap	Ny E22 i kombination med alternativ 3 för Skärgårdslänken skulle ödelägga möjligheterna till fortsatt verksamhet för ridklubben. Alternativ 3 bör avskrivas som möjlig lösning.	Alternativ 3 bedöms inte uppnå projektmålen i ett långsiktigt perspektiv och rekommenderas därför inte.

<i>Ankom datum</i>	<i>Från</i>	<i>Synpunkter</i>	<i>Svar från Trafikverket</i>
2012-02-02	Svenska Naturskyddsföreningen	Förordar nollalternativet. Föreslagna vägsträckningar innebär att friluftslivet försämras och att naturvärden inte kommer att bestå. Behov av att proviantera i Söderköping kvarstår och kommer locka mycket trafik att även fortsatt köra genom staden.	Intrånget i naturmiljön och konsekvenser av detta ska minimeras. Trafikanalysen visar på ett behov av en förbindelse med högre, jämnare och mer förutsägbar reshastighet än idag mellan E22 norr om Söderköping och väg 210 mot skärgården.
2012-02-17	Länsstyrelsen Östergötland	Är positiva till projektet. Bedömer att alternativ 1A är det enda alternativ som bör utredas vidare med tanke på riksintresset för kulturmiljö. I kommande skede ska en arkeologisk utredning etapp 1 utföras. Naturvård, lantbruk, buller, grundvatten samt förorenad mark bör utredas särskilt i kommande skeden.	Riksintresset tas upp i förstudien och hänsyn till detta ska tas i största möjliga mån liksom till bland annat markanvändning, trafik och trafikanter, miljö och hälsa samt byggnadstekniska förutsättningar.



Trafikverket
Box 1140
631 80 Eskilstuna



**Prövning enligt 6 kap 4§ miljöbalken angående betydande miljöpåverkan rörande ny sträckning för att förbinda E22 med rv 210, Skärgårdslänken, Söderköpings kommun.
(Er skrivelse 2012-03-30, objekt nr V87524001)**

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen beslutar att projektet inte kan antas orsaka en betydande miljöpåverkan.

Bakgrund

Genom centrala Söderköping sammanstrålar E22 och väg 210 vilket medför låg tillgänglighet framförallt under sommarmånaderna. Syftet med förstudien är att kartlägga förutsättningarna för en ny vägsträckning och att utreda effekterna av den med det övergripande syftet att förbättra tillgängligheten och trafiksituationen genom Söderköping. När Skärgårdslänken anläggs avlastas centrum från en stor andel genomfartstrafik vilket ger en avsevärt förbättrad livs- och boendemiljö.

Tillämpliga bestämmelser

Vid upprättande av en arbetsplan ska i samband med förstudien Länsstyrelsen enligt 6 kap 4 § tredje stycket miljöbalken, ta ställning till om vägbyggnadsprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Enligt 3 § första stycket förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar skall vissa särskilt angivna verksamheter vid beslut enligt 6 kap 4 § tredje stycket miljöbalken alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt andra stycket samma lagrum skall länsstyrelsen för annan verksamhet eller andra åtgärder samt vid ändring av sådan verksamhet eller sådana åtgärder som avses i första stycket med stöd av de kriterier (projektets karaktäristiska egenskaper, projektets lokalisering och de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper) som anges i bilaga 2 till förordningen besluta om verksamheten eller åtgärderna kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens motivering

Den planerade åtgärden är ej sådan att den enligt ovan nämnda förordning alltid ska antas utgöra en betydande miljöpåverkan. Frågan ska därför bedömas utifrån kriterierna i bilaga 2.

Efter åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen och samrådsprocess har alternativ 1 (tidigare kallad 1A), bedömts sammantaget vara den alternativa dragning som långsiktigt lever upp till projektmålen. Söderköpings kommun har efter beslut i kommunstyrelse, 2012-02-14, bedömt att detta alternativ är det som kommunen förespråkar. Länsstyrelsen har i samrådsyttrande 2012-02-17, gjort bedömningen att alternativ 1A var det alternativ som hade bäst förutsättningar att byggas utan risk för att exploateringen skulle medföra en påtaglig skada på riksintresset Skönberga kyrka.

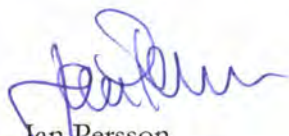
De aktuella åtgärderna består i att påbörja en arbetsplan för alternativ 1 under 2012. Den föreslagna vägdragningen innebär att en ny trafikplats, där väg 210 och E22 möter, flyttas ca 1,5 km längre norrut för att skapa en genare väg för trafikanter som kommer norrifrån. Vägen går i nordöstlig riktning och rundar Ljunga gård på den östra sidan. Utbyggnaden innebär ett intrång och en stor förändring i det orörda och öppna kulturlandskapet vilket kräver en medveten gestaltning i den fortsatta processen för att minska negativ påverkan på riksintresset. Förändringarna påverkar även naturmiljöer och boendemiljöer för närliggande bostäder.

Länsstyrelsen bedömer dock att tillräcklig hänsyn kan tas till berörda miljövärden genom anpassning av vägprojektet i den fortsatta planeringen.

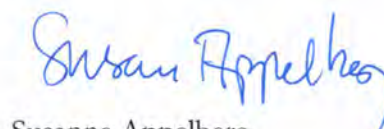
Länsstyrelsen finner därmed vid en samlad bedömning att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Beslutet kan inte överklagas.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknad deltagit länsantikvarie Jan Eriksson, biolog Olle Jonsson vid Naturvårdsenheten, Göran Thunberg vid Miljöskyddsenheten samt lantbrukskonsulent Anders Eliasson.



Jan Persson
Länsarkitekt



Susanne Appelberg
planarkitekt

Kopia till:
Söderköpings kommun
MSE
NVE
LBE
KSE

Ställningstagande

Åtgärd: 4381 TRV 2011/89919

Förstudie :

Väg 210 Skärgårdslänken, Söderköpings kommun.

Ställningstagande

Trafikverkets förslag till fortsatt arbete är att ta fram vägplan och därefter bygga Skärgårdslänken enligt alternativ 1 i samband med att E22 byggs i en ny sträckning väster om Söderköping.

I den vägplan som ska tas fram och som benämns "E 22 Förbifart Söderköping" ingår objekten Skärgårdslänken och Förbifart Söderköping.

Bakgrund

Genom Söderköping sammanstrålar E22 som går i nord-sydlig riktning med väg 210 som går i öst-västlig riktning. Flera signalreglerade korsningar, övergångsställen och passagen av Göta Kanal på en öppningsbar klaffbro bidrar till att avsnittet genom staden blir en flaskhals med låg tillgänglighet och låg framkomlighet, framförallt under sommarhalvåret. Vägen utgör en barriär i den medeltida anlagda småstaden och har en funktion och en skala som inte passar in i stadsmiljön. Söderköpings stad vilar på ett mycket mäktigt lager sättningsbenägen lera och den tunga vägtrafiken medför vibrationer och sättningssskador.

Trafikverket planerar en ny sträckning av E22 väster om Söderköping. När den nya sträckningen byggs är det troligt att trafik som kommer norrifrån och ska mot skärgården på väg 210 även i fortsättningen kommer att välja vägen genom Söderköping eftersom det är den genaste vägen. Följderna av detta blir att boende- och vistelsemiljön i Söderköping inte förbättras i önskad omfattning.

Tänkbara åtgärder

Förstudien har identifierat tre varianter av väg i ny sträckning.

- Alternativ 1 ger en gen förbindelse mellan en trafikplats på E22 söder om Söderköping och väg 210.
- Alternativ 2 är något kortare än alternativ 1, men innebär att flera korsningar måste passeras för de som ska ta sig från norr eller väster om staden och österut mot skärgården eller Mogata.
- Alternativ 3 är längst och går strax söder om Söderköping, men ger den minsta vägförlängningen jämfört med idag.



Remissbehandling

Samråd, remissbehandling m.m. finns sammanställt i en samrådsredogörelse.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har 2012-05-14 beslutat att projektet inte kan antas orsaka betydande miljöpåverkan.

Eskilstuna den 25 januari 2013

Einar Schuch
Regionchef
Region Öst



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 1140, 631 80 Eskilstuna. Besöksadress: Tullgatan 8, Eskilstuna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se