

PLANPROGRAM FÖR STADENS NORRA ENTRÉ



GODKÄNNANDEHANDLING
2018-12-19

SBF 2017-1550



SÖDERKÖPING.SE

Söderköpings kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Diarienummer: SBF 2017-1550

Godkänt av kommunfullmäktige: 2018-12-19 § 161

Medverkande

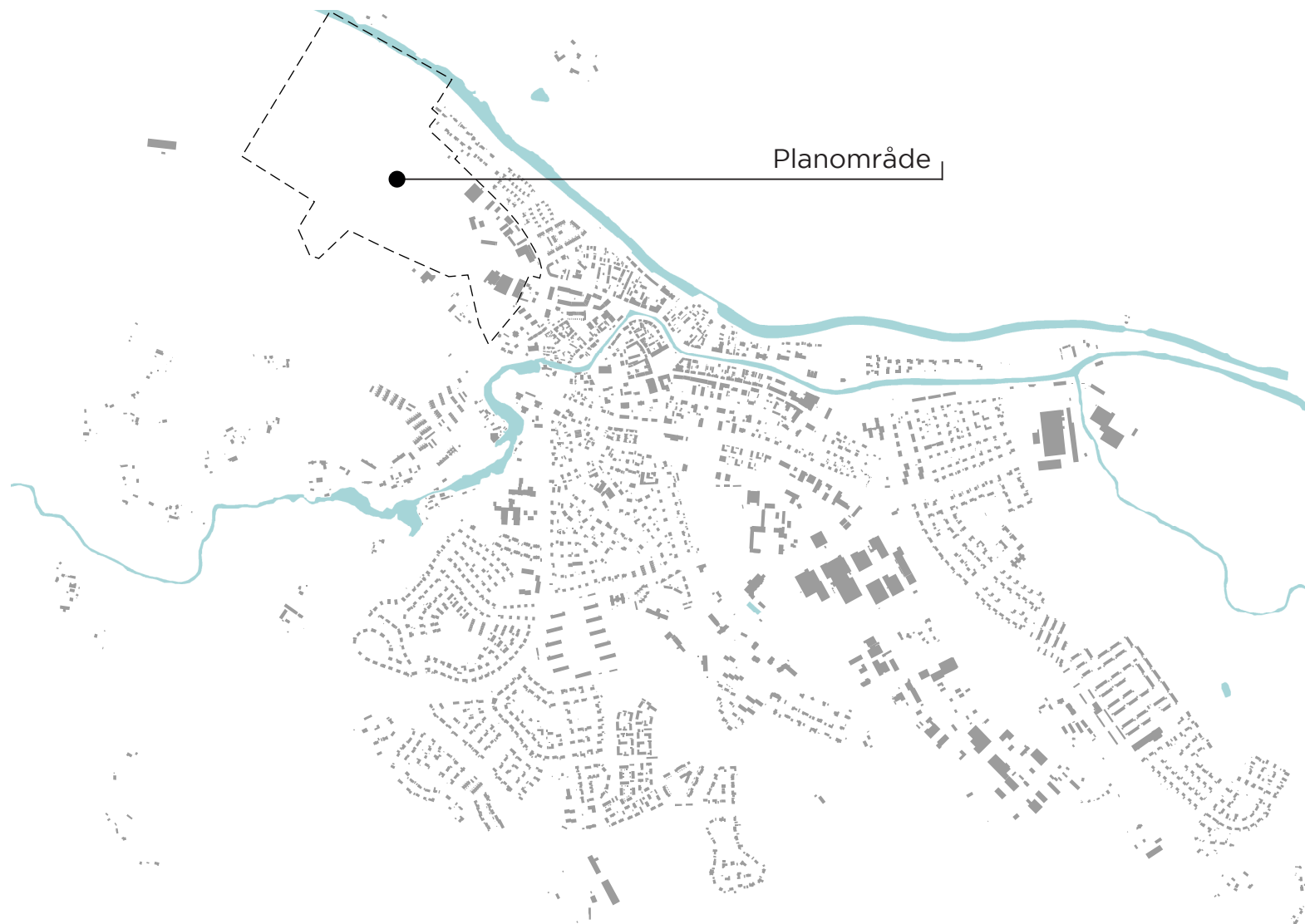
Ellen Jacobsson
Planarkitekt

Johanna Grander
Projektsamordnare E22/Landskapsarkitekt

Kartor och illustrationer

Ellen Jacobsson
Johanna Grander
Pontus Wirf

*Där inget annat anges är kartor, illustrationer och foton
upprättade av Söderköpings kommun*





Sammanfattning

Söderköping står inför stora förändringar. I och med den nya dragningen av E22 som Trafikverket planerar för skapas helt nya möjligheter för Söderköping samtidigt som staden får tre nya viktiga entréer som ska utformas och gestaltas. I planprogrammet du har framför dig behandlas den norra infartsmiljön. Programområdet omfattar cirka 41 hektar och är beläget i stadens norra del, i anslutning till den planerade nya sträckningen av E22. Området avgränsas av Göta kanal i norr och Norrköpingsvägen i öster.

Den övergripande visionen är att det norra infartsområdet ska utvecklas till en välkomnande, attraktiv och stadsmässig entré till staden. Funktioner så som nya mötesplatser, rekreationsstråk, bostäder och verksamheter föreslås

inrymmas i miljön, vilket möjliggörs genom att en stor del av trafiken, inte minst trafiken med farligt gods, flyttar från stadens centrala delar ut till den nya förbifarten. Möjligheten att öka bostadsbyggandet i Söderköping med anledning av den nya infrastrukturen anses bidra till att tillvara statliga investeringar på ett ändamålsenligt sätt.

Planprogrammet kommer att vara vägledande för den efterkommande planeringen, men är inte ett juridiskt bindande dokument. Däremot ska eventuella avsteg från programmet motiveras i framtida detaljplaner.

Innehåll

DEL 1 - INLEDNING	6
Bakgrund och syfte	6
Planprogrammet visar vägen	7
Programområdet	8
Tidigare kommunala ställningstaganden	9
Trafikverkets vägprojekt	10
Utredningar	10

DEL 2 - VISION	12
-----------------------	----

DEL 3 - FÖRSLAG	13
Övergripande inriktning	13
Begreppsförklaring	14
Markanvändningskarta	15
Bebyggelse	16
Illustrationsplan	18
Utvecklingen av Norrport	19
Natur- och stadsmiljö	20
Dagvattenpark	21
Mötesplatser och besöksmål	22
Gång och cykel	23
Kollektivtrafik	24
Biltrafik	25
Ljudmiljö	25

DEL 4 - FÖRUTSÄTTNINGAR	26
Markägförhållanden och detaljplaner	26
Infrastruktur och mobilitet	28
Bebyggelsestruktur	30
Marknadsförutsättningar	32
Natur- och kulturvärden	33
Riksintressen	35
Hälsa och säkerhet	36
Markförhållanden och teknisk försörjning	39

DEL 5 - KONSEKVENSER	41
Konsekvenser för stadens helhet	41
Social hållbarhet	41
Ekologisk hållbarhet	42
Ekonomisk hållbarhet	43

DEL 6 - GENOMFÖRANDE	44
Kommunens inflytande	44
Aktörer och ansvarsfördelning	44
Ekonomi	45
Tidshorisont	45
Förslag till vidare utredningar	47



Del 1

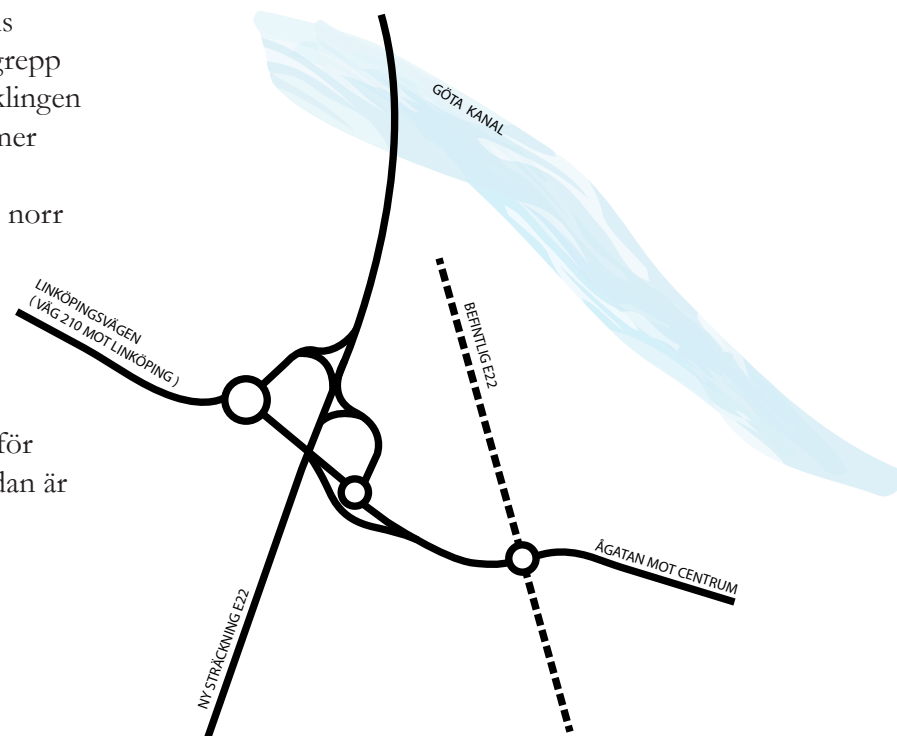
INLEDNING

Bakgrund och syfte

Söderköping står inför stora förändringar. I och med den nya dragningen av E22 som Trafikverket planerar för skapas helt nya förutsättningar och möjligheter för staden. Genom den nya vägsträckningen skapas dessutom tre nya infarter vilka kommer utgöra invånarnas och besökarnas första möte med staden. Med programmet för stadens norra entré vill Söderköpings kommun ta ett helhetsgrepp kring den nya infartsmiljön och på så sätt styra utvecklingen i en önskvärd riktning. Den norra infartsmiljön kommer utgöra det första mötet med Söderköping och den viktigaste entrén till staden för den som angör staden norr ifrån.

I programmet ska förutsättningar för infartsområdet kartläggas och riktlinjer för platsens utveckling efter att E22 fått en ny sträckning klargöras. Det främsta syftet med planprogrammet är att ta fram ett förslag för områdets övergripande struktur och karaktär som sedan är vägledande för den kommande planeringen.

Programmet fungerar som ett tidigt diskussionstillfälle. Programskedet är ett tidigt steg i den kommunala planeringsprocessen vilket möjliggör att olika intressekonflikter kan lyftas upp och dialog om utvecklingen av området kan föras innan juridiskt bindande detaljplaner tas fram.

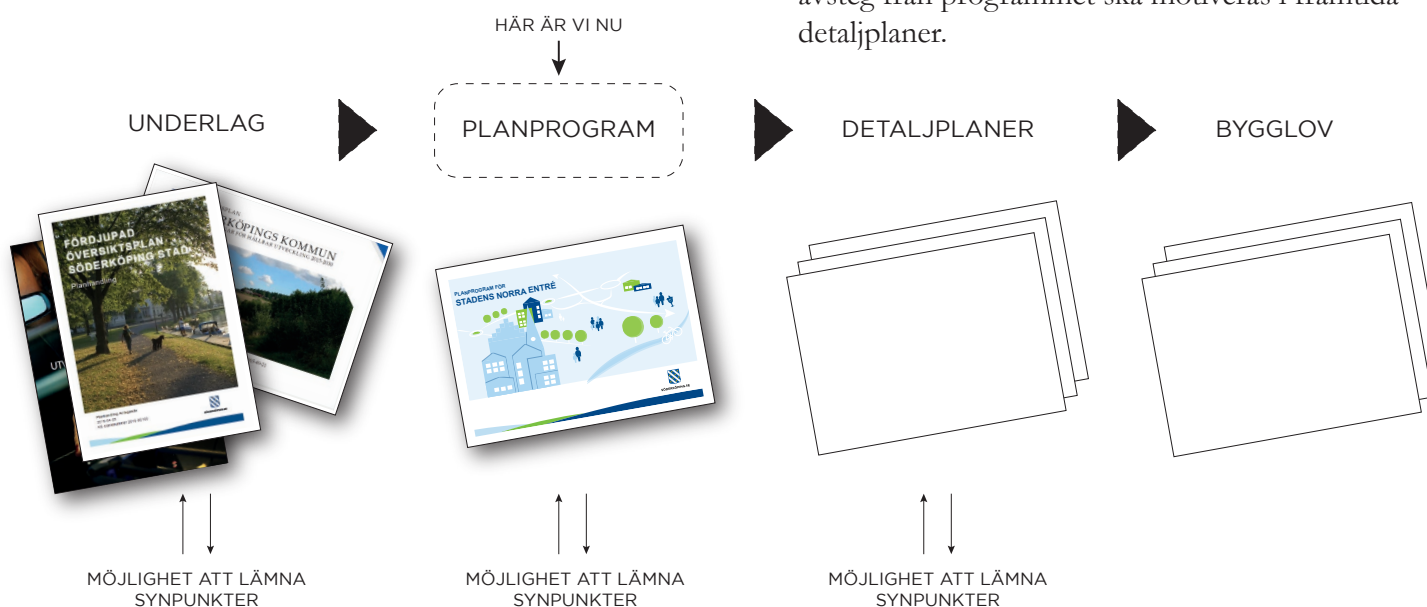


Beslut

2014 beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att ge samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta ett planprogram för Söderköpings stads norra infartsmiljö. Förutsättningarna för platsen ändras då väg E22 får en ny sträckning förbi Söderköping och det finns möjlighet att utforma Söderköpings nya stadsfront.

Planprogrammet visar vägen

Ett planprogram är ett dokument som kommunen kan välja att ta fram innan detaljplanearbetet påbörjas. I planprogrammet anges särskilda utgångspunkter och mål för ett område innan hela eller delar av området planläggs med en eller flera detaljplaner. Under programsamrådet inbjuds myndigheter och berörda att lämna synpunkter på förslaget. Därefter sammanställs inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Efter det görs eventuella revideringar av planprogrammet innan det slutliga förslaget, tillsammans med samrådsredogörelsen, godkänns i Kommunfullmäktige. Ett planprogram är inte juridiskt bindande, men eventuella avsteg från programmet ska motiveras i framtida detaljplaner.





Programområdet

Programområdet omfattar cirka 41 hektar och är beläget i stadens norra del, i anslutning till den planerade nya sträckningen av E22. Området avgränsas av Göta kanal i norr och Norrköpingsvägen i öster. I öst-västlig riktning finns den jordbrukspräglade dalgången där Göta kanal löper, som utgör en förlängning av havsviken Slätbaken. Dalgången är öppen med vidsträckta utblickar som gör den till en visuellt betydelsefull del av Söderköpings omgivning. Längs Göta kanal finns flera alléer och områden med storvuxna lövträd som ger området kring kanalen en parkliknande karaktär.

Stadsfronten inom programområdet utgörs av en utspridd villabebyggelse samt ett handels- och verksamhetsområde med en externhandelskaraktär. Trots den externa karaktären ligger området nära Söderköpings centrum. Strax öster om programområdet tar den småskaliga staden vid. Karaktäristiskt för Söderköping är kyrktornens dominerande roll i stadsbilden. Stadens siluett och kontakten med vattnet, Ramunderberget och det omgivande landskapet utgör en del av den riksintressanta kulturmiljön i Söderköping.

Tidigare kommunala ställningstaganden

Översiktsplan Söderköpings kommun 2015-2030

För området gäller *Översiktsplan Söderköpings kommun 2015-2030*, antagen av Kommunfullmäktige 2015-11-04 § 113.

I den kommunövergripande översiktsplanen anges att bebyggelsen liksom det offentliga rummet ska ha goda kvalitéer som genererar mötesplatser, handelsplatser och platser för rekreation och idrott.

Det anges även att ny dragning av E22 och Skärgårdslänken är väsentliga för utvecklingen av Söderköping och ger staden möjlighet att förbättra miljön runt Erik Dahlbergsgatan. Tillgänglighet, trygghet och säkerhet ska finnas för oskyddade trafikanter. Kontinuerliga förbättringar behövs vad gäller tydliga infarter, skyltning och parkeringsmöjligheter för turismen.

I översiktsplanen är programområdet utöver vägreservat utpekad som utredningsområde för verksamheter och bostäder. Platsen pekas ut som porten till Söderköping där stadsmiljön ska gestaltas. Det närliggande Dockanområdet anges som utveckling för turism och om möjligt bostäder. De viktiga sammanhängande stråk som Söderköpingsåarna utgör ska utvecklas kontinuerligt. Inom programområdet är det Lillån som berörs. Hänsyn ska visas till dess höga naturvärden.

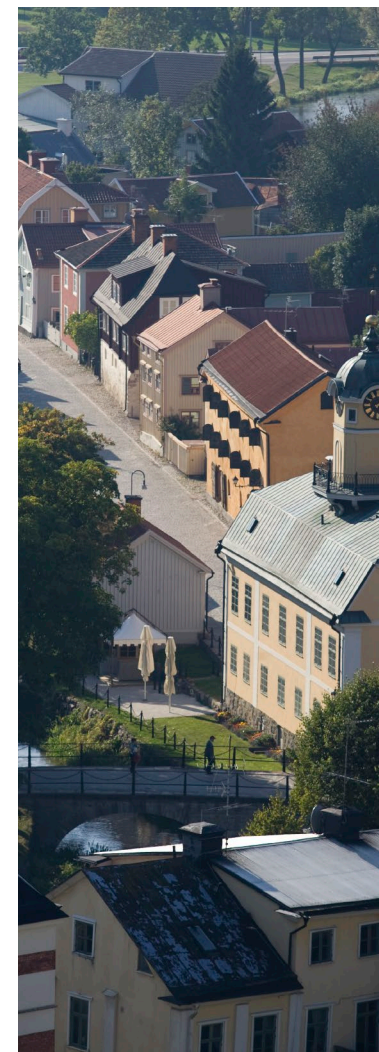
Fördjupad översiktsplan Söderköping stad

I juni 2018 antogs den fördjupade översiktsplanen för Söderköpings stad. Målet för den fördjupade översiktsplanen är att Söderköping år 2030 ska vara en attraktiv och hållbar stad med tillväxt. För att uppnå målen attraktivitet, tillväxt och hållbarhet krävs det att det skapas förutsättningar för Söderköpings stad att bli tätare och växa utan att försämra stadens kvaliteter.

Programområdet är utpekad för verksamhetsmark och funktionsblandad bebyggelse. Även rastplats och eventparkering med god koppling för fotgängare in till centrala Söderköping föreslås rymmas inom programavgränsningen. En del av ytan bör användas till dagvattenpark, som ges en sådan utformning att den också förhöjer upplevelsen av platsen. Det är viktigt att frågor som rör det vatten som finns i området (Lillån och Göta Kanal) och påverkan från tillkommande vägdagvatten i diken och liknande utreds noga för att inte förvärra översvämningsrisken nedströms Lillån.

Kulturmiljöplan Söderköpings kommun

Arbete pågår med att ta fram en kulturmiljöplan för Söderköpings kommun. Kulturmiljöplanen utgör ett tillägg till den kommunomfattande översiktsplanen. Syftet med planen är att skapa ett styrmedel för kulturmiljövården i Söderköpings kommun. De principer och riktlinjer som anges i kulturmiljöplanen är vägledande för de förslag som presenteras i det aktuella planprogrammet.



Trafikverkets vägprojekt

Trafikverket planerar för en ny sträckning av E22 väster om Söderköping i form av en mötesfri förbifart med tre-fyra körfält. Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för alla trafikanter i området. I dagsläget håller en vägplan på att tas fram. Under december 2016 hölls möten i Söderköping där synpunkter togs emot. Vägplanen planeras att bli tillgänglig för allmänheten för granskning i tre veckor under hösten/vintern 2018. Trafikverkets vägprojekt är en förutsättning för att de riktlinjer och ställningstaganden som presenteras i detta planprogram ska kunna realiserar.

Utredningar

Handelsutredning

Inom avgränsningen för programmet ligger handels- och verksamhetsområdet Norrport, vilket gör att det i programarbetet är relevant att se till de marknadsförutsättningar som råder i Söderköping. Under 2015 togs en handelsutredning fram där förutsättningarna för handel och service i stadskärnan utreddes och beskrevs. I utredningen konstateras att upptagningsområdet i Söderköping är begränsat på grund av den starka konkurrensen i regionen och att handeln i huvudsak måste förlita sig på kunder som bor i Söderköping. Även om köpkraften i Söderköping väntas växa till viss del som följd av en ökande befolkning, är bedömningen som görs

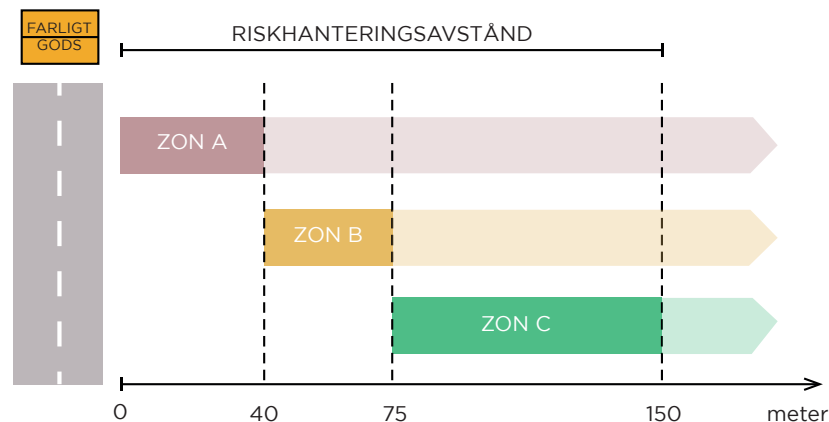
i handelsutredningen att det inte finns något större behov av att utöka det befintliga handelsutbudet. En ny större butiksetablering i Söderköping kan medföra att någon av de befintliga butikerna slås ut.

Att etablera ett nytt handelsområde intill den nya dragningen av väg E22 anses enligt genomförd utredning olämpligt eftersom det inte finns utrymme för så mycket mer handel i Söderköping. En ny handelsplats skulle därför slå hårt mot den befintliga handeln. En mer lämplig åtgärd för att stärka handeln i Söderköping är att istället arbeta med att locka de som passerar att besöka stadskärnan och de unika butiker, kaféer och restauranger som finns där.

Riskutredning farligt gods

Söderköpings kommun har låtit en riskutredning tas fram i syfte att undersöka hur risknivåerna påverkas i Söderköping då väg E22 får en ny dragning och flyttas ut från Söderköpings tätort. Rapporten är i första hand tänkt att fungera som ett kunskapsunderlag rörande hur frågor kring risk och farligt gods bör hanteras i planprocessen.

Eftersom delar av det aktuella programområdet ligger nära den planerade nya sträckningen av E22, som kommer utgöra en transportled för farligt gods, är det viktigt att beakta riskerna och att anpassa markanvändningen därefter.



ZON A	ZON B	ZON C
Drivmedelsförsäljning (obemannad)	Tekniska anläggningar	Bostäder
Odling och djurhållning	Drivmedelsförsäljning (bemannad)	Centrum
Parkering	Industri och verksamheter	Vård och skola
Trafik	Kontor	Tillfällig vistelse
	Friluftsliv och camping	Besöksanläggning

Slutsatserna som dras i utredningen är att den övergripande samhällsriskens bedöms minska när transportleden för farligt gods flyttar ut från tätorten och att risknivåerna överlag påverkas positivt av den nya dragningen. Individrisknivåerna kring ny E22 bedöms överstiga acceptabla nivåer nära vägen, men nivåerna bedöms kunna accepteras på avstånd

över 30 meter från vägkant. Den markanvändning som föreslås i detta planprogram bedöms vara möjlig ur ett riskhänsynsperspektiv, men risker och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder, så som vegetation, plank eller fasadåtgärder, behöver undersökas mer noggrant vid framtagandet av detaljplaner inom området. Mer detaljerade riskutredningar bör göras i de fall bebyggelse planeras inom 150 meter från ny E22.

Sammanställning av kunskapsunderlag

Nedanstående utredningar har inte tagits fram specifikt för planprogrammet, men utgör viktiga kunskapsunderlag för planeringen inom området och är vägledande för de förslag som presenteras i programmet.

- *Gestaltningssprogram – E22:s norra infart till Söderköping*. Tyréns (2015).
- *Trafikbulerutredning Söderköping*. WSP (2016).
- *Skyfallsmodellering av Söderköping – underlag till FÖP*. Tyréns (2016).
- *Riskutredning – kunskapsunderlag farligt gods Söderköping*. ÅF (2018).
- *Handelsutredning – Förutsättningar för stadskärnans handel och service i Söderköpings kommun*. HUI Research (2015).

Del 2

VISION

” En attraktiv och inbjudande entré till staden

Den norra infarten till Söderköping väcker intresse för staden. Entrémiljön är välkomnande och inbjudande samtidigt som den speglar stadens identitet och kulturhistoriska värden. Området har en stadsmässig karaktär och präglas av en medvetet utformad stadsmiljö anpassad efter den mänskliga skalan. Med ökad stadsmässighet blir det norra infartsområdet en naturlig förlängning av innerstaden och gör Norrport till en integrerad del av stadskärnan. Här finns också mötesplatser och vistelseytor som är inkluderande och lockar till besök.

LEDORD



STADSMÄSSIGHET



FUNKTIONSBLANDNING



LIV OCH RÖRELSE



HÖG ARKITEKTONISK
KVALITET

Del 3

FÖRSLAG

Den övergripande inriktningen i programförslaget är att flytta fram gränsen för mötet med staden och skapa en variationsrik och välkomnande entrémiljö.

”

Övergripande inriktning

Vid den norra trafikplatsen sker det första mötet med Söderköping för den som angör staden norrifrån.

Inriktningen i programförslaget är att flytta fram gränsen för mötet med staden och skapa en variationsrik miljö som är välkomnande och ger en bild av vad Söderköping har att erbjuda. Fokus ligger även på att skapa nya mötesplatser och framhäva de blågröna värden som finns inom området, samt förstärka kopplingen mellan dem. Förslaget syftar till att svara mot den övergripande visionen för området; att skapa en attraktiv och inbjudande entré till staden.

I programmet förespråkas en funktionsblandad bebyggelse där olika användningar samsas om utrymmet och drar nytta av varandra. Allmänna platser och bebyggelse ska hålla en hög kvalitet vad gäller gestaltning och arkitektur. I en stad med en kulturhistoriskt viktig stadsmiljö ställs höga krav på anpassning, samtidigt som målsättningen bör vara att hitta komplement till den gamla bebyggelsens tradition och våga sticka ut.

Det norra infartsområdet ska inte utvecklas till ett externhandelsområde. Att etablera ett nytt renodlat handelsområde intill den nya dragningen av väg E22 anses olämpligt med anledning av att det inte finns utrymme för så mycket mer handel i Söderköping, samt att en ny handelsplats riskerar att slå hårt mot den befintliga handeln. Skrymmande verksamheter eller industrier, upplag och lagerlokaler bör inte heller tillåtas i den norra infartsmiljön.

Begreppsförklaring

Funktionsblandning

Begreppet funktionsblandning är centralt för beskrivningen av markanvändningen. Med funktionsblandad bebyggelse menas att området ska ha ett blandat innehåll. Inte i varje byggnad och inte heller självklart i varje kvarter, men karaktären ska vara blandad och det blir den inte om det inte finns olika användningar.

En blandning av funktioner innebär att fler människor vistas i området under en större del av dygnets timmar vilket skapar liv och rörelse. Arbetsplatser, så som kontor och verksamheter, skapar främst rörelse under dagtid, medan bostäder och olika typer av mötesplatser även skapar rörelse under kvällstid.

I programmet avses följande funktioner inrymmas i begreppet funktionsblandning:

- Bostäder
- Offentlig service
- Kontor
- Småskalig handel och icke störande verksamheter

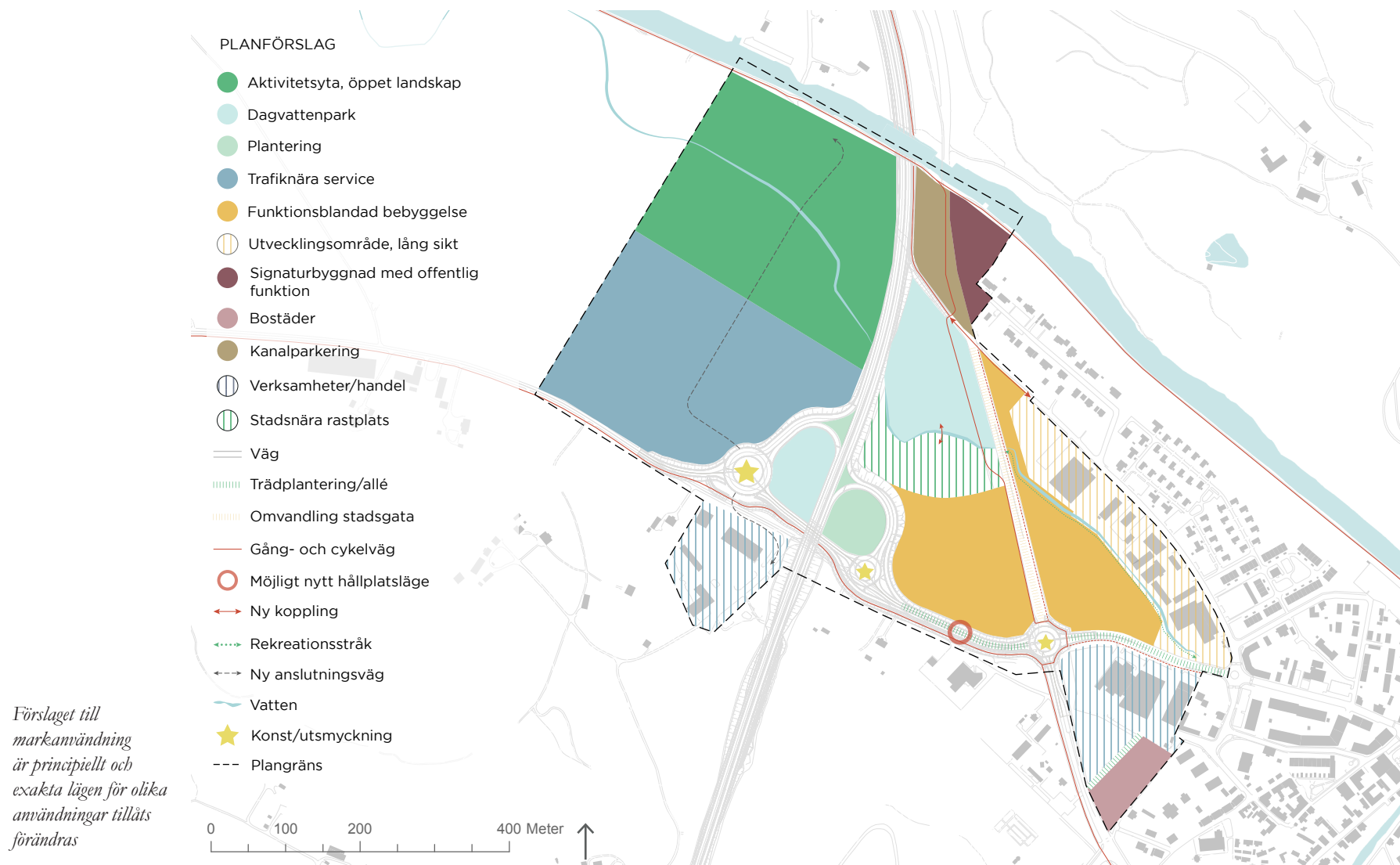
Stadsmässighet

Att bygga stadsmässigt handlar om att en rad kvaliteter måste samverka för att göra staden intressant att vistas i, funktionell och hållbar. En stadsmässig bebyggelse är ordnad i kvartersmönster och med byggnader i princip i kvartersgräns. Gaturummet behöver vara tydligt och anpassat efter den mänskliga skalan. En omsorgsfullt utformad stadsmiljö och ett befolkat offentligt rum är också viktiga utgångspunkter för att kunna skapa stadsmässighet.

Arkitektonisk kvalitet

Begreppet arkitektur avgränsas ofta till att endast omfatta utformningen av byggnader, men i det här sammanhanget bör all utformning av vår byggda miljö förstås. Med arkitektonisk kvalitet avses de värden arkitektur kan tillföra, så som hållbarhet, användbarhet, trygghet och identitet. Det innebär en omsorg om och ett omhändertagande av allt i den byggda miljön, från helhet till detaljer. Hög arkitektonisk kvalitet är nödvändigt för att skapa offentliga rum och byggnader som är hållbara över lång tid och som blir värdefulla även i framtiden.

Markanvändningskarta





© Arkitekter Engstrand och Speek

Bebyggelse

Bebyggelse öster om ny E22

Från att ha varit en del av ett öppet landskap, kommer området mellan ny och befintlig E22 att bli ”mark mellan två vägar”. I programmet föreslås att området kompletteras med ny bebyggelse. Huvudsakligen föreslås bostäder, kontor och småskalig handel på den östra sidan om ny E22, men även vissa typer av verksamheter skulle kunna inrymmas på platsen. Med nya bostäder ökar behovet av skolor, förskolor och annan offentlig service, vilket är viktigt att beakta i den efterkommande planeringen.

Bebyggelsen som föreslås öster om ny E22 ska ha en struktur som överensstämmer med staden i övrigt och vara sammanhållen. Lägre bebyggelse i form av rad- eller parhus föreslås på delar av Kreatursvallen. För övriga delar av programområdet ska kvartersbebyggelse och hus längs gatorna uppmuntras, vilket är ett byggnadssätt som karaktäriserar Söderköping. Kringbyggda gårdar skapar en skyddad miljö och är fördelaktigt i bullerutsatta lägen. På grund av det exponerade läget bör bebyggelsen närmast den nya europavägen utgöras av kontors- eller verksamhetsbebyggelse som skapar ett skydd mot den intilliggande bostadsbebyggelsen. Eftersom ny E22 ligger på en vägbank några meter över den omgivande marken kan bebyggelsen väster om Erik Dahlbergsgatan tillåtas vara högre. Bebyggelsen som planeras mellan Erik



© Små AB



© Arkitekter Engstrand och Speek

Inspiration till utformning av bebyggelsen öster om ny E22

Dahlbergsgatan och Lillån ska hållas slutna mot gatan och öppna upp sig mot det blågröna stråket intill ån. Generellt för hela området gäller att byggnader ska gestaltas med omsorg och ha en hög arkitektonisk kvalitet. Genuina materialval som trä, tegel och puts kan blandas med material och utformningar som speglar nutidens stad.

Målsättningen är att det norra infartsområdet på sikt utvecklas till en funktionsblandad och stadsmässig entrémiljö som välkomnar såväl invånare som besökare till staden. Det är dock viktigt att området öster om ny E22 tas om hand på ett medvetet sätt fram tills dess att det bebyggs och inte behandlas som ”överbliven mark”. Området kan exempelvis nyttjas för tillfälliga användningar i väntan på bebyggelse, så som frilufts- eller spontanidrottsområde.

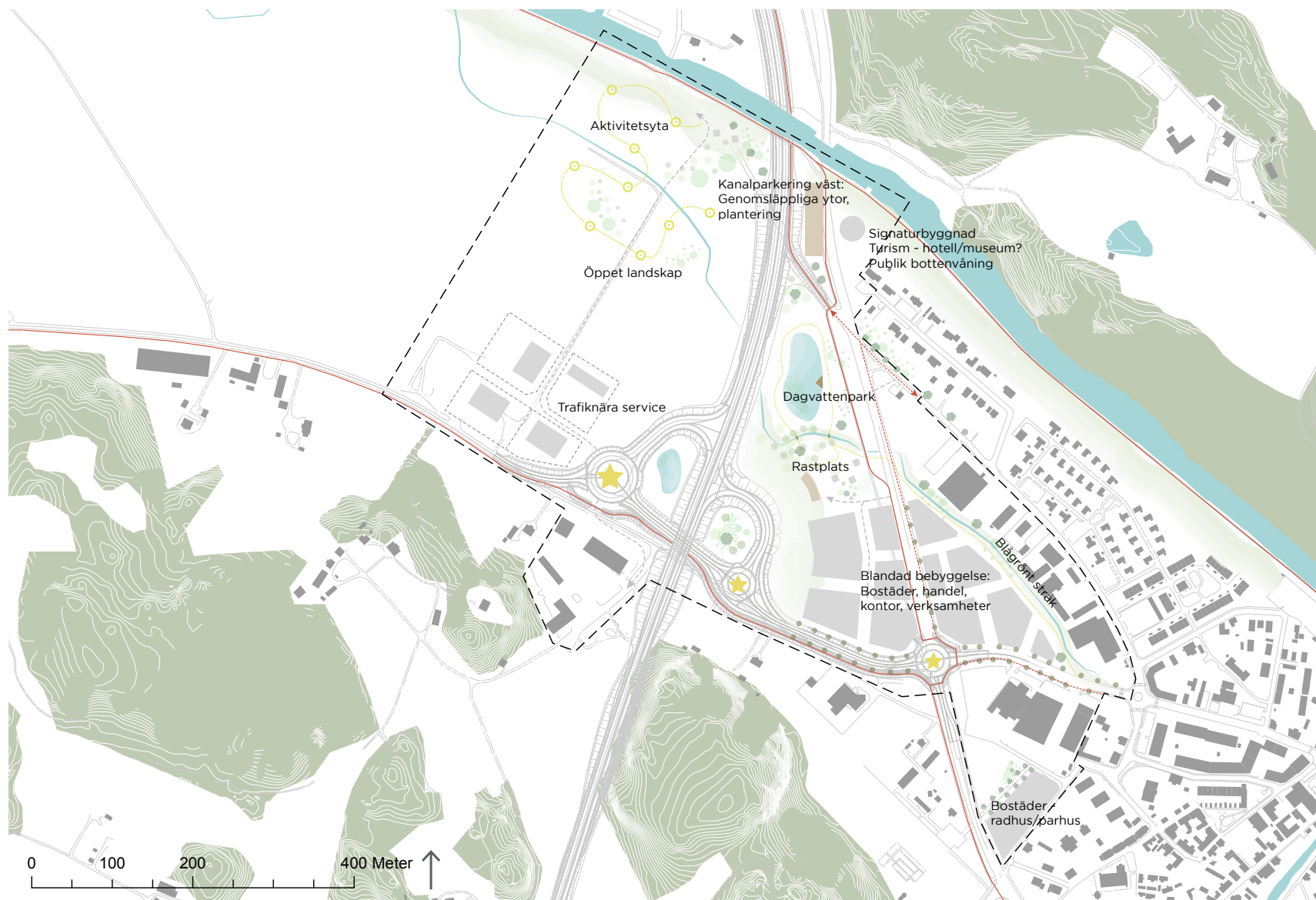


Vy över Erik Dahlbergsgatan

Bebyggelse väster om ny E22

Väster om den norra trafikplatsen föreslås ytor för verksamheter som kan erbjuda service till trafikanter på vägen, exempelvis bensinstation, biltvätt eller snabbmatsförsäljning. Området runt trafikplatsen, med stora trafikmängder som passerar, kommer utgöra ett attraktivt läge för sådana typer av verksamheter. Cirkulationsplatsen väster om E22 har gjorts något större för att möjliggöra ytterligare en anslutning som kan försörja den trafikhäna servicen. Även andra typer av verksamheter kan inrymmas här, förutsatt att verksamheten inte är skrymmande eller av andra anledningar inte är lämplig att kombinera med den trafikhäna servicen. Oavsett användning ska bebyggelse väster om ny E22 uppföras med en medveten gestaltning och ha en skala som är anpassad efter platsen och landskapet.

Illustrationsplan



I kartan illustreras ett förslag på hur den planerade markanvändningen kan utformas

Utvecklingen av Norrport

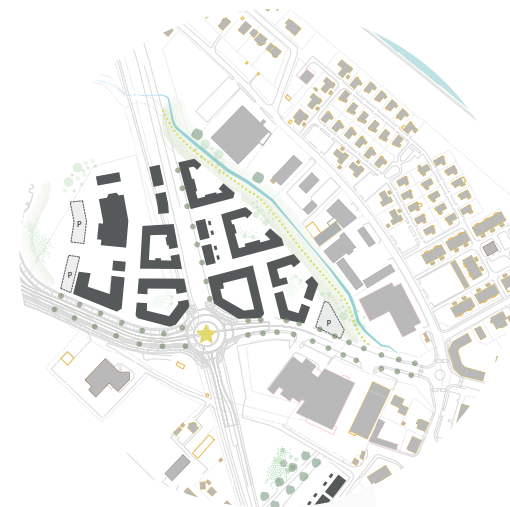
Söderköping har tre olika handelsområden som var och en har olika karaktär. Norrport, som ligger inom avgränsningen för programmet, är ett av dessa. Huruvida denna uppdelning kommer att kvarstå i framtiden är osäkert och beroende av en mängd olika faktorer. I programmet förespråkas att Norrport på sikt kompletteras med ny bebyggelse, i huvudsak bostäder, kontor och småskalig handel. För att utnyttja marken effektivt kan lokaler för kontor och handel med fördel inrymmas i bottenplan. Vissa typer av nya verksamheter bedöms också kunna inrymmas, förutsatt att de inte är störande och kan bli en naturlig del av det nya området.

Eftersom en rad olika osäkerheter föreligger och omvandlingen av området ligger långt fram i tiden, har höjd tagits för att utvecklingen kan ta olika riktningar. Nedan presenteras tre olika scenarier för utvecklingen av Norrport.

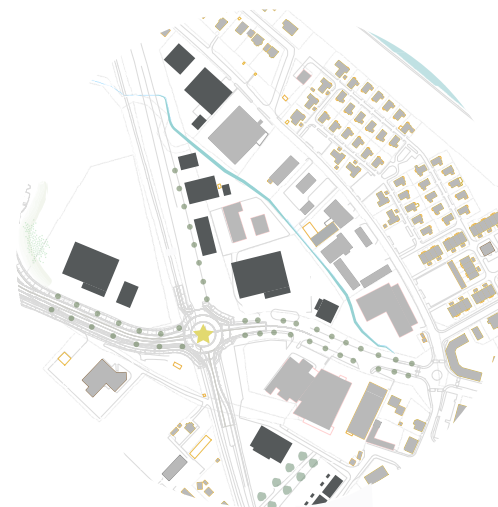
Scenario A redovisar en utveckling enligt programförslaget. Scenariot bedöms vara det mest realistiska och önskvärda utifrån nu kända förutsättningar och innebär att Norrport kompletteras med ny bebyggelse. Huvuddelen av de verksamheter som finns på platsen idag kan fortsätta att bedriva verksamhet inom området.



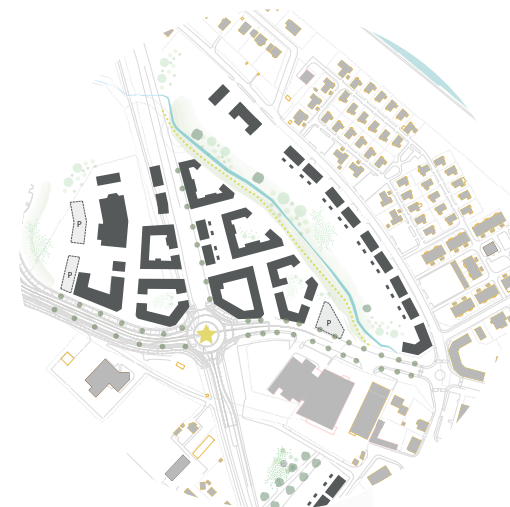
Norrport idag



Scenario A



Scenario B



Scenario C



Scenario B redovisar en utveckling av platsen som handels- och verksamhetsområde. Marknadskrafter, bristen på mark och rådande markägförhållanden gör att området successivt kompletteras och utvecklas med handels- och verksamhetslokaler innan förbifarten är byggd, vilket påverkar möjligheten och lämpligheten att komplettera området med bostadsbebyggelse. Skulle detta ske är sannolikheten stor att området utvecklas till ett renodlat stadsnära handels- och verksamhetsområde, vilket riskerar slå mot handeln i stadskärnan. Scenariot innebär även att en stor del tunga transporter måste ledas in i staden.

Scenario C redovisar en utveckling där befintliga verksamheter antingen flyttat till andra lägen eller kunnat införlivas i den nya bebyggelsen. Hela området kan nu omvandlas till en funktionsblandad stadsdel. Scenariot förutsätter att kommunen kunnat skapa ny lämplig och attraktiv verksamhetsmark i andra delar av staden.

Natur- och stadsmiljö

Den jordbrukspräglade dalgången där Göta kanal löper är en visuellt betydelsefull del av Söderköpings omgivning som bör bevaras öppet. Lillån som löper genom området är en resurs som inte utnyttjats eller framhävt. I programmet föreslås att ån tillgängliggörs, får en mer framträdande roll och att nya funktioner och rekreationsstråk skapas längs med vattnet. Ett parkstråk längs Lillån kan utgöra en del i det lokala omhändertagandet av dagvatten. Parkstråket

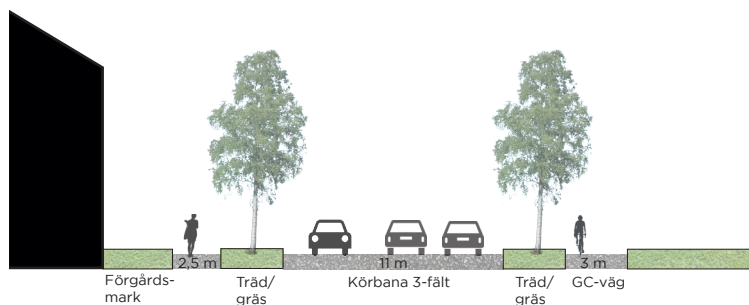
bör därför planeras så att ytan kan tillåtas översvämmas för att hindra vatten från att nå omgivande bostads- och verksamhetsbebyggelse.

En av de övergripande principerna i förslaget är att flytta fram gränsen för mötet med staden. För att åstadkomma det krävs en omsorgsfullt utformad stadsmiljö. I och med den nya sträckningen av E22 skapas möjligheter att omvandla och utveckla befintlig E22, Erik Dahlbergsgatan. Eftersom trafikmängderna kommer att minska avsevärt, samtidigt som skyddsavstånd till vägen inte längre är nödvändigt, skapas möjlighet att omvandla gatan till en stadsgata där bebyggelsen tillåts komma närmare gaturummet med entréer vända mot gatan. Gatusektionen kan också smalnats av och förses med planterade trädtrader på vissa delar. Med stadsgata avses ett gaturum som fungerar för såväl ett attraktivt stadsliv som för transporter. En stadsgata är ungefär lika bred som den omgivande bebyggelsen är hög.



*Illustrationsbild
över Ågatan,
vy mot öster.
Illustration:
Tyréns*

På sträckan mellan den nya trafikplatsen och Erik Dahlbergsgatan omdanas Linköpingsvägen till stadens nya infartsväg. Trädrader föreslås planteras på vägens båda sidor, som på den södra sidan avgränsar gång- och cykelvägen från körbanan. Körbanan föreslås även avgränsas med kantsten för att ge känslan av ett mer definierat gaturum med en smalare gatusektion och utan vägrenar.



Gatusektion Linköpingsvägen. Vy mot öster

Trafikplatsen planeras att belysas. Belysning är nödvändig för att skapa trafiksäkra miljöer men det påverkar också upplevelsen av platsen. Den norra entrémiljön ska präglas av en spännande och stadsmässig belysning som inte enbart utgår från bilistens behov utan även från fotgängarens, cyklistens och de boendes behov. Längs Linköpingsvägen och Erik Dahlbergsgatan bör höjden på belysningsstolpar hållas ned, även detta för att ge gaturummen en mer

stadsmässig karaktär. I cirkulationsplatserna som skapas ska konst, planteringar eller andra utsmyckningar som knyter an till Söderköpings tradition och identitet uppmuntras.

Dagvattenpark

Dagvatten ska omhändertas och renas. Det är viktigt för att inte överskrida miljökvalitetsnormer och för att skapa goda miljöer för växt- och djurlivet. Programområdet utgör en lågpunkt i staden, vilket gör platsen lämplig för omhändertagande av dagvatten. Trafikverket planerar för två dagvattendammar i området. Den ena dammen planeras mer isolerat i trafikplatsen medan den andra planeras mer tillgängligt, strax öster om ny E22. Vatten har ett rekreativt värde och därför finns möjliga samutnyttjningsvinster genom att låta gestaltning och funktion kombineras.

Kring dagvattendammen som planeras öster om ny E22 finns möjlighet för kommunen att skapa en dagvattenpark som kopplas samman med den planerade rastplatsen. Parken kan fungera som en naturlig mötesplats för söderköpingsborna och som en komponent i rekreative miljön kring kanalen. För att säkerställa det rekreative värdet ska dagvattendammen alltid ha en vattenspegel och det ska vara möjligt att promenera runt dammen. Tekniska anläggningar ska vara diskreta och placeras på ett medvetet sätt så att de smälter in med naturelementen.



Dagvattenparken och den planerade stadsnära rastplatsen föreslås lokaliseras i anslutning till varandra för att skapa en intressant helhetsmiljö.

Mötesplatser och besöksmål

Eftersom den norra infartsmiljön kommer utgöra det första mötet med Söderköping för den som angör staden norr ifrån är det viktigt att miljön är inbjudande, lockande och ger en bild av vad Söderköping har att erbjuda. I förslaget för utvecklingen av stadens norra entré läggs stor vikt vid skapandet av nya mötesplatser och besöksmål. Genom att skapa nya mötesplatser och funktioner som inbjuder till kortare eller längre stopp intill trafikplatsen kan passerande lockas till att stanna till i Söderköping även om E22 inte längre passerar genom staden. Detta förväntas gynna såväl handeln i stadskärnan som turistnäringen. De nya funktionerna ska självklart inte bara vara till för besökare, utan ska också fungera som mötesplatser för söderköpingsborna. Skyltning och vägvisning mot staden är även det av stor vikt och bör placeras i god tid så att trafikanter får tydlig information om vägval. Skyltning av typen ”landmärke” eller ”turistområde” bidrar till att ytterligare tydliggöra Söderköpings attraktivitet och besöksvärde. Skyltningen ska även vara tydlig för gående och cyklist.

Stadsnära rastplats

En av de funktioner som föreslås i den norra infartsmiljön är en stadsnära rastplats, vilket kan ses som ett komplement till den kommersiella trafiknära servicen. Rastplatsen föreslås lokaliseras i anslutning till dagvattenparken så att dessa funktioner kan samspela med varandra. På så sätt

kan en intressant helhetsmiljö skapas. Förutom sådant som vanligtvis finns på en rastplats, så som parkering, toaletter och möjlighet att äta medhavd matsäck, kan platsen med fördel kombineras med en lekmiljö och någon form av utställning eller upplevelsestråk som berättar om Söderköpings historia och kulturarv. Även möjligheten att anordna ställplatser för husbilar i området bör studeras vidare.

Genom att lokalisera rastplatsen en bit från trafikplatsen utan en direktanslutning till E22 ökar chansen att trafikanter gör ett längre uppehåll i staden och får ta del av vad Söderköping har att erbjuda. Det gör också att rastplatsen blir tillgänglig för fler än bara bilister längs med E22.



Rastplats Skeräddö.
© Trafikverket, fotograf Hans Lundenmark



Rastplats Skeräddö.
© Trafikverket, fotograf Kerstin Ericsson



Inspiration: Rastplats världsarv Tanum i Skeräddö. Här kombineras rastplats för bilister på E6:an och en utställning över världsarvsområdet.
© Trafikverket, fotograf Hans Lundenmark

Publik byggnad

I programområdets norra del, intill Göta kanal, föreslås en ny signaturbyggnad med plats för publika funktioner. Platsen blir det första mötet med Söderköpings stad och här finns möjlighet att låta Söderköpings identitet synas. Området omfattas av strandskydd samt av riksintresse för kulturmiljövård och rörligt friluftsliv. Det är därför viktigt att bevara tillgängligheten till kanalbanken och att påverka på stadsbilden och kulturmiljön studeras vidare i det efterkommande detaljplanearbetet. Signaturbyggnaden bör anpassas till riksintresset så att riksintresset utvecklas utifrån dess kulturhistoriska uttryck.

Kanalparkering

Under sommarmånaderna, när turismen i staden är som starkast, är behovet av besöksparkeringar stort. I norra delen av programområdet föreslås en ny yta för besöksparkering intill kanalen. Parkeringen bör ha genomsläppliga ytor och förses med planteringar. Parkeringen kan även nyttjas vid evenemang av olika slag.

Aktivitetsyta

Ett varierat utbud av fritidsaktiviteter är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv, men är något som saknas i Söderköping. I programmet föreslås att en aktivitets- eller spontanidrottsplats skapas väster om ny E22 utmed

Göta kanal. Förutom att möta det föreliggande behovet av varierade fritidsaktiviteter i kommunen, kan en idrottsfunktion på platsen även bidra till att landskapet längs Göta kanal bevaras öppet.

Ett önskvärt alternativ är att anlägga en frisbeegolfbana på platsen. Frisbeegolf är en aktivitet som bedöms kunna locka många människor i olika åldrar att delta och ta platsen i anspråk. I anslutning till frisbeegolfbanan kan även en samlingspunkt skapas innehållandes exempelvis grillplats, sittplatser och väderskydd.

Till det föreslagna området tar man sig lätt med cykel eller till fots då E22 kommer att kunna korsas planskilt längs med kanalen. Att barn och unga kan ta sig till fritidsaktiviteter på egen hand och på ett trafiksäkert sätt är en viktig förutsättning och en riktlinje som fastslås i den fördjupade översiktsplanen för Söderköping stad. För de som behöver ta bil till området kan den föreslagna kanalparkeringen nyttjas.

Gång och cykel

I Söderköping ska resande med hållbara transportmedel främjas. Efter den nya dragningen av E22, med minskade trafikmängder längs Erik Dahlbergsgatan som följd, kan gång- och cykeltrafiken prioriteras i gaturummet på ett



helt annat sätt än vad som idag är möjligt. I programmet illustreras flera nya gång- och cykelstråk som både länkar samman stadens övergripande nät och knyter ihop de nya funktionerna som föreslås med befintliga stråk och målpunkter. Dessutom föreslås att ett sammanhängande rekreativstråk skapas längs med Lillån vidare mot dagvattenparken. Från dagvattenparken är det sedan lätt att ta sig till kanalbanken.

Den viktiga cykelvägen längs Erik Dahlbergsgatan förbinder Söderköping med Norrköping. Stråket kommer att leda vidare både mot kanalbanken, där nya E22 kan korsas, och ner i akvedukten. På sikt bör det finnas en gång- och cykelväg även längs den östra sidan av Erik Dahlbergsgatan. Norrköpingsvägen, som idag slutar tvärt, föreslås öppnas upp för gång och cykel och förlängas mot det befintliga cykelstråket. Separerad gång- och cykelväg kommer också skapas längs med Linköpingsvägens södra sida.

Kollektivtrafik

Eftersom busshållplatserna vid Dockgårdet och Kungsängen kommer att utgå blir närmaste hållplats Östra Rydsvägen, belägen cirka 500 meter från programområdet. Inom tätorten bör avståndet mellan hållplatser inte överstiga 400 meter. Då programområdet utvecklas och kompletteras med ny bebyggelse är det lämpligt att ett nytt hållplatsläge för kollektivtrafiken skapas. Nytt möjligt hållplatsläge pekas ut mellan trafikplatsen och cirkulationsplatsen i korsningen med Erik Dahlbergsgatan.

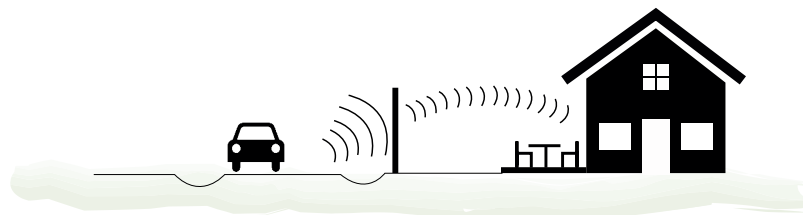
Biltrafik

Det huvudsakliga vägnätet för biltrafiken inom området utgörs av befintlig infrastruktur och den nya sträckningen av E22. Den öppningsbara bron över Göta kanal rivs och Erik Dahlbergsgatan omvandlas till lokalgata norr om korsningen med Linköpingsvägen. I programmet föreslås att Erik Dahlbergsgatan kopplas ihop med Norrköpingsvägen i syfte att få ett bättre trafikflöde i området utan återvändsgator. Mot Linköpingsvägen bör inga utfarter anordnas på grund av risk för köbildning mellan trafikplatsen och den planerade cirkulationsplatsen i korsningen med Erik Dahlbergsgatan.

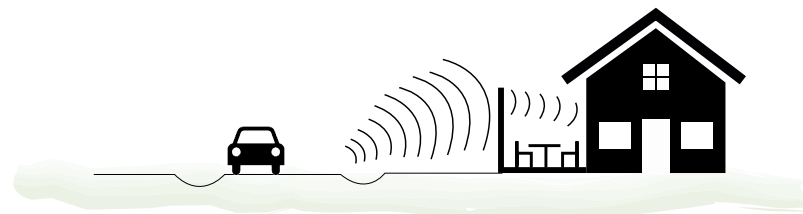
Ljudmiljö

En viktig förutsättning för en hållbar stadsutveckling är att goda ljudmiljöer finns i tillräcklig omfattning, samt att miljöer med risk för störningar och negativ hälsopåverkan begränsas så långt det är möjligt. Eftersom delar av programområdet ligger i exponerade och delvis bullerutsatta lägen krävs genomtänkta bullerskyddsåtgärder, men också en medveten planering av området så att mer bullertåliga användningar placeras närmast vägen. Målsättningen är att den norra infartsmiljön ska ha en god ljudkvalitet, både i bostadsmiljöer och i stadsmiljön i stort, samt att olika bullerskyddsåtgärder smälter in i stadsmiljön och håller en hög estetisk och arkitektonisk kvalitet.

Förbättrad ljudkvalitet och minskat buller kan inte uppnås utan genomtänkta åtgärder inom flera områden. En kombination av olika skyddsåtgärder kan i många fall vara nödvändig för att minska trafikbullernivåerna på ett effektivt, estetiskt och ekonomiskt sätt. I tidigare avsnitt har kringbyggda gårdar lyfts som ett exempel för att förbättra ljudmiljön i nya bostadskvarter, men även fasadåtgärder, bullervallar, skärmar och vegetation kan bidra till att förbättra ljudbilden. I det efterkommande detaljplanearbetet behöver detaljerade lösningar studeras mer ingående.



En bullerskyddsskärm ger bäst effekt då den placeras nära bullerkällan



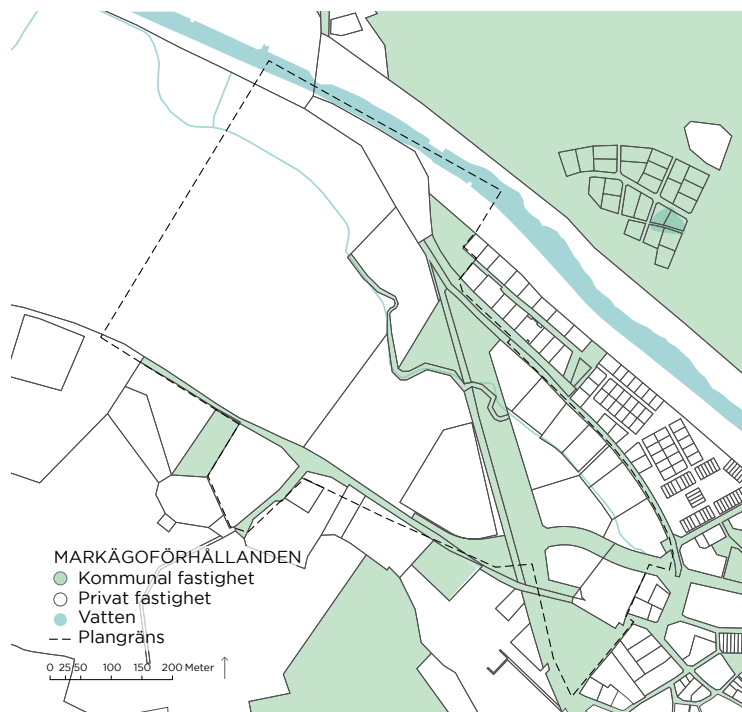
En bullerskyddsskärm kan även ge god effekt då den placeras nära mottagaren

Del 4

FÖRUTSÄTTNINGAR

Markägoförhållanden och gällande detaljplaner

Planområdet omfattar flera fastigheter, både kommunalt ägda fastigheter och fastigheter i privat ägo. Största delen av planområdet utgörs av privatägda fastigheter (se karta nedan).



Inom planområdet finns tio stycken gällande stads- eller detaljplaner:

Detaljplan för Söderköping 2:53 och 2:57 (Dp 152).

Detaljplanen vann laga kraft år 2015. Planen anger område för småindustri. Genomförandetiden går ut år 2020-12-25.

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för kv. Sågen, Vintervadet m.fl. (1608). Stadsplan antagen år 1978. Planen anger område för småindustri, bostäder och allmänt ändamål.

Tillägg till stadsplan för Söderköpings stad, Karta öfer Westra området af år 1876 upprättade plan till utvidgning af Söderköpings Stad” (Akt 27).

Stadsplan antagen år 1876. Planen anger stadens tänkta utvidgning, naturmark och begravningsplats. Begravningsplatsen finns idag men resterande delar av förslaget har inte genomförts.

Detaljplan för del av stadsäga 26 m.fl. (Dp 9). Planen vann laga kraft år 1989. Planen medger bilservice och livsmedelsförsäljning. Planen har inte genomförts.

Förslag till ändring av stadsplan för kv. Vintervadet, Sågen m.fl. (1620). Stadsplan antagen år 1982. Planen medger bensinstation, småindustri och bostäder.

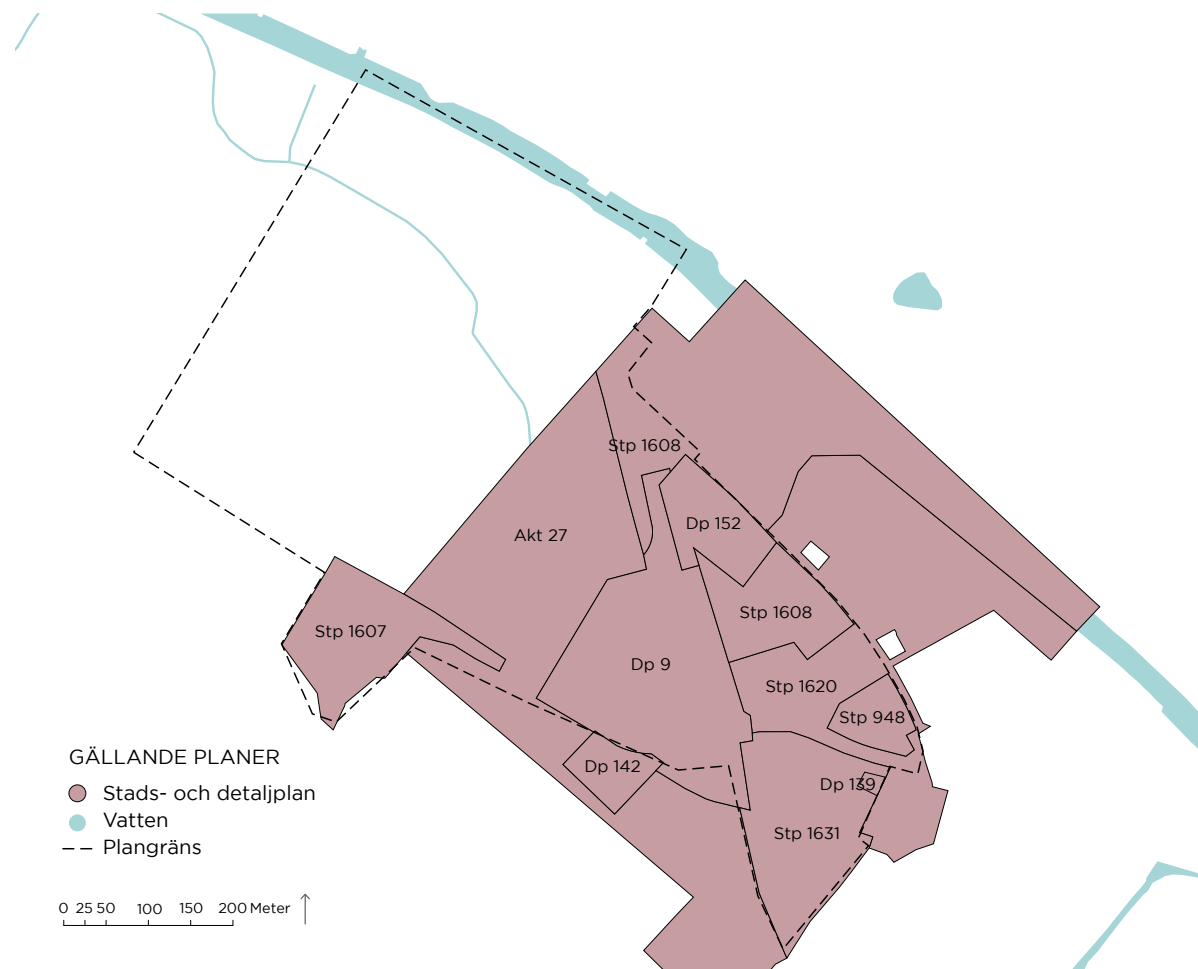
Detaljplan för del av Drothems-Broby 1:65 m.fl. (Dp 142). Planen vann laga kraft år 2012. Planen anger område för räddningsstation.

Förslag till stadsplan för stadsäga 27 m.fl. (1607). Stadsplan antagen år 1977. Planen anger område för småindustri.

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för område vid Norrköpingsvägen i Söderköping (948). Stadsplan antagen år 1957. Planen anger område för industriändamål.

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för kv. Vintervadet, stg 49 m.fl. (1631). Stadsplan antagen år 1986. Planen anger område för handel och allmän plats, park.

Detaljplan för del av Vintervadet 6, Djurbergs (Dp 139). Planen vann laga kraft 2011. Planen anger område för handel och syftar till att möjliggöra att en lagerbyggnad inom kvartersmark byggs ut närmare fastighetsgränsen än vad som medges i gällande plan.





E22 kommer att passera Göta kanal i en akvedukt



Akvedukten sedd från norr. Bild från Trafikverkets VR-modell

Infrastruktur och mobilitet

Ny sträckning av E22

Trafiksituationen på väg E22 genom Söderköping har successivt blivit ohållbar. Särskilt under sommaren uppstår milslånga köer på grund av broöppningar och trafiksignaler. För att öka framkomlighet och trafiksäkerhet planeras vägen byggas om som mötesfri väg med tre eller fyra körfält. Framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E22 förväntas bli bättre med förbifarten.

Vägens sträckning

Genom att E22 får en ny sträckning, kommer programområdets karaktär att förändras markant. Vägbanken för nya E22 kommer att dominera vyn åt väster. Från att ha varit en del av ett öppet landskap, kommer området att bli mark omgivet av storskalig infrastruktur.

Från Linköpingsvägen och norr ut till befintlig trafikplats Klevbrinken planeras vägens linjeföring ligga i vägkorridorens östra kant. Detta för att minska påverkan på kulturvärden i samband med passagen under Göta kanal. Passagen under Göta kanal innebär att vägen ligger i skärning (lägre än befintlig marknivå) från passagen av Lillån till strax norr om nuvarande trafikplats Klevbrinken. Vägen utformas här som mötesfri landsväg med två körfält i båda riktningarna.

Norra trafikplatsen

E22 föreslås passera på bro över väg 210. Korsningen utformas med till- och frångångsvägar riktade mot norr. Till- och frångångsvägarna ansluts till Linköpingsvägen med cirkulationsplatser på båda sidor om E22. Cirkulationsplatsen väster om E22 har gjorts något större för att möjliggöra ytterligare en eventuell framtida anslutning.

Den nuvarande korsningen mellan E22 och väg 210 föreslås byggas om till en enfälzig cirkulationsplats. Ombyggnaden behövs eftersom kapacitetsberäkningar visat att en signalreglerad korsning inte bedöms klara att upprätthålla framkomligheten under de mest belastade tillfällena under sommarmånaderna med risk att trafikstörningar når ut till E22. Vid framtida planering behöver trafikanslutningar och trafikflöden studeras då vissa verksamheter, exempelvis serviceanläggningar som vänder sig mot passerande trafik, kan innebära stora trafikbelastningar.

Akvedukten

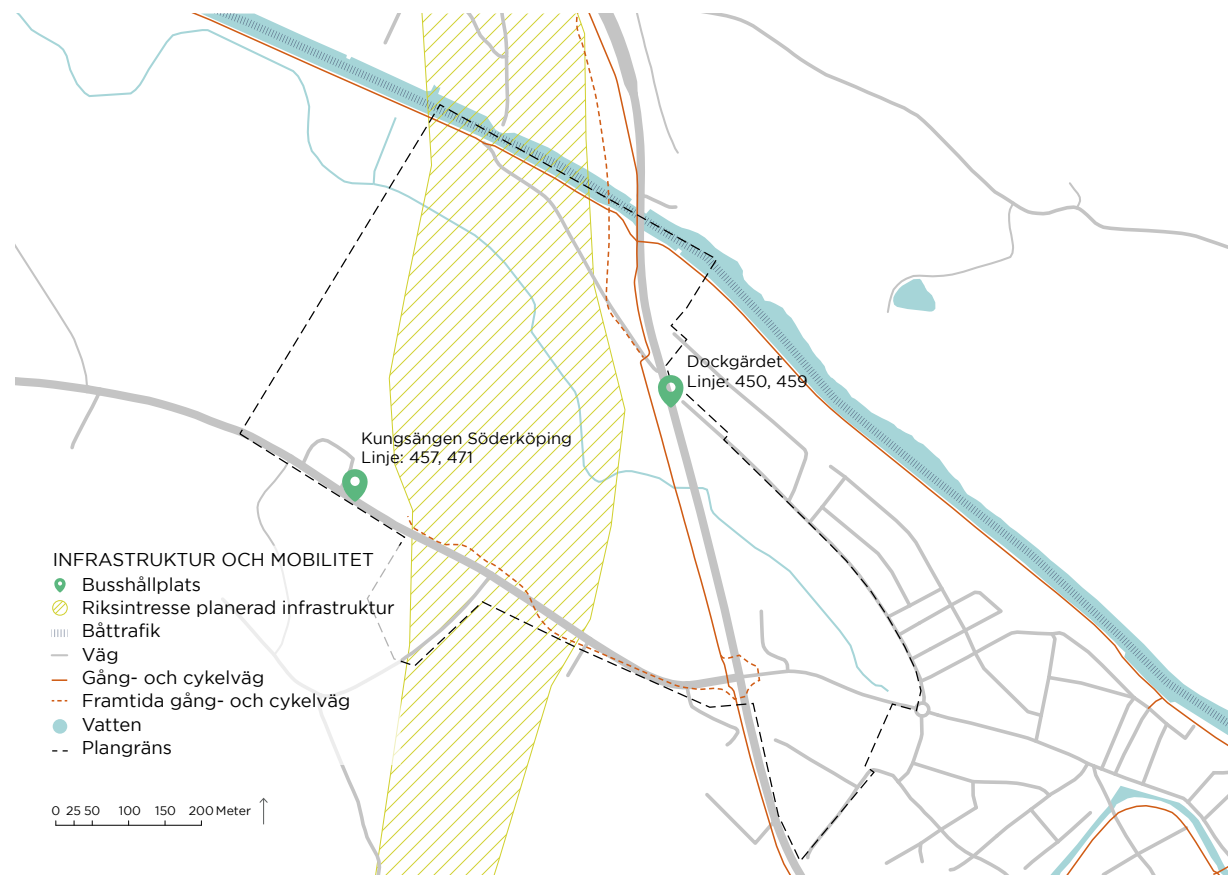
Hur E22 ska passera Göta kanal har haft olika lösningar under vägprojektets gång. Högbro, ny öppningsbar lågbro och båtlyft har diskuterats. År 2015 beslutade Trafikverket att bygga en akvedukt för kanalpassagen. Utredningar visar att en akvedukt är det mest hållbara alternativet för både miljö och ekonomi. Dessutom ger akveduktlösningen minst trafikstörningar, även för båttrafiken på Göta kanal.

Gång och cykel

Längs E22:ans västra sida finns en separerad gång- och cykelbana. Utmed väg 210 saknas gång- och cykelförbindelse idag, men Trafikverket planerar för att göra trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs väg 210 mellan Evertsholm och Söderköping. I arbetet ingår att anlägga en separerad gång- och cykelbana längs sträckan. Ågatan saknar cykelbana men är försedd med trottoar på bägge sidor om bilvägen. Stråket utmed Göta kanal är ett viktigt gång- och cykelstråk för rekreation och turism.

Kollektivtrafik

Inom programområdet finns hållplatserna Dockgärdet och Kungsängen. Dockgärdet trafikeras av linje 450 och 459, som är Östgötatrafikens landsbygdsbussar mellan Söderköping-Norrköping respektive Valdemarsvik-Söderköping-Norrköping. Linje 457 och 471 mellan Söderköping-Västra Husby-Norrköping respektive Östra Ryd-Västra Husby-Söderköping trafikerar hållplatsen Kungsängen. I samband med den nya sträckningen av E22 planeras dessa hållplatser utgå. Resenärer kommer efter vägens nya dragning att hänvisas till hållplats Östra Rydsvägen. Beroende på framtida linjesträckningar och behov kan det bli aktuellt med ett nytt hållplatsläge inom programområdet. Dialog förs med Östgötatrafiken kring det framtida linjesystemet för kollektivtrafiken.



Båttrafik

Göta kanal har inte längre någon funktion som transportled men är desto viktigare för turismen i Söderköping. Utmed kanalen passerar tusentals fritidsbåtar Söderköping vattenvägen. Flera olika passagerarbåtar trafikerar även kanalen och sträckan ut till skärgården.

Biltrafik

Inom området finns två viktiga vägar för biltrafik. Dels nuvarande europaväg, som går i nord-sydlig riktning, samt väg 210 (Linköpingsvägen) som går i öst- västlig riktning. I korsningen med E22 övergår Linköpingsvägen till Ågatan. Linköpingsvägen är en 8 meter bred väg av landsvägskaraktär. Korsningen med E22 regleras med trafiksignal. Ågatan har en mer stadsmässig karaktär, främst beroende på att två trädrader ramar in sträckan samt att trottoarer finns på båda sidor vägen. Trottoarerna avskiljs från vägen med kantsten. Vägbredden är cirka 9 meter och trottoarerna är cirka 1,5 meter vardera. Gatubelysning finns längs hela sträckan.

Erik Dahlbergsgatan

Nuvarande E22, Erik Dahlbergsgatan, är dimensionerad för att klara stora trafikflöden och de stockningar som sommartid kan uppstå när bron över Göta kanal öppnas och trafikljusen genom staden inte hinner slussa fram trafiken. Gaturummet är öppet och har karaktären av en genomfartsled, med stora mått och en miljö som är

anpassad efter biltrafikens behov. Efter att E22 fått en ny sträckning förbi staden skapas möjligheter att omvandla Erik Dahlbergsgatan till en mer stadsmässig gata. På grund av att en stor del av den tunga trafiken och transportererna av farligt gods flyttar ut från staden kan bebyggelsen tillåtas komma närmare vägen och gaturummet kan i större utsträckning dimensioneras efter den mänskliga skalan.

En förutsättning i Trafikverkets vägprojekt är att Erik Dahlbergsgatan rivs mellan kanalen och Norrköpingsvägen, inklusive den öppningsbara bro som idag används för passage över Göta Kanal. Detta skapar förutsättningar för nya användningar av den mark som inte längre behövs för europavägen.

Bebyggelse

Största delen av programområdet är obebyggt men i anslutning till området finns olika typer av bebyggelse - både bostadshus och handels- och verksamhetslokaler. Karaktären på den omkringliggande bebyggelsen skiljer sig åt.

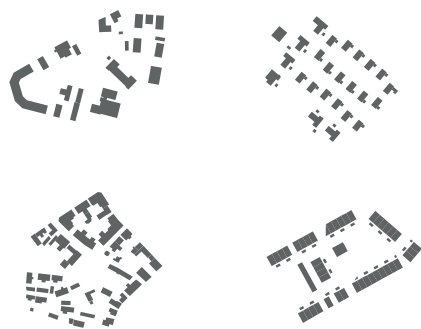
Bostäder

Bostadsbebyggelse finns på bägge sidor av Linköpingsvägen. Söder om vägen finns fyra friliggande villor i en till två våningar. Norr om vägen ligger Kungsängens gård med både bostadshus och ekonomibyggnader.

Bebyggelsestrukturen inom programområdet



Bebyggelsestrukturer angränsande programområdet



Strax öster om planavgränsningen finns ett område med villor, uppförda i en till två våningar. Dessa utgör ett första möte med stadens småskaliga bebyggelse för den som angör staden norr ifrån.

Norr om programområdet finns bebyggelse som har anknytning till Göta kanal. Kanalmiljön med brovaktarstugan Klevbrinken, som bebotts av olika brovaktare, är en viktig miljö för att öka förståelsen om kanalen och dess betydelse för Söderköping.

Handel och verksamheter

Inom programområdet finns flera verksamheter. SM Entreprenad bedriver tjänster inom anläggningsbranschen och har sina lokaler söder om Linköpingsvägen. Norr om vägen finns en yta för verksamhetens upplag. Utmed E22 och Ågatan finns handels- och verksamhetslokaler för bland annat elteknik, lager, däck- och bilservice, möbelhandel och drivmedelshandel. Området kallas för Norrport.

Norr om kanalen, utanför programavgränsningen, ligger Skeppsdockans camping och vandrarhem. Campingen ligger vid sidan av den gamla skeppsdockan som under högsäsong fungerar som gästhamn. Väster om E22 ligger Räddningstjänsten Östra Götalands nya räddningsstation.

Marknadsförutsättningar

Söderköpings stad kan delas upp i tre olika handelsområden som var och en har olika karaktär. Dessa är Norrport, stadskärnan, och Fixpunkten. För handeln i Söderköping gäller generellt att upptagningsområdet är begränsat på grund av den starka konkurrensen i regionen. Söderköpings starka turism gynnar handeln.

Stadskärnan

Stadskärnan karaktäriseras av sin gemytliga och trivsamma miljö, något som handeln kan dra nytta av eftersom det lockar många besökare. Utbudet är dock begränsat och det saknas butiker i vissa branscher, samtidigt som det finns en del nischade butiker som erbjuder besökaren något utöver det vanliga.

Antalet kaféer och restauranger i stadskärnan bedöms som stort i förhållande till kommunens invånarantal. En förklaring till det stora utbudet är sannolikt turismen. Tillgängligheten till stadskärnan är god med alla färdmedel, men skyltningen och vägvisningen bör förbättras. Handeln är utspridd över en stor yta i stadskärnan, vilket gör att det är svårt för besökaren att överblicka. Kopplingen mellan kanalstråket och stadskärnan bör förbättras.

Fixpunkten

Utbudet på Fixpunkten har fokus på dagligvaruhandel och kompletterar delvis stadskärnans utbud. Den fysiska miljön

i Fixpunkten har potential att utvecklas. Exempelvis kan den gamla industrimiljön tillvaratas bättre.

Norrport

Området har ett bra läge nära stadskärnan. Det går dock att skapa en bättre koppling mellan Norrport och stadskärnan. Utbudet är något begränsat, men här finns starka dragare som genererar stora flöden av kunder. Djurbergs är exempelvis Söderköpings största butik inom sällanköpsvaruhandel.



Natur- och kulturvärden

Landskapsbild

Landskapsbilden handlar om vår visuella upplevelse av en plats. Alla människor har olika upplevelser av landskap men det finns vissa egenskaper som de flesta människor föredrar. Öppna ytor som möjliggör utblick över landskapet är ett exempel på en sådan egenskap. Ett annat är landskapets skötsel och ordning. Att återknytta till den historiska kopplingen på platsen och att landskapet upplevs naturligt bidrar också till att förbättra landskapsbilden.

Gaturummet för E22 utgör i dagsläget stadens västra gräns. Västerut tar odlingslandskapet vid. I öst-västlig riktning breder en jordbrukspräglad dalgång ut sig. Längs med dalgångens norra kant löper Göta kanal, som utgör en förlängning av havsviken Slätbaken.

På norra sidan om kanalen tornar Ramunderberget upp och bildar en fond norr om staden och kanalen, med branta berg toppade av tallhällmark. På flera ställen bryts förkastningen av djupa sprickdalar. Detta är karaktärsdrag som är typiska för landskapet kring Söderköping.

Naturmiljö

Lillån, som löper genom området, utgör en värdefull naturmiljö. Den två kilometer långa sträckan är relativt opåverkad av fysiska ingrepp och rinner i en djupt nedskuren ravin. Vid planering i området ska hänsyn tas till vattendragets höga naturvärden. För att bevara och höja naturvärdena är det viktigt att befintlig vegetation sparas så att vattendraget fortsatt blir beskuggat. Längs Göta kanal finns flera alléer och områden med storvuxna lövträd vilket ger området kring kanalen en parkliknande karaktär.

Utmed Ågatan vid stadens norra infart kantas vägen av lindar i två rader. Träden har i stor utsträckning drabbats av kraftiga angrepp men även mekaniska skador förekommer. Befintliga träd längs Ågatan föreslås ersättas till år 2020 i ”Trädplan 2015”. I samband med trädbyte är det viktigt att ytorna dräneras där så krävs. Längs Norrköpingsvägen finns ytterligare en allé med lindar i två rader. Träden är i behov av trädvårdande insatser. Ågatans och Norrköpingsvägens alléer omfattas av det generella biotopskyddet eftersom alléer utgör viktiga miljöer för den biologiska mångfalden. Biotopskydd gäller även för allén som kantar den rest av tidigare Norrköpingsvägen mellan nuvarande E22 och längs Göta kanal, samt för kyrkogårdsallén vid Kreatursvallen. Inom programområdet finns inga naturvärden upptagna i det kommunala naturvårdsprogrammet.



Göta kanal



Lillån

Fornlämningar

Inom programområdet finns ett fåtal kända fornlämningar:

- Utmed Norrköpingsvägen finns en milstolpe dokumenterad. Milstolpar är vägmärken som sattes upp vid allmän väg som avståndsmarkeringar. Generellt gäller att fasta fornlämningar i form av vägmärken inte bör flyttas. Infrastrukturen bör, så långt detta är möjligt, utformas så att lämningarna kvarstår på ursprungliga platser.
- I dalgången vid Göta kanal finns en identifierad karpdamm. Dammens vallar är till stor del förstörda. Karpdammen utgör en ”övrig kulturhistorisk lämning”. Benämningen används för lämningar som inte utgör en fast fornlämning, men som ändå anses ha ett antikvariskt värde.
- Intill Göta kanal finns en identifierad alnsten som utgör en avståndsmarkering utmed den anlagda farleden. Numrerade alnstenar finns utefter hela den grävda kanalen.

Med anledning av den nya dragningen av E22 har flera arkeologiska arbeten utförts i området (arkeologisk utredning etapp 1 & 2). Inga nya fornlämningar påträffades inom programområdet under dessa arbeten. De delar av programområdet som inte är utredda behöver utredas under detaljplanearbetet så att hänsyn kan tas till eventuella fornlämningar. Utgångspunkten vid planeringen av området är att kända fornlämningar skyddas och bevaras för framtiden.



Riksintressen

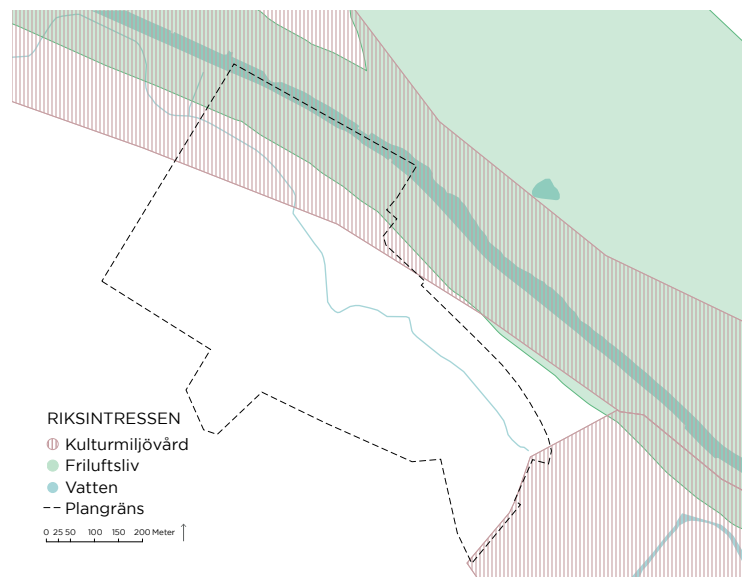
Friluftsliv

Göta kanals vattensystem är riksintressant för friluftslivet. Värdet utgörs av områdets goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer och goda förutsättningar för friluftsför aktiviteter, både på land och kopplat till vatten. Området är i huvudsak fritt från inskränkningar i allemansrätten, vilket är en viktig aspekt att värna om. Tillgängligheten till kanalen är således god. Här finns vägar och stigar, informationsskyltar och service i form av toaletter, sopsortering, parkering, eldstäder, lägerplatser och liknande.

Under sommaren är kanalen en starkt trafikerad båtled. Här färdas båtfolk, både från Europa och från övriga världen. På vintern är kanalen en mycket populär skridskobana som bitvis plogas. Kanalbanken används året runt för vandring och cykling då den utgör sträckning för både vandringsleden Östgötaleden och cykelleden Sverigeleden. Göta kanal är en kulturell upplevelse i sig själv och omges också av kulturella sevärdheter sammanhörande med kanalen.

Kulturmiljövård

Omgivningen omkring Göta kanal utgör även riksintresse för kulturmiljövården. Kulturmiljövårdet finns i kommunikationsmiljön med landets främsta kanalmiljö (utförd 1810-32), som är av stor teknikhistorisk betydelse.



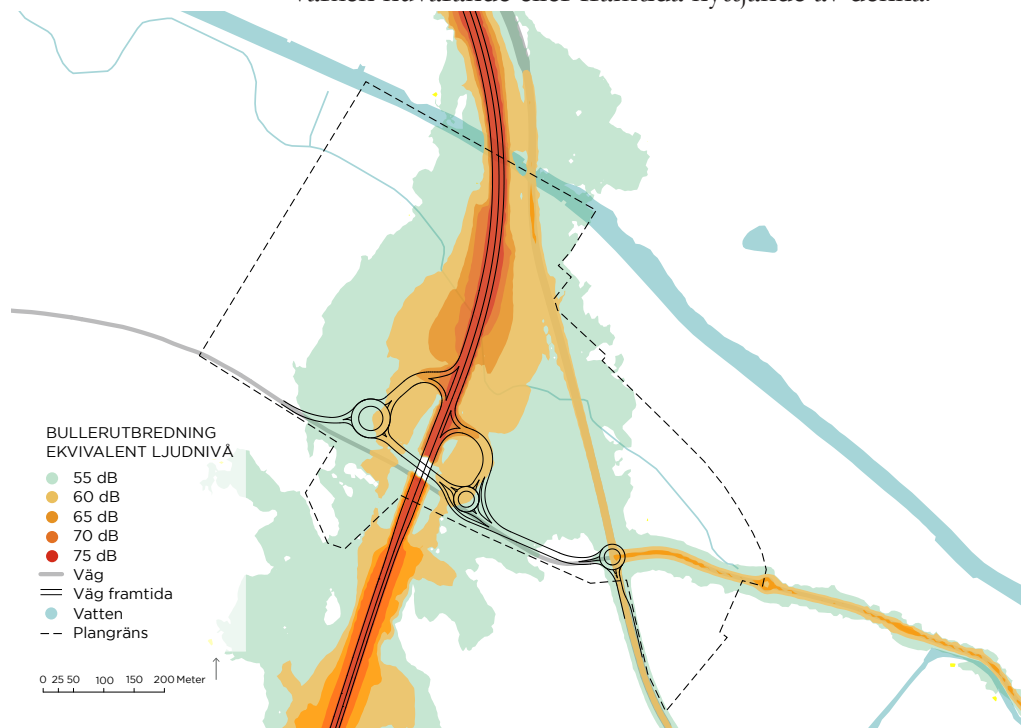
Värdet ligger även i områdets kanalmiljö med omgivande landskap och bebyggelse, bland annat slussvaktarboställen och skeppsdockan med tillhörande byggnader vid Klevbrinken. Även de planterade alléerna som ger kanalen en parkliknande karaktär är riksintressanta.

Programområdet gränsar i öster till riksintresse för Söderköpings stad. Stadens siluett är en viktig del i riksintressets värde och bör tas hänsyn till vid utformning och placering av tillkommande bebyggelse inom området.

Kommunikationer

Den nya dragningen av E22 utgör ett riksintresse för

kommunikationer. Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en anläggnings influensområde, får inte negativt påverka varken nuvarande eller framtida nyttjande av denna.



Hälsa och säkerhet

Buller

Buller påverkar vår hälsa och möjlighet till en god livskvalitet. Störningar under sömn och vila, ökad stress och försämrad koncentrationsförmåga kan orsakas av buller. Regeringen har uttalat ett långsiktigt mål om en bullerfri boendemiljö och om att människor inte ska utsättas för skadliga bullerstörningar.

Med anledning av att E22 får en ny sträckning gjordes en bullerkartläggning för Söderköping stad med syfte att jämföra bullersituationen före och efter förbifart E22. Data över ljudbilden i Söderköping har beräknats för de två olika riktvärden för trafikbuller som finns antagna av Riksdagen. Det ena är dygnsekvivalent ljudnivå, där riktvärdena för bostäder är 60 dBA utomhus vid fasad och 50 dBA vid uteplats i anslutning till bostad. Den andra är maximal ljudnivå, där riktvärdet är 70 dBA vid uteplats i anslutning till bostad.

Efter den nya dragningen av E22 kommer bullernivåerna i området totalt sett att öka, samtidigt som bullersituationen längs Erik Dahlbergsgatan kommer att förbättras avsevärt. Inom programområdet beräknas riktvärdet för den maximala ljudnivån inte överskridas i någon större utsträckning. Däremot beräknas riktvärden för den dygnsekvivalenta ljudnivån överskridas i vissa delar av

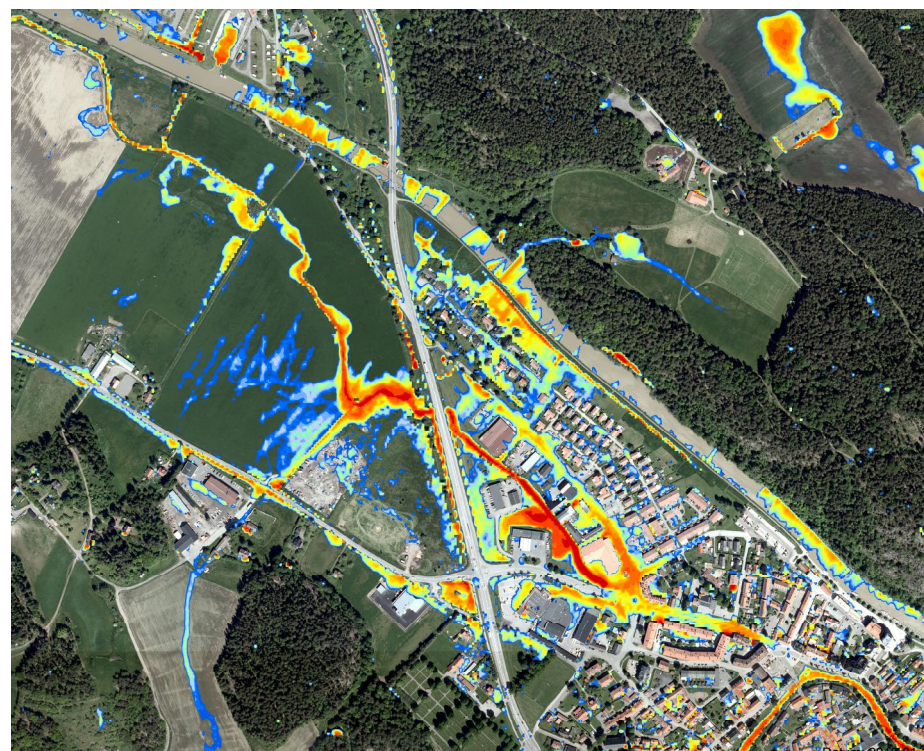
programområdet. Eftersom det aktuella programområdet ligger i ett exponerat och delvis bullerutsatt läge bedöms bullerskyddsåtgärder krävas för att kunna skapa en attraktiv stadsmiljö.

Översvämning

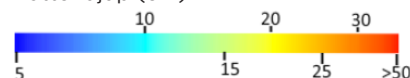
Söderköpings kommun har låtit en skyfallsmodellering för staden tas fram i syfte att utreda hur allvarliga marköversvämningar som kan uppstå i samband med kraftiga regn. Modellresultatet visar att ett 100-årsregn skulle ge upphov till översvämning i vissa delar av dalgången väster om E22. För det mesta förekommer vattendjup omkring ett par decimeter och det är i huvudsak åkermark som översvämmas.

I korsningen mellan Linköpingsvägen och Högmarksvägen kan vattendjup mellan en decimeter upp till en dryg halvmeter förväntas. Utfarten från räddningsstationen kan utsättas för vattendjup större än 30 cm. Den låga avrinningshastigheten i det flacka området bidrar till att vatten kan infiltrera och fördröjas i lokala lågpunkter.

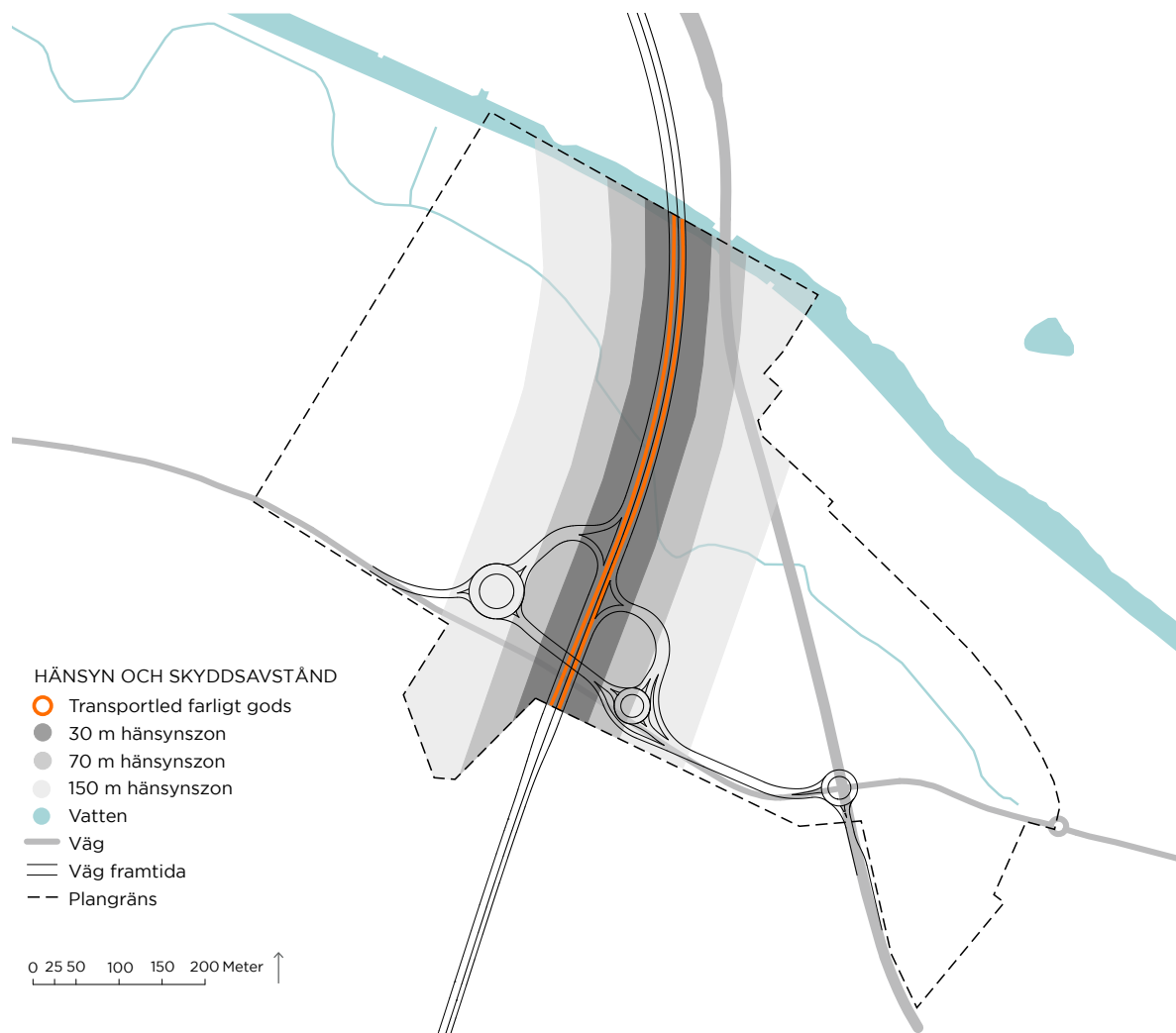
I områdets västra del, utmed Lillåns åfåra, är marklutningen större. Detta bidrar till större djup på översvämningar men med mindre geografisk utbredning. Det flacka området, bestående till stor del av jordbruks- och naturmark, medför en förhållandevis låg strömningshastighet. Detta innebär att det tar lång tid för vattnet att transporteras och översvämningen mildras av att vatten hinner infiltrera och rinna undan.



Vattendjup (cm)



I programmet identifieras lämpliga ytor i området där dagvatten kan fördröjas och utjämnas vid höga flöden, men hanteringen av dagvatten och översvämningens risker bör hanteras vidare i det efterkommande detaljplanarbetet.



Farligt gods

E22 ingår i det rekommenderade vägnätet för farligt gods. Det finns hälsorisker kopplade till transporter med farligt gods som måste beaktas i den fysiska planeringen. Sannolikheten att en allvarlig olycka med farligt gods inträffar är låg, men om olyckan ändå inträffar kan förödande konsekvenser uppstå.

Generellt kommer den nya sträckningen av väg E22 innebära positiva effekter i frågan eftersom leden för farligt gods flyttas utanför staden men för det aktuella programområdet måste markanvändningen anpassas så att riskerna minimeras. I programmets inledande kapitel (se s.11-12) presenteras de viktigaste slutsatserna som dras i den riskutredning gällande farligt gods som kommunen låtit ta fram.

Luftkvalitet

Den stora utsläppskällan av luftföroreningar i svenska tätorter är vägtrafiken. Högst haltnivåer finner man i anslutning till större trafikleder och i anslutning till gator i tätorter där höga byggnader längs gatorna förhindrar utspädningen.

Trafikverket har gjort övergripande bedömningar av luftkvaliteten i anslutning till den nya sträckningen av E22. Bedömningen är att den nya lokaliseringen av E22 som leds runt tätorten kommer att leda till bättre luftkvalitet i Söderköping jämfört med dagens förhållanden.

Längs den nya sträckningen kommer utsläppen att öka. Utsläppen bedöms dock bli så låga att koncentrationen inte kommer upp i nuvarande relativt låga halter i tätorten, bland annat då den nya sträckningen är välventilerad jämfört med dagens sträckning. Beräkningar av medelhalter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) för kväveoxid och partiklar längs den nya sträckan visar att samtliga miljökvalitetsnormer för luft innehålls. Halterna bedöms ganska snabbt spädas ut på ökat avstånd från vägen. I den fortsatta planläggningsprocessen behöver risken för luftföroreningar utredas vidare.

Radon

Programområdet pekas inte ut som riskområde för markradon i kommunens översiktsplan. Jordarten inom området består till största del av postglacial finlera, vilket inte utgör en riskjordart för radon. Hus som är byggda i områden med lera löper låg risk att drabbas av radon från marken eftersom vattnet i leran hindrar radonet från att ta sig in i huset.

Markförhållanden och teknisk försörjning

Geotekniska förhållanden

Enligt uppgifter från kartdatabasen tillhandahållen av Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) består marken inom programområdet av postglacial finlera. Jorddjupen varierar mellan cirka 5 och 40 meter. Leran, som överst

utgörs av upp till cirka en meter torrskorpelera, bedöms tåla viss ökad belastning från fyllning innan sättningar utvecklas. Leran innehåller silt. Vid påverkan av vatten blir leran flytbenägen vid mekanisk bearbetning. Därför ska särskild hänsyn tas vid planering av kommande schaktarbeten.

Hela programområdet har bristande markstabilitet, enligt kartan ”Infrastruktur och riskområden Söderköping stad”, Bilaga 2 till Fördjupad översiktsplan för Söderköping stad. Generellt är de geotekniska förhållandena i Söderköping relativt svåra, varför noggranna undersökningar bör göras i detaljplaneskedet. De geotekniska förhållandena som råder, både inom programområdet och inom stora delar av staden i övrigt, kan medföra att pålning krävs.

Markföroreningar

Inom programområdet finns uppgift om fem potentiellt förorenade områden (ej riskklassade), samtliga belägna inom fastigheter på Norrports verksamhetsområde. Vid en eventuell vidare planläggning i området behöver föroreningssituationen utredas vidare, exempelvis genom miljötekniska undersökningar, åtgärdsutredningar och riskbedömningar.

Idag används delar av området som snöupplag vintertid. I det fall området kommer tas i anspråk för bebyggelse behöver det undersökas om det finns några föroreningar.

Grundvatten

I marken inom programområdet finns ett grundvattenmagasin i jordlager som enligt VISS (vatteninformationssystem Sverige) klassas till god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus. Programområdet omfattas inte av beslutat vattenskyddsområde, men det är viktigt att grundvattentäkten inte utsätts för påverkan som kan äventyra dricksvattnets kvalitet. Vid vidare planläggning behöver hänsyn tas till grundvattentäkten och åtgärder i området får inte förhindra att MKN, det vill säga god status, kan uppnås.

Dikningsföretag

Inom området förekommer ett dikningsföretag (för Lillån) som även påverkar vägområdet för ny E22. Ett dikningsföretag är en form av samfällighet där fastighetsägare har gått ihop för att avvattna marken. Eventuellt behöver dikningsföretaget upphävas, vilket skulle innebära ett tidskrävande processarbete. Arbetet bör ske i samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen. Frågan behöver utredas vidare i det efterkommande planarbetet.

Teknisk försörjning

Programområdet ligger i närheten av bebyggt område med möjligheter för anslutning till befintligt ledningsnät.

Del 5

KONSEKVENSER



Konsekvenser för stadens helhet

Den planerade sträckningen av E22 väster om Söderköping skapar nya förutsättningar att utveckla staden. Europavägens nuvarande sträckning delar Söderköping i två delar och medför en rad olägenheter. Enligt det förslag som presenteras i programmet ska den norra infartsmiljön utvecklas till en välkomnande och inbjudande entré till staden. Funktioner så som nya mötesplatser, rekreationsstråk, bostäder och verksamheter föreslås inrymmas i miljön, vilket möjliggörs genom att en stor del av trafiken, inte minst trafiken med farligt gods, flyttar från stadens centrala delar ut till den nya förbifarten. Möjligheten att öka bostadsbyggandet i Söderköping med anledning av den nya infrastrukturen anses bidra till att tillvarata statliga investeringar på ett ändamålsenligt sätt.



- Ny E22 skapar möjligheter för Söderköping
- En stor del av trafiken flyttar ut från stadens centrala delar
- Ökat bostadsbyggande



Social hållbarhet

I förslaget för utvecklingen av stadens norra entré läggs stor vikt vid skapandet av nya mötesplatser, stråk och besöksmål. Den planerade stadsnära rastplatsen, dagvattenparken och aktivitetsytan i kombination med nya rekreationsstråk som sammanbinder och förstärker befintliga rekreativa värden ger förutsättningar att utveckla det norra infartsområdet till en central mötesplats i Söderköping. En utveckling av friluftslivet kring kanalen, bra gång- och cykelvägar, rekreationsstråk och parker kan också bidra till en förbättrad folkhälsa och välmående. Om inte skyddsåtgärder vidtas kommer området dock vara utsatt för buller, vilket kan påverka människors hälsa. Det är därför viktigt att arbeta aktivt med att förbättra ljudmiljön i området.

Programområdet, som präglas av utspridda, storskaliga byggnadsvolymer och med ett gaturum anpassat efter bilens framkomlighet, föreslås kompletteras med ny bebyggelse och få en mer stadsmässig karaktär. En förtätning av staden ökar möjligheterna till levande och intressanta stadsmiljöer där människor kan mötas. Den blandning av funktioner och användningar som föreslås innebär att fler människor kommer vistas i området under en större del av dygnets timmar vilket bidrar till en ökad trygghet. Arbetsplatser, så som kontor och verksamheter, skapar främst rörelse under dagtid, medan bostäder, rekreationsstråk och olika typer av mötesplatser även skapar rörelse under kvällstid.



- Mötesplatser, rekreationsstråk och parker
- Förbättrade förutsättningar för gång och cykel
- Funktionsblandade och levande stadsmiljöer öppnar upp för möten och kan skapa en ökad trygghet
- Det exponerade och bullerutsatta läget kan påverka människors hälsa om inte skyddsåtgärder vidtas



Ekologisk hållbarhet

I programmet föreslås att den trafiknära servicen lokaliseras väster om ny E22. Försäljning som vänder sig mot trafikanter på vägen kan generera stora flöden av trafik. Genom att koncentrera dessa funktioner utanför vägen behöver inte trafiken ledas in i staden, vilket är positivt ur miljö- och hälsosynpunkt.

Ett genomförande av planförslaget innebär att en begränsad del jordbruksmark väster om ny E22 tas i anspråk för bland annat verksamhetsändamål. Behovet av verksamhetsmark i kommunen är stort. Att planera för nya lägen är således viktigt, dels för att möta det föreliggande behovet men också för att skapa möjligheter för de verksamheter som idag ligger centralt att flytta ut till ett mer strategiskt läge nära vägen. På så sätt skapas möjlighet att bebygga tidigare verksamhetsmark i de centrala delarna av staden med bostäder eller andra funktioner som gynnas av att ha ett centrumnära läge. Det centrala läget som verksamheterna i Norrport har innebär att tung trafik och transporter måste köra genom staden. I programmet föres resonemang kring utvecklingen av Norrport. Skulle några av dessa verksamheter omlokaliseras till andra lägen skulle det, förutom att öppna upp för en förtätning med bostäder, även innebära att den tunga trafiken genom staden kan minskas.

I programmet anges att gång- och cykeltrafiken ska prioriteras. Fokus ligger på att förbättra framkomligheten för transportslagen, men också att skapa fler vägvalsmöjligheter. Genom att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken får den en stärkt konkurrenskraft gentemot bilen, vilket kan leda till att en del av de resor som idag görs med bil istället kan göras till fots eller med cykel. På grund av de korta avstånden i Söderköping är förutsättningarna för att minska andelen resor med bil inom staden goda.



Minskade tunga transporter genom staden

Förbättrade förutsättningar för gång och cykel

Befintliga blå och gröna värden framhävs



Jordbruksmark tas i anspråk



Ekonomisk hållbarhet

Efter att E22 får en ny sträckning kommer en stor del av trafiken att gå utanför staden istället för genom den. Förändringen är gynnsam för Söderköping ur en mängd olika perspektiv, men kan innebära att de spontana besöken i staden blir färre. Därför blir det av stor vikt att skapa en välkomnande entré som inbjuder till längre eller kortare stopp och som ger en bild av vad Söderköping har att erbjuda. Om fler människor väljer att stanna till i staden skapas ett större kundunderlag. Ett genomförande av programförslaget bedöms således gynna handeln, verksamheterna och den övriga besöksnäringen i staden.



Söderköpings kvalitéer framhävs

Förslaget ger möjlighet för staden att växa



Kostsamma investeringar

Osäkerheter vad gäller genomförandet

Mark för nya bostäder, verksamheter och handels- och kontorslokaler ger möjlighet för staden att växa. Genom att framhäva Söderköping som en stad med ett spännande utbud av boendemiljöer i kombination med tillgången till rekreationsområden samt natur- och kulturmiljöer kan människor och företag lockas att flytta hit och bidra till en ekonomisk utveckling. Ett genomförande av förslaget erfordrar att kommunen köper eller byter till sig mark i strategiskt viktiga lägen. För att exploatering av området öster om Erik Dahlbergsgatan ska kunna ske behöver befintliga ledningar flyttas, vilket kräver stora investeringar. Eventuella ombyggnader av befintligt nät ska bäras av den som begär ändringen.

Del 6

GENOMFÖRANDE

Kommunens inflytande

Den största delen av marken inom programområdet är privatägd. Kommunen har olika rådighet över marken beroende på bland annat markägförhållanden och gällande detaljplaneplanbestämmelser, och har därför olika stor möjlighet att styra utvecklingen. Generellt är kommunens inflytande mindre på mark som är privatägd än på mark som ägs av kommunen. Kommunen har störst möjlighet att styra gestaltningen av allmän platsmark, därefter följer obebyggd kvartersmark och sist kommer tidigare bebyggd kvartersmark. För mark som redan är bebyggd finns mycket små möjligheter för kommunen att ha synpunkter på hur bebyggelsen och tomtmarken är utformad. Det är endast genom frivilliga överenskommelser och på lång sikt som kommunen kan påverka. Strategiska markköp eller markbyten är därför nödvändigt för att förslaget ska kunna genomföras, likaså god dialog med exploatörer, fastighetsägare och intressenter.

Aktörer och ansvarsfördelning

Statens förlängda arm när det gäller ansvar för att planera, bygga ut samt underhålla det statliga vägnätet i Sverige är Trafikverket. Den nya sträckningen av E22 som planeras sydväst om Söderköping är en statlig europaväg där följaktligen Trafikverket är ansvarig för vägens

placering, utformning samt byggnation. Planeringen sker i nära samarbete med Söderköpings kommun, som i stor utsträckning blir påverkad av den nya vägen och därför är en viktig samarbetspart i Trafikverkets projekt, liksom även Region Östergötland, Länsstyrelsen och Göta kanalbolag.

Den nya sträckningen av E22 skapar möjligheter för Söderköping att omvandla det som idag är E22 till en grönskande stadsgata och därigenom minska vägens barriäreffekt. Den nya sträckningen av E22 kommer också skapa attraktiva lägen för bostäder, verksamheter och handel i och kring Söderköping. Kommunen har genom sitt planmonopol i uppgift att planera för en önskvärd stadsutveckling när vi får den nya sträckningen av E22. Som ett led i denna planering har två planprogram initierats för stadens infartsmiljöer; planprogram för stadens norra entré och planprogram för västra infartsområdet. Förutom dessa program finns ett uppdrag att ta fram ett gestaltungsprogram för befintlig E22/Erik Dahlbergsgatan genom Söderköping. I programmen ska förutsättningar för respektive område sammanställas och riktlinjer för platsens utveckling klargöras. Ett av planprogrammets syften är också att i ett tidigt skede skapa underlag för diskussion om hur marken ska planeras och utvecklas med medborgare, exploatörer, fastighetsägare och andra intressenter, som också utgör viktiga aktörer i stadsutvecklingsprocessen.

Planprogrammet följs i senare skede upp med en eller flera detaljplaner som redogör mer i detalj för hur marken får bebyggas samt hur allmän plats ska utvecklas. Detaljplanernas syfte är att fullfölja intentionerna i planprogrammet och utveckla det norra infartsområdet till en välkomnande entrémiljö.

För de tillkommande bebyggelseområdena föreslås kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att kommunen ansvarar för iordningställande och skötsel av allmän platsmark inom de framtida detaljplanområdena. Exploatören, det vill säga den som kommer att bygga, och senare de framtida fastighetsägarna ansvarar för åtgärder på kvartersmark.

Ekonomi

Genomförandet av förslaget är initialt förenat med stora kommunala investeringar i infrastruktur och allmänna platser. Sådana strategiska samhällsinvesteringar behöver till största del bekostas av skatteintäkter. Exempel på sådan utveckling är anläggandet av rastplats, kanalparkerings, aktivitetssyta för fritidsaktiviteter samt ombyggnad av Erik Dahlbergsgatan. Dagvattendammen ska samfinansieras med Trafikverket, vilket regleras i kommande genomförandavtal för E22 projektet. De föreslagna exploateringsområdena för bostäder och verksamheter

ska bära sina egna kostnader genom försäljning av mark när kommunen är fastighetsägare eller genom exploateringsbidrag vid exploatering av privatägd mark.

De kommunala investeringar som krävs förväntas ha stora samhällsekonomiska effekter. Stadsomvandlingen väntas öka stadens attraktivitet då förslaget möjliggör verksamheter och bostäder i attraktiva lägen, vilket skapa förutsättningar för en fortsatt positiv befolkningsutveckling. Sammantaget beräknas genomförandet av förslaget medföra högre kostnader än intäkter. De ekonomiska konsekvenserna ska studeras vidare i kommande detaljplanearbete.

Tidshorisont

Programmet för stadens norra entré ska, som tidigare beskrivits, utgöra ett underlag för kommande planering. Eftersom det finns en rad föreliggande osäkerheter kring möjligheterna att utveckla området är tidshorisonten som presenteras i följande avsnitt idémässigt redovisad och bör ses som en riktlinje.

Utvecklingen av programområdet är i högsta grad beroende av den nya vägen, som enligt Trafikverkets tidplan planeras att vara färdigställd år 2025. Först därefter kan den norra entrémiljön utvecklas till den plats som förespråkas i programmet. För delar av området kan detaljplaner tas

fram parallellt med utbyggnaden av förbifarten eftersom förutsättningarna i detta skede borde vara fastlagda och kända. Vissa delar av programområdet behöver dock detaljplanläggas efter att trafiken flyttat ut till den nya vägen.

Dagvattenparken och den föreslagna rastplatsen bör planeras och projekteras parallellt med att vägen byggs. Den trafiknära servicen som föreslås väster om ny E22 kan inte uppföras förrän vägen är slutbesiktigad och i drift, men detaljplanearbetet kan med fördel påbörjas tidigare. Även omvandlingen av Erik Dahlbergsgatan kan ske först efter att förbifarten är färdigställd och en stor del av trafiken flyttat ut från stadens centrala delar.

Etappindelning - Bebyggelse öster om ny E22

Etapp 1 ~ 2025-2030

Av den bebyggelse som föreslås öster om förbifarten bedöms området mellan ny och befintlig E22 vara lämplig att byggas ut först. Marken ägs dock inte av kommunen och området är idag detaljplanlagt för bilservice och drivmedelsförsäljning.

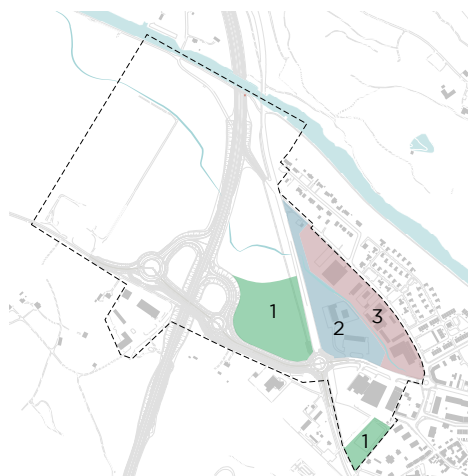
Även den bebyggelse som föreslås på delar av Kreatursvallen bedöms kunna inrymmas i den första utbyggnadsetappen. I den fördjupade översiktsplanen för staden pekats området ut som bostäder på medellång sikt, det vill säga 5-12 år. En förutsättning för att delar av Kreatursvallen ska kunna tas i anspråk för bebyggelse är att behovet av idrottsplatser kan säkerställas och tillgodoses på annan plats. Kyrkogårdsallén ska bevaras och skyddas vid en eventuell exploatering.

Etapp 2 ~ 2030-2035

Förtätning öster om Erik Dahlbergsgatan förutsätter att fjärrvärmeledningen flyttas och att den bensinstation som finns på platsen omlokaliseras sin verksamhet till ett nytt läge. Utbyggnad i området bedöms kunna ske omkring år 2030-2035.

Etapp 3 ~ 2035-

Omvandlingen av verksamhetsbebyggelsen norr om Norrköpingsvägen är beroende av en mängd olika faktorer och förutsätter att kommunen kunnat skapa attraktiv verksamhetsmark i andra lägen. En utbyggnad kan ske först på lång sikt.



Förslag till etappindelning för bebyggelseutvecklingen öster om ny E22

Förslag till vidare utredningar

Inför vidare arbete med detaljplaner kommer flertalet tekniska utredningar behövas för att säkerställa rätt planering av området. Flera av de utredningar som presenteras nedan har utretts översiktligt i arbetet med planprogrammet, men kommer att behöva utredas vidare i detaljplaneskedet. De utredningar som särskilt identifierats i arbetet med planprogrammet är följande:

Buller och vibrationer

Programområdet ligger i ett exponerat läge. Specifika lösningar för att skapa en bättre ljudmiljö i området behöver studeras i detaljplaneskedet.

Geoteknik och förorenad mark

De geotekniska förhållandena i Söderköping är generellt svåra, vilket gör att detaljerade geotekniska utredningar behöver göras i samband med framtagandet av detaljplaner. Även föroreningssituationen inom Norrports verksamhetsområde behöver utredas vidare vid en eventuell ändrad markanvändning.

Risker kopplade till transport av farligt gods

En översiktlig riskutredning gällande transport av farligt gods har genomförts. Den markanvändning som föreslås i detta planprogram bedöms enligt framtagen utredning

vara möjlig ur ett riskhänsynsperspektiv, men risker och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder, så som vegetation, plank eller fasadåtgärder, behöver undersökas mer noggrant vid framtagandet av detaljplaner inom området.

Dagvattenhantering och översvämningsrisk

I programmet ges översiktliga förslag på översvämningsytor, hur dagvattnet kan hanteras inom området och vilka ytor som är lämpliga för omhändertagande av dagvatten. I senare skede behöver översvämningsrisken och mer specifika dagvattenlösningar studeras vidare.

Trafik

Vid framtida planering behöver trafikanslutningar och trafikflöden studeras då vissa typer av verksamheter, exempelvis serviceanläggningar som vänder sig mot passerande trafik, kan innebära stora trafikbelastningar. Även trafikförsörjningen inom den föreslagna funktionsblandade bebyggelsen behöver studeras.

Fjärrvärme och VA-ledningar

Behovet av flytt av fjärrvärmeledning samt försörjning av vatten och avlopp vid utveckling av området behöver utredas vidare.



SÖDERKÖPING.SE

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Söderköpings kommun
614 80 Söderköping
0121-181 00 vxl
kommun@soderkoping.se
www.soderkoping.se