



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN SÖDERKÖPING STAD

Samrådshandling

2017-01-28

Samrådet pågår fram till 30 april 2017



Söderköpings
kommun



Söderköpings
kommun

INNEHÅLL

Introduktion	4
Nyckelfrågor	16
Förutsättningar	22
Stadens övergripande strukturer	24
Offentlig och kommersiell service	54
Miljö, risk och hälsa	66
Markanvändningskartan	70
Nationella och regionala mål	78
Referenser	80

INTRODUKTION

Fördjupad översiktsplan Söderköping stad är en fördjupning av översiktsplanen för Söderköpings kommun. Fördjupningar kan göras för exempelvis tätorter och denna gäller för Söderköpings stad.

Syftet med Fördjupad översiktsplan Söderköping stad (härefter kallad FÖP Söderköping stad) är att identifiera nuvarande markanvändning och föreslå ny utifrån de behov som idag finns och de som förutspås fram till år 2030. Målet är att skapa en hållbar stad år 2030. I planen pekas utvecklingsområden ut och områden som kommer förändras eller bevaras.

Till FÖP Söderköping stad hör ett antal kartor som visar hur Söderköpings kommun har tänkt sig att marken i staden ska användas i framtiden. De finns samlade i en kartbilaga men vissa av kartorna finns också med i planbeskrivningen för att det ska vara lättare att koppla texterna till kartor och illustrationer.

I maj 2016 fattade kommunstyrelsen beslut om inriktningsdokument för FÖP Söderköping stad. Efter det har kommunens olika förvaltningar arbetat fram detta samrådsförslag. Utredningar har gjorts för bland annat buller och översvämning. Ett annat underlag till arbetet har varit den information som hämtats in från medborgare. Den som önskat har kunnat träffa oss i Söderköping på FIX-punkten för att diskutera stadsutveckling och vi har också tagit emot förslag via brev och e-post. Fastighetsägare, förenings- och näringsliv har bjudits in för att diskutera de frågor som behandlas i FÖP Söderköping stad. De kommunala råden har också använts som fokusgrupper för att samla in synpunkter som rör Söderköping.

Nu är samrådsförslaget färdigt för att skickas på remiss till grannkommuner, länsstyrelsen och berörda myndigheter. Medborgarna har under den här tiden också möjlighet att lämna synpunkter. Samrådet kommer pågå fram till den 30 april 2017.

Under samrådstiden finns möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget för den som vill. Bäst kan synpunkterna tas tillvara om de kommer in till oss skriftligen. På www.soderkoping.se kan du läsa samrådshandlingen i sin helhet, ladda ner bilagor och lämna kommentarer och synpunkter på förslaget. Alternativa

kommunikationssätt är e-post eller brev. Längst bak finns kontaktuppgifter och de finns också att hitta på kommunens hemsida.

Synpunkterna kommer sammanställas i en samrådsredogörelse och planförslaget kommer revideras innan kommunstyrelsen fattar beslut om utställning. Därefter kommer handlingen ställas ut under minst två månader. Sedan görs en antagandehandling tillsammans med en sammanställning av de synpunkter som kommit in under utställningstiden. Därefter kan den antas av Kommunfullmäktige.

ÖVERSIKTSPLANERING

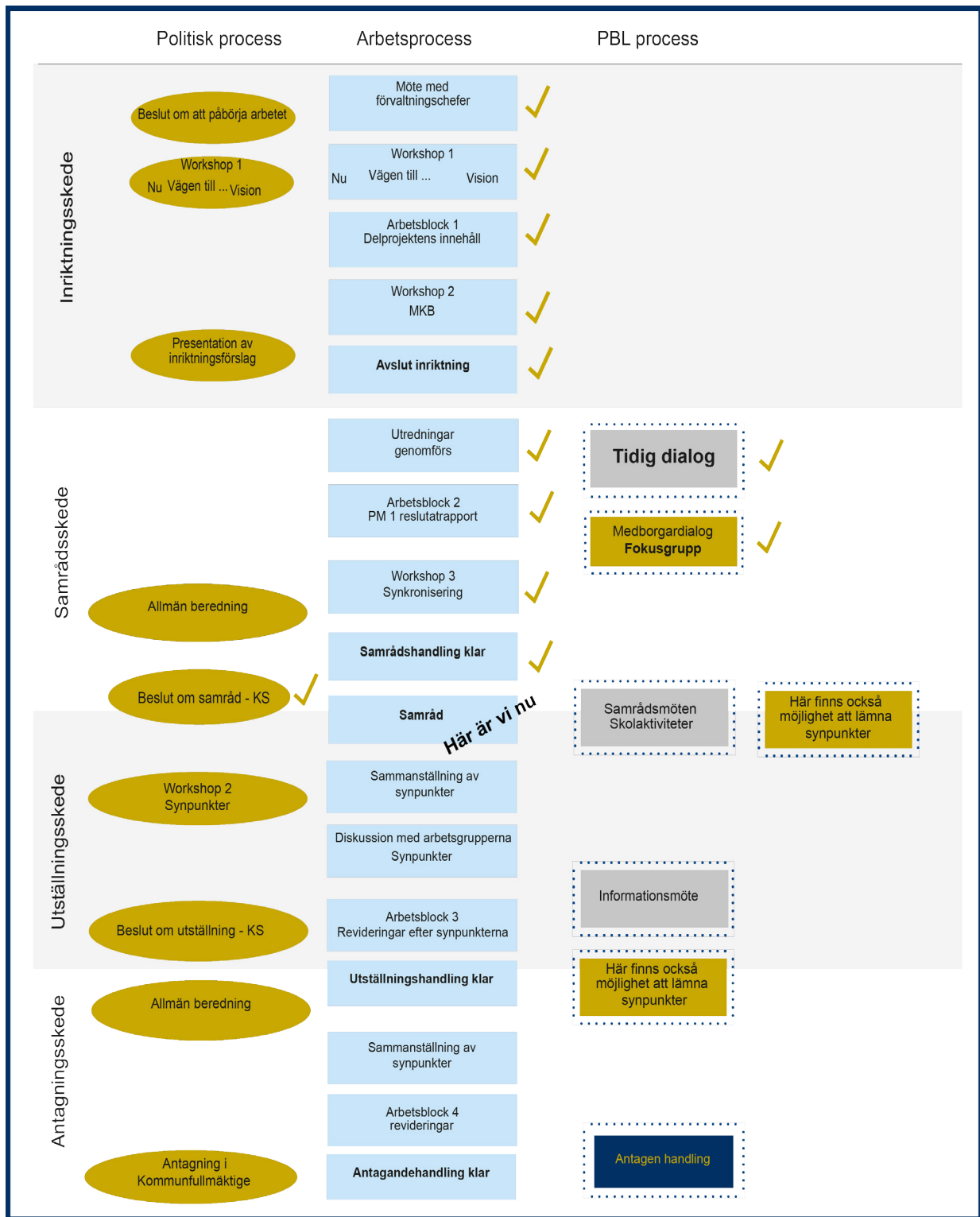
En översiktsplan är ett av de viktigaste dokumenten som en kommun upprättar. Översiktsplanen är vägledande för hur marken används i kommunen och påverkar därmed kommunens utveckling. I översiktsplanen samordnas det kunskapsunderlag som finns om exempelvis kommunens bebyggelse, naturområden och infrastruktur. Genom att samla kunskapen och löpande uppdatera underlaget är kommunen förberedd för framtida och oförutsägbara händelser.

En fördjupad översiktsplan täcker en del av kommunen, i detta fall en tätort, där det finns många olika intressen som konkurrerar om att använda marken. En fördjupad översiktsplan ersätter översiktsplanen för en del av kommunen.

Processen för hur en översiktsplan ska upprättas regleras i 3 kap plan- och bygglagen (2010:900). Lagstiftningen utgör ett minimum för vad kommunen förväntas göra vad gäller medborgardialoger, kommunikation med länsstyrelsen och politiska beslut. Ytterligare förankring externt och internt gör översiktsplanen till ett mer användbart verktyg.



Fördjupad översiktsplan Söderköping stad består av tre delar: planhandling, miljökonsekvensbeskrivning och kartbilaga



Processen att ta fram en fördjupad översiktsplan. Från arbetets start till antagen handling.

Styrmodell för Söderköpings kommun



Söderköpings kommunfullmäktige fattade i april 2015 beslut om en ny styrmodell. Modellen bygger på en tydlig hierarki mellan de olika styrdokumenterna i kommunen. Överst i denna hierarki finns kommunens översiktsplan tillsammans med övergripande inriktningsbeslut. Detta innebär att det hos kommunens folkvalda finns en önskan om att översiktsplanering ska vara strategisk och förankrad i så väl den kommunala organisationen som hos kommuninvånare.

Illustration över Söderköpings kommuns styrmodell där översiktsplanen är högst i hierarkin tillsammans med övergripande inriktningsbeslut.

Varför en ny fördjupad översiktsplan?

Söderköping står inför stora förändringar. Trafikverket bygger en ny väg med akvedukt under Göta Kanal i norr och anslutning till S:t Anna genom Skärgårdslänken i söder. Erik Dahlbergsgatan kommer få en ny karaktär när de stora trafikflödena och den tunga trafiken flyttar utanför staden. Eftersom Söderköping fortsätter växa kommer det också i framtiden finnas stort behov av att bygga bostäder. FÖP Söderköping stad behandlar hur stadsutvecklingen i Söderköping ska ske för att skapa en hållbar struktur.

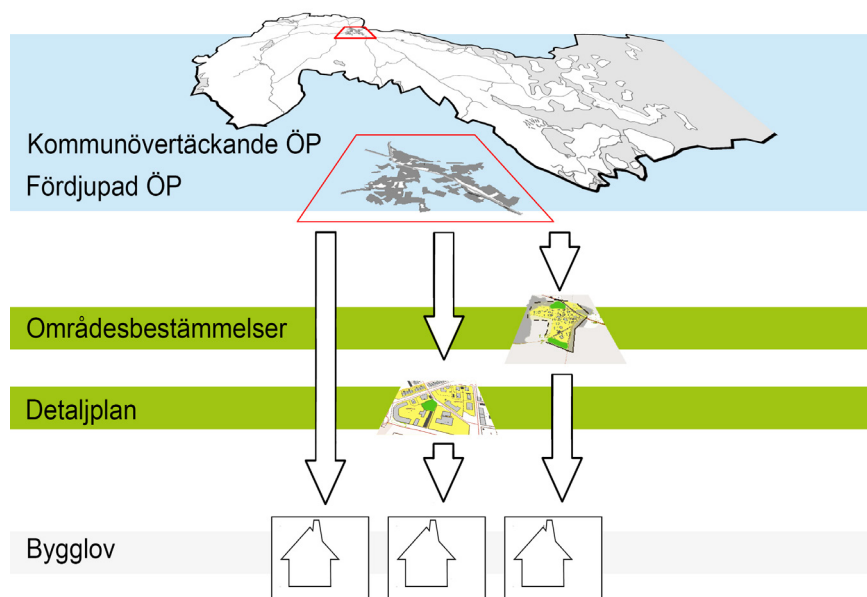
Söderköping har under en längre tid haft en stabil befolkningsökning som förväntas fortsätta vilket innebär att behovet av bostäder och tomter i attraktiva nära lägen blir mer påtagligt. Den nya sträckningen av väg E22 innebär att stora centrala ytor blir tillgängliga för andra ändamål. För att inte överblivna områden ska utgöra ett ärr i staden krävs det ett samlat grepp kring utvecklingen på och i närheten av Erik Dahlbergsgatan. Detta är några av de utmaningar kommunen står inför och den fördjupade översiktsplanen ska vara ett svar på dessa genom att presentera ett samlat grepp över markanvändningen i Söderköping stad.

Målet är att FÖP Söderköping stad ska bidra till en hållbar tillväxt i Söderköpings kommun och en hållbar förtätning av Söderköping stad. Syftet är att FÖP Söderköping stad ska bidra till

en framgångsrik stadsutveckling genom att skapa förutsättningar för attraktiva livsmiljöer, god service och lockande företagsklimat. I en klimatsmart, resurssnål och varierande stadsmiljö ska stadens utveckling bidra till en förbättrad konkurrensposition, ökad inflyttning till Söderköpings kommun och en mer hållbar samhällsutveckling.

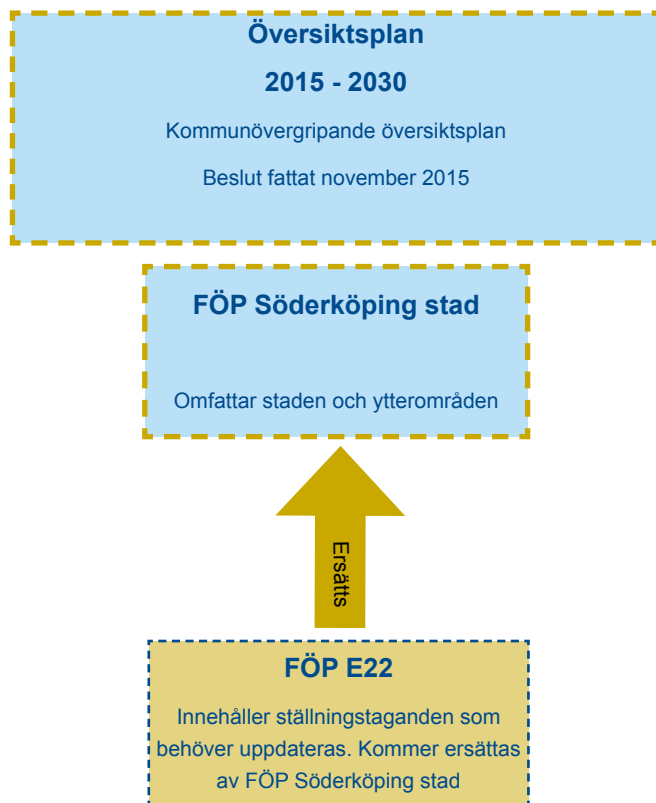
Bakgrund och beslut

År 1990 upprättades en fördjupad översiktsplan för Söderköpings stad. Den föregicks i sin tur av Generalplan för Söderköping från 1977. I arbetet med ny kommuntäckande översiktsplan för Söderköpings kommun har konstaterats att det varken är rimligt eller önskvärt att aktualisera gällande Fördjupade översiktsplan för Söderköpings tätort. En projektplan för arbetet med en ny fördjupad översiktsplan för staden antogs av kommunstyrelsen den 9 april 2014. Under våren 2016 formades arbetsgrupper inom kommunens förvaltningar och ett dokument med förslag till mål och inriktning togs fram. Kommunstyrelsen fattade beslut om inriktningen 17 maj 2016.



Översiktsplaners roll i den kommunala planeringen

Översiktsplaner och fördjupningar av översiktsplaner är vägledande i de beslut som kommunen och andra myndigheter fattar



Förhållandet mellan Fördjupad översiktsplan för Söderköpings stad och andra översiktsplaner

Översiktsplaner i Söderköping

För området som FÖP Söderköping stad behandlar finns idag tre gällande översiktsplaner. Den första är ÖP 2015-2030, den kommunövergripande översiktsplanen. Fram till ÖP 2015-2030 har vunnit laga kraft gäller ÖP 05. ÖP 2015-2030 har samma mål och tidsperspektiv som fördjupningen.

2008 antogs en fördjupad översiktsplan E22 (FÖP E22) som kommer ersättas av FÖP staden. Det beror på att de ställningstaganden som gjorts i FÖP E22 behöver uppdateras eftersom det tillkommit information och beslut för hur vägen ska byggas och vilka trafiklösningar som kommer användas. FÖP E22 bygger dessutom till stora delar på ÖP 05 som inte längre är den senast antagna översiktsplanen.

ATTRAKTIV, VÄXANDE OCH HÅLLBAR - SÖDERKÖPING STAD 2030

Målet för FÖP Söderköping stad är att Söderköping år 2030 ska vara en attraktiv och hållbar stad med tillväxt. Söderköping ska vara en stad där invånarna och besökarna trivs, där det är lätt att leva på ett sätt som är hållbart för miljön och dit fler vill flytta.

För att uppnå målen *attraktivitet*, *tillväxt* och *hållbarhet* krävs det att det skapas förutsättningar för Söderköpings tätort att bli tätare och växa utan att försämra stadens kvaliteter. Det blir också viktigt att FÖP Söderköping stad innehåller riktlinjer som leder till att nya stadsmiljöer och ny bebyggelse har en hög kvalitet och att de befintliga stadsmiljöerna förbättras. Målen *attraktivitet*, *tillväxt* och *hållbarhet* har gjorts mer konkreta i olika delmål. På de kommande sidorna följer en mer ingående beskrivning av vad de olika delmålen innebär för Söderköping.



Mål för Fördjupad översiktsplan för Söderköpings stad

ATTRAKTIVITET

Rumslig kvalitet och tillgängliga blågröna stråk

En stad med höga rumsliga kvaliteter är en attraktiv stad att leva och bo i. Utan tilltalande stadsmiljöer riskerar staden att tappa invånare och missa chanser att attrahera nya. Rumslig kvalitet inkluderar såväl byggnadernas utformning och tekniska lösningar som gestaltningen och stadsmiljön. Förbättringar som höjer den rumsliga kvaliteten i stadsmiljön och de blågröna stråken ger positiva effekter på folkhälsa och ekosystem. En vacker stad med parker och grönområden som är lättillgängliga och trygga ger invånarna möjlighet att utnyttja staden som sitt vardagsrum. Upplevelsen av staden kan stärkas genom aktiviteter och evenemang under och utanför säsongstopparna.

En stad för alla

Söderköping blir mer attraktiv som stad om det finns plats för alla människor. Det innebär tillgång till skola, förskola och boenden för äldre men också att det ska finnas alternativ för den som inte tillhör grupperna barnfamilj och äldre. Möjligheter att kunna hitta en bostad som uppfyller önskemål om ett aktivt liv, mindre ansvar för underhåll eller drömmar om att bo i villa är alla viktiga. Bostäderna och stadsmiljön ska kunna motsvara de behov man har för tillfället och i staden ska det finnas plats för alla.

Säker och trygg stadsmiljö

När Söderköping växer ökar behovet av all infrastruktur, inte bara vägar och gator. Därför är det viktigt att se över förutsättningarna för VA och dagvatten i staden och att anpassa lösningarna efter de problem som kan tänkas uppstå som en följd av klimatförändringar. Stora regnmängder, snöiga vintrar och värmeböljor kan skapa nya utmaningar och därför är det viktigt att det finns en beredskap för detta. Trygghet handlar om upplevelsen att en miljö är säker. Områden upplevs trygga när de är belysta, välskötta och överblickbara. Säkerhet handlar om den risk man är utsatt för vilket inte är samma sak som att uppleva otrygghet. I en säker stadsmiljö är de risker som finns i form av exempelvis transporter, buller och föroreningar kartlagda, minimerade och planer finns för hur olyckor ska hanteras. Det sker också ett aktivt arbete för att minska risken att olyckor sker eller att någon blir utsatt för våld. Närheten är också en del av den attraktiva trygga staden.

TILLVÄXT

Plan- och planeringsberedskap

Tillväxt och byggnation sker under vissa perioder mer intensivt. Planberedskap uppnås genom att det finns mark som är detaljplanelagd och kan erbjudas exploatörer när konjunkturen ökar. Denna typ av detaljplaner behöver vara flexibla för att kunna användas också efter en längre tid utan att ändras.

Planeringsberedskap handlar om kommunens förmåga att hantera tillväxt och ökad efterfrågan på mark. Organisationen bör ha ett bra kontaktnät och trendspana för att kunna förutse förändringar. Det krävs kompetens som kan följa byggnadsprojekten från början till slut. Genom en strategisk och rullande översiktsplan kan konjunkturens svängningar hanteras på ett bättre sätt, genom översiktsplaneringen kan det också skapas forum för dialog.

Balanserad stadsutveckling

En balanserad tillväxt av stadens befolkning förutsätter att det kontinuerligt kan produceras rätt mängd nya bostäder. Fördelningen av planeringsresurser, matchningen med exploatörer och lämplig mark samt form av exploatering (bebyggelse typ, upplåtelseform, kvalitetsnivå) bygger på analyser av det framtida bostadsbehovet och bostadsförsörjningsprogrammet. De får effekter på både vilken infrastruktur som kommer krävas men också på behoven inom förskola, skola, omsorg och vård. När Söderköping växer och blir tätare är det också viktigt att park och naturområden sköts så att de håller för ett ökat besöksstryck. Parker och vattenområden spelar en viktig roll för rekreation, kultur, turism, idrott och naturen.

Funktionsstärkande lokaliseringar

De kommunala verksamheternas placering skapar en direkt effekt på hur väl stadens funktioner kan utnyttjas. För exempelvis skolan kan det handla om trygga skolvägar och närhet till bussförbindelser. För handeln kan de arbetsplatser som finns i närheten ge ett större kundunderlag medan det för infrastrukturen kan innebära underlag för kollektivtrafiken eller att gång- och cykelvägar nyttjas till fullo. När det planeras för kommunala verksamheter är det viktigt att de placeras så att de kan dra nytta av de strukturer som finns i staden. Samtidigt kan nya lokaliseringar av kommunala verksamheter användas för att stärka och förbättra stadens funktioner och samlokaliseringar kan effektivisera nyttjandet av lokalerna.

HÅLLBARHET

Hållbar förtätning

För att uppnå det kommunala miljöprogrammets mål om energieffektivisering behöver de kommande årens nyproduktion av byggnader stå för en extra stor del av effektiviseringen och insatser görs för att förbättra energianvändningen i befintliga fastigheter. En tätare stad innebär högre energieffektivitet genom exempelvis kortare transporter och effektivare användning av den infrastruktur som redan finns i staden. Kopplingen till storregionen kan också lättare behållas genom ett mer koncentrerat underlag för kollektivtrafiken. Den ger möjlighet till både in och utpendling, till besök från turister och för kommuninvånarna att resa dit de vill och dra nytta av den större regionen.

Parker för möten och biologisk mångfald

Söderköpings vatten- och grönområden är viktiga för stadens invånare, besökare och den biologiska mångfalden. Genom att analysera hur de blågröna områdena används kan man förbättra deras kvaliteter både för den aktiva användningen och den ekologiska miljön. Små parker såväl som längre stråk och strukturer spelar en viktig roll för att skapa spridningskorridorer och biotoper för växter och djur och är framförallt mötesplatser för invånarna. Stadens blågröna struktur bidrar till att skapa en långsiktig social och ekologisk hållbarhet.

Förutsättningar för en god hälsa

God hälsa kommer både inifrån och utifrån. Genom att främja idrott, lek och rörelse skapas bättre förutsättningar för kommunens invånare till ett hälsosamt gott liv. Hälsan påverkas också av yttre miljö- och riskfaktorer såsom buller, luftkvalitet och förorenade områden. För hälsa och hållbarhet är det viktigt att det finns gång och cykelbanor så man tryggt och säkert kan förflytta sig till fots eller med cykel samt att det finns lek- och motionsytor. Det måste finnas smidiga kopplingar och sammanhängande stråk mellan målpunkterna för fotgängare och cyklister så att de kan användas för nyttotransporter och rekreation. Nya stråk kan skapas och existerade stärkas genom exempelvis skyltning, evenemang och offentlig konst. De kan dra uppmärksamheten till nya platser och uppmärksamma passager. På så sätt kan utbudet av vägval för den som promenerar eller cyklar ökas och staden uppmuntra till motion.

AVGRÄNSNING

Arbetet med FÖP Söderköping stad sker enligt plan- och bygglagens (PBL) föreskrifter om översiktsplanering. Den fördjupade översiktsplanen utgår från de uppsatta målen i *Översiktsplan för Söderköpings kommun 2015-2030*.

Trafikverkets planering av ny sträckning för väg E22 pågår. Myndighetens beslut inom vägkorridoren ska ses som givna förutsättningar. Under arbetet med FÖP Söderköping stad och i samband med vägförslaget för kommunen dialog med Trafikverket. Vägförslag som presenterats under 2016 innebär mer detaljerad information om hur vägen kan komma att se ut vilket är ett viktigt planeringsunderlag. Vägens exakta sträckning kommer fastställas när Trafikverkets vägplan antas men samrådsmaterialet ger tydligare uppfattning om vilka förutsättningar som den nya sträckningen ger. I FÖP Söderköping stad finns riktlinjer för utformning och markanvändning i anslutning till den nya vägen. FÖP Söderköping stad behandlar stadsutvecklingen och måste därför förhålla sig till de förändringar som Trafikverkets vägbygge innebär.

Tidsavgränsning

Tidsavgränsningen för FÖP Söderköping stad är samma som för översiktsplanen, det vill säga fram till år 2030. Scenarier inom infrastruktur och trafik innehåller ibland målåret 2040. Detta beror på att det är det år som Trafikverket använder i arbetet med den nya sträckningen av E22. Omräkningen till år 2030 görs för det material som finns med i planhandlingen. Tidshorisonerna som används (kort sikt 0-4 år, medellång sikt 5-12 år och lång sikt mer än 12 år) är årsintervallet hämtade från Boverkets förslag till ÖP-modell.

Geografiskt område

FÖP Söderköping stad har två geografiska avgränsningar. Den ena täcker ett område som sträcker sig från Korsbrinken i nordväst till Tomtaholmsvägen i sydost och täcker på så vis hela sträckningen för nya E22. Den inre avgränsningen sträcker sig från den av Trafikverket planerade nya trafikplatsen i väster till Strodammen i öster och från Ramunderberget i norr till Skogshem i söder. Den inre avgränsningen krävs för att kunna göra mer detaljerade kartor över staden medan den yttre behövs för att få en överblick över vad som händer i stadens direkta närområde.



Geografisk avgränsning FÖP Söderköping stad

Avgränsningen inkluderar området för gällande FÖP E22, eftersom det finns behov av att uppdatera de ställningstaganden som kommunen har tagit i fråga om den nya vägsträckningen och dess närområde.

Delområden

Arbetet med fördjupningen har skett i flera olika arbetsgrupper. De teman som arbetsgrupperna behandlat har varit *Förskola och skola*, *Vård och omsorg*, *Miljö, risk och hälsa*, *Arkitektur och stadsbyggnad*, *Infrastruktur*, *Blå-grön struktur* (som behandlar parker, grönområden och vattenområden), *Lokaler för offentlig service*, *Arbetsmarknad och näringsliv* och *Kultur och turism*.

NYCKELFRÅGOR

I översiktsplan för Söderköpings kommun 2015-2030 identifieras tre globala trender som på olika vis påverkar kommunens utveckling. I detta avsnitt kompletteras dessa megatrender med mer lokala trender som påverkar hur utvecklingen av Söderköpings stad kan ske.

MEGATRENDER

Urbanisering

Söderköping är en liten stad, men växer i befolkning tack vare positionen i en attraktiv region. Den nya sträckningen av E22 och Ostlänken kommer att förbättra kommunikationen mellan Söderköping och Norrköping samt Stockholmsregionen. Detta kan öka kommunens attraktivitet ytterligare och sannolikt öka befolkningens tillväxt ytterligare i Söderköping. Med en ökande pendling mellan Söderköping och Norrköping (som idag till största del är bilburen) finns det anledning att förbättra för kollektivtrafik och cykel.

Urbaniseringen orsakar en regionförstoring som innebär att kommunerna blir mer beroende av varandra och att en samplanering sker mellan kommunerna för att maximera utnyttjandet av attraktiv mark för bostäder och verksamheter. Söderköpings roll som motpol till de större städerna kan bli mer tydlig i framtiden. Söderköping har både eget företagande, småskalig stadsbebyggelse och närhet till större städer. Söderköpings kommun förstärker därmed regionens boendemarknad.

Teknisk utveckling

Goda kommunikationer binder samman människor med varandra och är en del av samhällsutvecklingen. Ostlänken kommer föra Söderköping närmare Stockholm och mellanliggande kommuner. Det gör Söderköping till en än mer attraktiv kommun att leva och bo i. Att arbets- eller studiependla mellan till exempel Söderköping och Stockholm blir möjligt med rimliga restider. Kommunen behöver knytas samman med de resecentrum som är kopplade till Ostlänken, gator och vägar för de dagliga persontransporterna med personbil, kollektivtrafik och cykel behöver vara tillgängliga, tillförlitliga och ha korta restider för att kunna nyttja Ostlänkens smidighet till fullo.

Tillgång till bredband och internet ses idag som lika nödvändigt som elektricitet. Den ständigt ökade mängden datatrafik kräver robust IT-infrastruktur för att säkerställa god tillgänglighet, tillförlitlighet och ett tryggt och säkert samhälle. E-hälsa är ett nyare begrepp som kan förbättra för människor i behov av vård och omsorg och på så sätt bidra till en bättre hälsa. Utvecklingen av själva tekniken räcker dock inte utan det krävs att samhället utvecklas med tekniken så att god infrastruktur uppnås. I plan- och bygglagen (2010:900) finns elektronisk kommunikation utpekad som ett allmänt intresse. I bygglovsärenden finns både möjligheter och skyldigheter att hantera IT-infrastrukturen. För att möta framtidens krav och behov gällande IT-infrastruktur har Söderköpings kommun i *Program för IT-infrastruktur* satt målet att 90 % av hushållen ska ha tillgång till bredbandsfiber år 2020. Detta mål gäller både stad och landsbygd.

Klimatförändringar

Den 2 november 2015 publicerade SMHI en rapport med scenarier för hur klimatet kan komma att se ut i framtiden. Rapporten visar att temperaturerna kommer att öka, liksom nederbörden. Tillrinningen till Söderköpingsåarna kommer att minska, eftersom vårfloden kommer att försvinna. Markfuktigheten kommer att minska, vilket innebär att risken för skogbränder kommer att öka.

I alla framtida fysisk planering kommer konsekvenserna av ett förändrat klimat att vara viktigt att beakta. Den bebyggelse och gatustruktur som uppförs idag kommer att finnas kvar i 100-tals år. Dyra investeringar som exempelvis vatten- och avloppssystem ska kunna användas så länge som möjligt och behöver därför vara utformat för dessa klimatförändringar.

LOKALA TRENDER

Ny sträckning för E22

Trafikverkets projekt med ny vägsträckning, trafikplats och akvedukt innebär stora positiva förändringar för Söderköping. Förutom att underlätta för arbetspendling och minskade risker kommer det också möjliggöra stadsutveckling både centralt i staden och i tätorten generellt. När genomfartstrafiken på Erik Dahlbergsgatan försvinner och den tillsammans med Östra Rydsvägen övergår till kommunal förvaltning så ökar möjligheterna till att bättre binda samman stadens olika delar. Utformningen av gatorna kan också göra det lättare och mer attraktivt att röra sig till fots och på cykel i staden. Omvandlingen av Erik Dahlbergsgatan är en av de viktigaste frågorna i den fördjupade översiktsplanen.

Befolkningstillväxt

Söderköpings kommun har under en längre tid haft en befolkningstillväxt. En balanserad tillväxt av stadens befolkning förutsätter att det kontinuerligt kan produceras en viss mängd nya bostäder. För att kunna satsa planeringsresurser rätt och hitta lämplig matchning mellan exploatörer, lämplig mark och rätt form av exploatering (bebyggelseform, upplåtelseform, kvalitetsnivå) behöver en analys göras av det framtida bostadsbehovet.

Demografiska förändringar

Att bli gammal är inte samma sak idag som tidigare. Andelen äldre ökar i kommunen och de är i högre grad friska. Friska och aktiva pensionärer är en betydelsefull resurs som skulle kunna tas tillvara när det gäller samhällsinsatser av olika slag. Om kommunen kan erbjuda ett varierat utbud av äldreboenden och olika stödformer, ökar möjligheten att den äldre människan kan uppleva valfrihet.

Söderköpings befolkning kommer troligtvis att under de närmaste åren bli mer varierad i kulturell och etnisk bakgrund. Detta kan i framtiden ställa speciella krav på den rumsliga planeringen som vi idag inte kan förutse. I ett första skede handlar det om att det ska finnas bra boende för alla människor.

Förändrade konsumtionsmönster

Från stormarknadernas intåg har stora delar av konsumtionen flyttats till köpcentrum istället för handel i stadskärnorna. Handel i stadskärnorna blir mer inriktad på strosande helghandlare, och variationen mellan sommar och vinter blir tydligare.

En trend som kan vara positiv för stadshandeln är den ökande konsumtionen av lokalproducerade och ekologiska varor. Denna typ av konsumtion kan ge en mer autentisk känsla i en liten stadsbutik än i ett stort köpcentrum.

Förändrad syn på markanvändning

Söderköping stad har många restriktioner kring var ny bebyggelse kan tillkomma. Stora delar av stadens närområde utgörs av jordbruksmark, naturreservat och grönområden för rekreation. Stadens placering vid vattendrag och i en dalgång innebär att markstabiliteten på många platser fördrar byggnation.

Historiskt sett har ändå marktillgången varit stor och markvärdet lågt. Detta har lett till att marken i stadens yttre delar inte nyttjas på ett effektivt sätt. Det finns många restytor kring bebyggelsen.

Nya detaljplaner för såväl bostäder som verksamheter behöver upprättas och befintliga detaljplaner behöver ändras för att få en effektivare markanvändning.

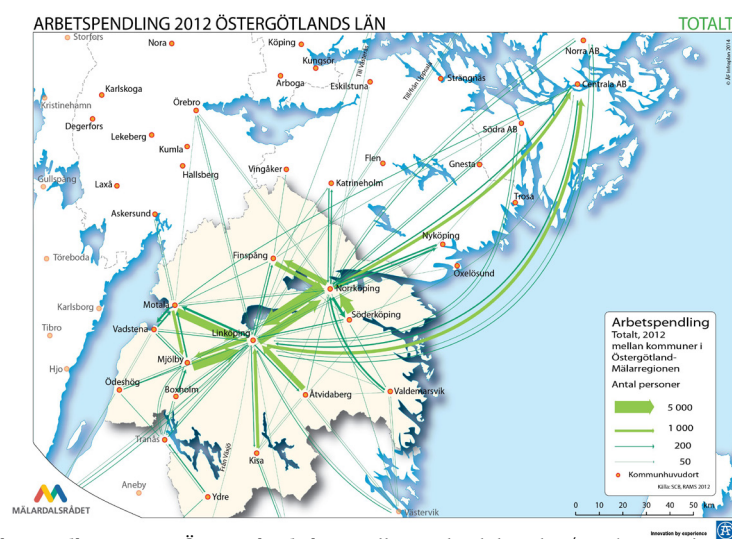
FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadsutvecklingen är beroende av de förutsättningar som finns på de olika platser som man vill utveckla. Nedan följer en kort beskrivning av de viktigaste förutsättningarna som påverkar Söderköping.

Söderköpings placering i regionen

De investeringar som sker i regionen, framför allt inom transportinfrastrukturen, kan innebära att efterfrågan på verksamhetsmark, arbetskraft och bostäder ökar ytterligare. Flytt av verksamheter kan också behöva ske mellan kommuner samtidigt som boende i pendlingsnära lägen blir mer attraktivt. För Söderköpings del innebär det framförallt att det kan komma att finnas en större efterfrågan på verksamhetslokaler från företag i Norrköpingsområdet och att attraktiviteten som bostadsort ökar ytterligare. Nya E22 kommer minska pendlingstiden för de som reser mellan Norrköping och Söderköping eller Valdemarsvik men det kommer också öka konkurrenskraften för företag och föreningsliv när Söderköping på bara 15 minuter nås från södra Norrköping.

I och med nya E22 kommer det finnas behov att genom exempelvis bebyggelsen längs Erik Dahlbergsgatan läka ihop staden. Det kommer också bli nödvändigt att värdera placeringen av hållplatser och omstigningspunkter för att behålla pendlingsmöjligheten med kollektivtrafiken.

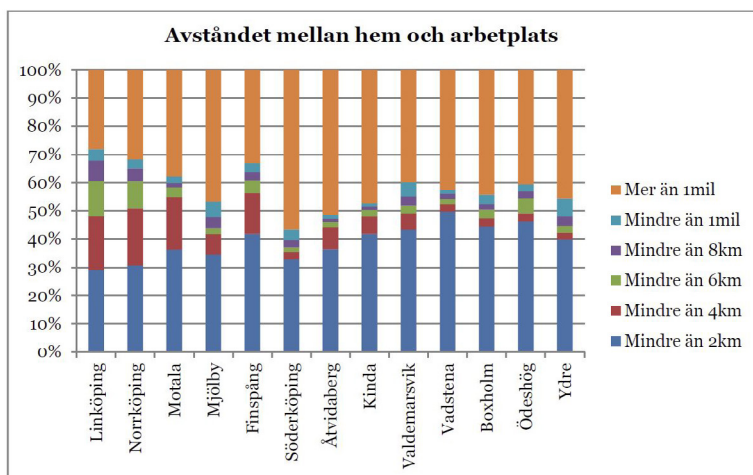


Arbetspendling 2012 i Östergötlands län. Källa: Mälardalsrådet/En bättre sits

Som kartbilden över arbetspendlingen visar har Söderköping en stark koppling till Norrköping som arbetsort och till viss del också till Linköping. Denna koppling kommer förmodligen bestå och kanske bli ännu starkare när infrastrukturen minskar restiden mellan städerna. Det finns också ett samband mellan Söderköping och Valdemarsvik där Söderköping fungerar som arbetsort och Valdemarsvik som bostadsort.

I Region Östergötlands cykelstrategi finns ett antal prioriteringar som utgår från att potentialen för cykling finns där många människor bor. Strategins prioriteringar är bland annat att *öka förutsättningarna för arbetspendling med cykel, koppla cykelnätet till kollektivtrafikens bytestpunkter* och öka förutsättningarna för skolresor med cykel.

Eftersom mer än hälften av Söderköpingsborna pendlar mer än en mil till arbetet så blir kopplingarna till kollektivtrafiken extra viktiga för att förenkla ett hållbart resande.



Figur 7. Avståndet mellan bostad och arbetsplats. Datakälla: sysselsättningsdatas Östergötland 2014, SCB.

Avstånd mellan bostad och arbetsplats 2014. Källa: Region Östergötland

Boendemiljöer

Närheten till större städer och deras arbetsmarknader gör att Söderköping kan komplettera de större städernas utbud av boendemiljöer med bebyggelse nära natur, skola och annan service. Att cykla mellan stadens norra och södra delar tar bara 15 minuter. Närheten är en stor konkurrenskraft. Söderköpings attraktivitet består bland annat av det strategiska pendlingsläget, den vackra stadsmiljön, närheten till naturen för skolelever och invånare samt det böljande landskapet som breder ut sig så snart man lämnat stadsgränsen. En viktig del i Söderköpings boendemiljö är kulturarvet som ger tillgång till vackra vardagsupplevelser på korta avstånd. Att fortsätta bygga goda boendemiljöer är en viktig förutsättning för utvecklingen av Söderköping.

1. Samrådsversionen december 2016

Riksintressen

I Söderköping finns flera riksintressen. Boverket definierar riksintressen så här: ”Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter [...] Begreppet riksintresse används om två olika typer av områden. Dels större områden som riksdagen beslutat om i 4 kap. miljöbalken dels områden som är riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken och där den ansvariga nationella myndigheten har ett ansvar för att ange anspråk.” I Söderköping är bland annat Göta Kanal, Ramunderberget, E22, Skönberga och Söderköping stad riksintressen.

Befolkningstrender

Vid årsskiftet 2015/2016 hade Söderköpings kommun 14 240 invånare och enligt Statisticons prognoser förväntas antalet öka de kommande åren. Söderköping är en stad där många vill bo, därför räcker inte de bostäder som finns idag utan fler måste produceras för att kommunen ska kunna fortsätta växa. Söderköpings kommun har ett bostadsförsörjningsprogram som gäller fram till år 2020 och därefter förväntas staden ha en fortsatt positiv befolkningsutveckling men det förutsätter att staden kan fortsätta byggas ut i tillräcklig takt.

För att veta i vilken omfattning nya bostäder och ny service ska planeras och byggas har Statisticon på uppdrag av Söderköpings kommun gjort tre olika framskrivningar för befolkningsutvecklingen i Söderköpings kommun. Prognoserna bygger på tre olika scenarier för hur många bostäder som kommer produceras i Söderköping. Till grund för scenarierna ligger bland annat bostadsförsörjningsprogrammet som gäller mellan år 2015 och 2020. Befolkningsmängden som framskrivningarna förutser är relativt lika på kort sikt men på lång sikt blir skillnaderna större. Om det produceras bostäder i tillräcklig omfattning kommer också antalet nyinflyttade fortsätta öka. En växande stad för med sig etableringar av annan service som kollektivtrafik och vård, fler livsmedelsbutiker, förskolor och skolor.

Utöver den inflyttning som befolkningsprognosen förutspår kan det också framöver finnas ett stort bostadsbehov bland de som nyligen kommit till Sverige. Söderköping behöver därför också ha beredskap för att det i vissa perioder kan ske en större befolkningsökning.

Förutsättningarna för de tre scenarier som Statisticon räknat på bygger på dessa alternativ:

Alternativ 1. Byggplanerna fram till 2025 genomförs, det produceras i snitt 62 bostäder per år.

Alternativ 2. Byggplanerna fram till 2025 genomförs, det produceras i snitt 62 bostäder per år. Därefter fortsätter samma byggtakt fram till 2040.

Alternativ 3. Byggplanerna fram till 2025 genomförs, det produceras i snitt 62 bostäder per år. Efter detta höjs byggtakten till 100 bostäder per år under åren 2026-2040.

I tabell 1 redovisas skillnaderna mellan de tre olika scenarierna:

Tabell 1 Total folkmängd i Söderköpings kommun, alternativa statistiska framskrivningar över Söderköpings befolkningsutveckling 2025-2040. Siffrorna grundar sig på hur många bostäder som produceras. Kort sikt är 0-4 år, medellång sikt 4-12 och lång sikt mer än 12 år.

Total folkmängd	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
2025	15 635	15 635	15 635
2030	16 006	16 333	16 760
2040	16 749	17 728	19 010

Om man väljer alternativ 3 kommer det behöva produceras bostäder i den takt som 2 beskriver. För att möta bostadsbehovet kommer också mark i centrala lägen frigöras från verksamheter genom nya lokaliseringar. Omflyttningen gör att ny verksamhetsmark kommer krävas i strategiska lägen. Tabellen över markanvändningen visar vilka ytor som skulle kunna skapas på kort, medel och lång sikt. Statisticons scenarier ligger till grund för de beräkningar som gjorts för vilka ytor som kommer krävas för verksamhetsmark och bostäder de kommande åren.

Placeringen i regionen tillsammans med stadens boendemiljöer och befolkningsutvecklingen är grunden för den stadsutveckling som kommer ske. Det är viktigt att förstå vilken roll staden kan spela i ett regionalt sammanhang och ta vara på detta och att fortsätta bygga goda boendemiljöer för att kunna fortsätta den positiva befolkningsutvecklingen. Ur det regionala perspektivet är det viktigt att vara medveten om de förhållanden som finns mellan framförallt Norrköping och Söderköping.

Tabell 2 Potentiell skapande av ny markanvändning (för bostäder och verksamhet) för alternativ 3.

Markanvändning	Mått	Kort sikt	Medellång sikt	Lång sikt	Totalt
Bostäder	Antal lägenheter	541	1028	1490	3059
Verksamhetsmark	Verksamhetsyta hektar (ha)	18	38	50	106

Om det byggs i bostadsförsörjningsprogrammets takt kommer Söderköping växa mer än Statisticons framskrivningar föreslår.

STADENS ÖVERGRIPANDE STRUKTURER

För att göra plats för fler invånare behöver fler bostäder produceras och Söderköping fortsätta sin utveckling. Under rubrikerna *Arkitektur och stadsbyggnad*, *Blågrön struktur* och *Infrastruktur* behandlas hur de bostäder och den service som kommer krävas ska utformas och var den ska placeras men också hur befintliga strukturer ska tillvaratas.

ARKITEKTUR OCH STADSBYGGNAD

Söderköping är i ständig förändring, precis som alla städer. Staden växer och ny bebyggelse tillkommer både i centrum och ytterområdena. Samtidigt förändras också hur vi upplever de gamla miljöerna eftersom vi påverkas av den tid vi lever i. Oavsett om utvecklingen sker i de centrala delarna eller mot stadens ytterkanter så måste ny bebyggelse ta hänsyn till och samverka med den befintliga miljön. Hur denna hänsyn och samverkan sker behöver därför variera beroende på vilken plats det handlar om.

Markanvändning

För att hushålla med marken behöver staden byggas tätare. En tät stad kan utnyttja infrastrukturen effektivt och ger exempelvis bättre underlag för kollektivtrafiken samtidigt som mindre yta tas i anspråk. Söderköping behöver både högre och lägre bebyggelse, nya och äldre byggnader samt bostäder med olika upplåtelseformer för att skapa varierande miljöer. Det är viktigt att planera för olika typer av boenden så att det finns plats för alla i staden oavsett ålder, funktionalitet eller ekonomi. Att blanda enbostadshus och flerbostadshus ger också mer varierade boendemiljöer. Några nya bostäder kan tänkas tillkomma inom nuvarande bebyggelsegräns men det saknas ytor för större exploateringar. Därför kommer obebyggd mark i stadens ytterkanter behöva tas i anspråk.

Bebyggelsen ska vara sammanhållen. Utvecklingen ska sträva efter en mindre spretigt formad stad innanför ramarna som utgörs av Ramunderberget i norr och kommande E22 i väster. Det är den huvudsakliga stadsutvecklingsriktningen som ibland kallas ”Ägget” på grund av dess ovala form.

I Söderköping finns många stora markområden i centrala lägen som används till verksamheter såsom industri. Nya platser behöver skapas för att kunna omlokalisera verkstads- och industriverksamheterna till platser där de inte orsakar störning och har möjlighet att utveckla sina företag. Därefter kan äldre industriområden omvandlas till exempelvis bostadsområden. En annan fördel med att flytta störande verksamheter från centrum är att mindre tung trafik samt farligt gods kommer behöva köra in till innerstaden. Söderköpings stadsbild kan då förbättras och staden fortsätta att byggas inifrån och ut.

Söderköpings föreslagna utveckling visas på markanvändningskartan (se bland annat *Kartbilaga*). På markanvändningskartan finns platser utpekade där verksamheter kan etableras. I anslutning till de tre nya trafikplatserna längs E22 bedöms verksamhetsmark och service bli viktig. Markanvändningskartan visar också var bostäder kan byggas på olika lång sikt. Utvecklingsområden är ungefärliga och baseras på befintliga projekt och tidigare översiktlig planering (exempelvis ÖP 05 och ÖP 2015-2030) men kartan har också nya områden där Söderköping har möjlighet att växa. Utbredningarna är ungefärliga och vidare utredning i detaljplaneskedet fastställer de slutliga gränserna.

Offentlig utemiljö

Den offentliga utemiljön är exempelvis parker, torg, lekplatser och gator. De har en direkt inverkan på stadens karaktär. Det är bara fantasin som sätter gränser för vad de offentliga miljöerna kan användas till och den får hjälp genom intresseväckande utformning och kreativa initiativ. Det offentliga rummet kan bidra till att staden känns levande och upplevs som vacker i sin arkitektur. För att uppnå attraktiva offentliga miljöer behöver hänsyn tas till platsens identitet samtidigt som vi med medvetenhet behöver förhålla oss till olika tiders gällande trender och arkitektur. Varierande offentliga miljöer bjuder in olika grupper av människor och detta är något som bör uppmuntras.

I en stad med så starka historiska rötter som Söderköping är det viktigt att det finns råd och hjälp att tillgå vad gäller utformning. Idag finns en mängd reglerande gestaltningsdokument för förvaltningarnas dagliga arbete. De behövs både för utformning av större byggnader men också för mindre, men viktiga detaljer som staket, markbeläggning och fasaddetaljer.

Strategi

Söderköping ska vara en dynamisk stad. Det innebär en mindre utspridd stad och förändrad, mer effektiv, markanvändning samtidigt som hänsyn ska tas till den befintliga miljön och de kulturhistoriska värden som finns i staden.

För att bevara landsbygden och använda jord- och skogsbruksmark i så liten omfattning som möjligt är det viktigt att inte sprida ut bebyggelsen på för stora ytor. En tät bebyggelsestruktur skapar bättre förutsättningar för att leva mer ekologiskt hållbart.

Den hållbara förtätningen kan ske inom bebyggelsegränsen genom

- Bostadsskapande omvandling av befintlig bebyggelse
- Nyexploatering efter flytt av verksamheter
- Effektivare markanvändning

Byggnadernas storlek och utformning ska anpassas efter stads- och landskapsbilden för att bygga stadsmässigt. Söderköping ska utvecklas med medvetenhet om rätt mått, blandning och magneter för att skapa en attraktiv stad med rumslig kvalitet (se förklaring i illustrationen Rumslig kvalitet). Som en del i detta bör också blandade upplåtelseformer främjas.

Det ska finnas balans i blandningen mellan boende och verksamheter. Platsens förutsättningar måste få styra planeringen. I centrumnära lägen är det oftare lämpligt med verksamheter i bottenplan medan det vid nyexploateringar istället handlar om att balansera offentlig och kommersiell service med bostäder.

För att tillvarata infrastruktur och stadens stråk på bästa sätt för samhället ska inte strukturer i nya områden slutas. Exempelvis bör nya gatusträckningar utformas så att de möjliggör utbyggnad av bostadsområden, även om den inte är planerad inom en nära framtid.

Detaljplanarbetet följer bostadsförsörjningsprogrammet för att få konsekvens i arbetet och förbättra planberedskapen. Detaljplaner för verksamhetsområden hålls tillräckligt flexibla för att kunna tillåta största möjliga branschbredd och möta framtida behov av verksamhetsmark.

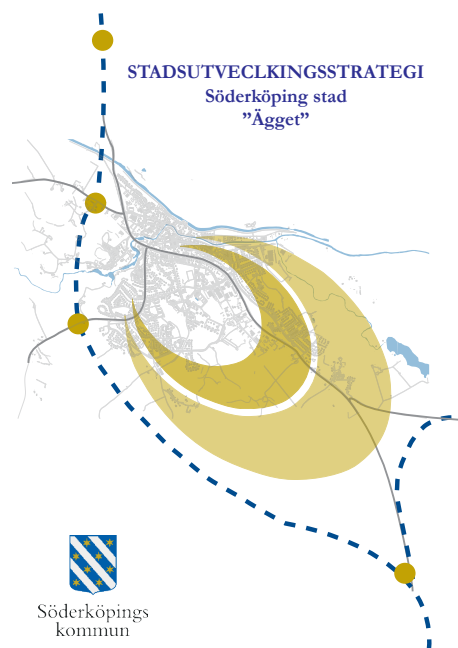
Skytllägen vid infarter till Söderköping tillvaratas och regleras i tillräcklig utsträckning i detaljplan. Utformning av verksamhetsområden i utkanterna av Söderköping ska anpassas efter markens strategiska läge eftersom de i många fall är ett första mötet med staden och dessutom kan komma att bli stadsnära på

Stadsmässighet kan definieras som ett sätt att arrangera gator, parker, torg, tomter och byggnader i kvarter. Det kräver viss täthet men husen behöver inte vara höga för att följa detta ideal. Däremot är det viktigt att husen placeras i gatulivet. (Leif Sjögren *Tidskriften Plan* Nr. 4 2016)

längre sikt. Skrymmande verksamheter ska ges lokaliseringar som är logistiskt gynnsamma samtidigt som dessa inte bör vara synliga från de viktigaste infarterna.

Riktlinjer för gestaltning ska tas fram i de stadsutvecklingsprojekt där miljön bedöms som känslig och påverkas. Det ska finnas uppdaterade dokument som behandlar den offentliga utemiljön.

Det ska finnas ett *hela vägen-perspektiv*, när nya områden byggs ut. Den byggda miljön ska inte verka funktionshinderande för någon. Nyexploateringar ska ta hänsyn till människors olika förutsättningar – därför ska de ansluta till befintliga tillgängliga stråk för att fortsätta bygga en sammanhängande struktur.

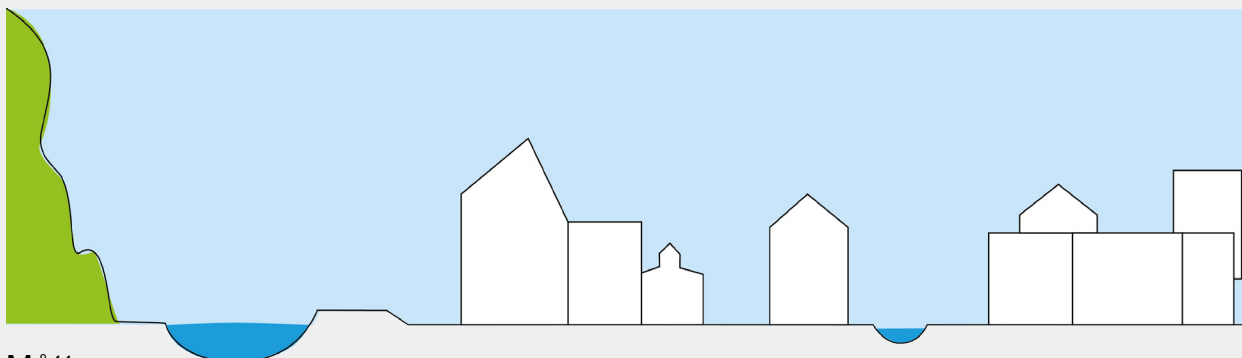


Söderköpings
kommun

”Ägget” – Strategi för Söderköping stads utveckling. Staden ska i första hand växa innanför E22 och söder om Göta kanal

Rumslig kvalitet

Attraktivitet och rumslig kvalitet bör ses inte bara som kvalitet för boende och besökare, utan också som ett mått på viljan hos investerare, exploatörer och byggare att delta i stadsutvecklingen under processens gång. Rumslig kvalitet kan framstå som svåra att mäta, men tre grundläggande förutsättningar är avgörande för förverkligandet av den, nämligen *mått*, *mix* och *magneter*



Mått

Lämpliga tätheter för att nyttja marken effektivt samtidigt som hänsyn tas till sammanhang och behov. Att skapa förutsättningar för service och ett levande stadsliv (tillräcklig exploateringsgrad), kopplingar (väl integrerat gatunät), och passande fastighetsstorlekar (skala).



Mix

Eftersträva och ställa krav på en hög grad av blandning av funktioner där det anses lämpligt och nödvändigt. Blandning av exploatörer för att skapa variation i utbud och stadsbild. Satsningar på olika upplåtelseformer och prisklasser för att uppnå socio-ekonomisk och demografisk mångfald och motverka segregation. Stimulera och i viktiga lägen skapa möjlighet för bottenvåningar med handel och verksamheter som bidrar till ett levande gaturum.



Magneter

Förädlingen av de mest betydelsefulla magneterna stadskärnan, Storån, Brunnsparken, Göta Kanal och Ramunderberget ska påvisbart leda till att de blir ännu viktigare besöksmål i staden och regionen. Viktigt i sammanhanget är även attraktiviteten i stadens offentliga rum så som gator, parker och torg.

Riktlinjer för stadsbyggnad

- I och i anslutning till Söderköpings stad ska utveckling ske med stadsmässighet.
- Gestaltningen av offentliga miljöer ska anpassas efter platsens karaktär.
- Metoder som gynnar ett ekologiskt hållbart stadsbyggande ska uppmuntras och användas.
- Verksamhetsområden vid stadens infarter ska utformas så att de ger ett välkomnande intryck. Mark för skrymmande verksamheter ska skapas i lägen som upplevs som mer avskilda men har god infrastruktur.
- Infrastrukturerna ska tillåta vidare utbyggnad av staden.
- Behov av offentlig service ska tidigt vara en del i planprocessen.
- Husets höjd och gatans bredd ska utformas i medveten relation.
- Varierade miljöer ska eftersträvas genom en blandning av boendeformer.
- Tomtstorlekar och byggrätter utformas i sådan relation att tomterna inte upplevs som trånga när byggrätten utnyttjats och bygglovsbefriade tillbyggnader genomförts.
- Gröna inslag i gaturummet ska uppmuntras. Ljussättning ska vara platsanpassad.
- Inom riksintressena ska byggnaders utformning ske med extra hänsyn till platsen. Utanför riksintressena för kulturmiljövården bör det vara genomförbart med högre bebyggelse.



Illustration som visar några hustyper och skala i Söderköping

Riksintresse för kulturmiljövården

Söderköping är riksintresse för kulturmiljövården eftersom staden ger en bild av hur hög- och senmedeltidens viktigaste städer såg ut. I Söderköping kan man se detta i gatunätet, kyrkornas dominerande roll i stadsbilden, i källare och i andra lämningar. Den småskaliga bebyggelsen i trä med gårdar, silhuetten, kontakten med vattnet och Ramunderberget ger staden sitt speciella uttryck. Som en del av riksintresset Söderköping ingår också Söderköpings brunn från år 1718 som ligger vid Sankta Ragnhilds källa. Dessutom går en del av Göta kanal, som är riksintresse för friluftslivet och kulturmiljövården, med kanalfåra, kajer, sluss och hamnmagasin genom staden. Under *Kultur och turism* finns Göta kanals riksintresse behandlat. Speciellt för Söderköping är också de flerbostadshus och privatvillor från sekelskiftet 1900 och ett egnahemsområde som förstärker Söderköpings småskaliga karaktär.

Egnahemsområden är områden som byggdes med hjälp av egnahemslån utanför stadsplanerad mark eller på initiativ av kommunerna för arbetarbefolkningen. Egnahemshusen byggdes från början av 1900-talet fram till 1950-talet. Byggnaderna är fristående villor i ett eller flera plan med trädgård

Skönberga är också riksintresse för kulturmiljövården. Det består bland annat av de fornlämningar som finns där och den medeltida kyrkan. I Skönberga finns ett gravfält med många gravar från framförallt brons- och järnålder. Det finns också en välbevarad romansk kyrka och prästgårdar från tre olika tidsepoker: 1600-, 1700- och 1800-talet. 1800-talsprästgården med park ligger på ett järnåldersgravfält. Även *odlingslandskapet* runt kyrkomiljön är en del av riksintressebeskrivningen.

Skönberga kyrka är ett kyrkligt kulturminne enligt kulturmiljölagens fjärde kapitel och fornlämningarna i området skyddas enligt kulturmiljölagens andra kapitel. Det skyddas alltså även på andra sätt än genom riksintresset. Kring Skönberga finns villabebyggelse som byggts innan riksintresset infördes vilket sedan länge påverkat upplevelsen av Skönberga kyrka.

Sedan riksintresset för Skönberga kyrka skapades har det mångdubblat sin utbredning och omfattar idag stora ytor utan direkt kontakt med riksintressets kärnvården. Detta gör att en översyn av riksintresset är motiverad för att se om det är möjligt att låta riksintresset för Skönberga utgå.

Riktlinjer för stadsutveckling inom riksintresse

När det gäller platser inom riksintressena för kulturmiljövården är skala och gestaltning viktig. Bevakandet av riksintressena behöver ske i dialog med allmänhet, myndigheter och exploatörer för att skapa förståelse för dem.

Tillkommande bebyggelse får inte skymma bilden av den gamla stadskärnan eller dominera stadsbilden.

Ny bebyggelse ska samspela och harmoniera med den äldre bebyggelsen men bör spegla samtidens och framtidens arkitektur.

Bevarandenaspekter ska vägas samman med tillgänglighets- och hållbarhetsaspekter.

Den medeltida stadsstrukturen ska tillvaratas. Utvecklingen ska ske med hänsyn till den befintliga strukturen.

För att värna om brunnsmiljön med rekreationsområden är det viktigt att dessa miljöer fortsatt kan användas och utvecklas.

Kyrkornas dominerande roll bevaras. Nya byggnaders uttryck ska underordna sig den befintliga bebyggelsen och samspela med sin omgivning.

Plank och växtlighet ska användas på ett sätt som stärker Söderköpings kulturmiljö.

Vissa delar av riksintresset Söderköping kan ytterligare lyftas fram genom skyltning och exploatering som gör miljöerna mer offentliga och leder besökare vidare till dessa platser.

För riksintresset Göta kanal är det viktigt att kulturmiljöerna inte skadas. Det är möjligt att tillåta ny bebyggelse så länge kulturmiljön inte skadas och om exploateringen ökar tillgängligheten till kulturmiljön.



BLÅGRÖN STRUKTUR

Att vistas i naturen är bra för det fysiska och psykiska välmåendet. Riksdagens mål om attraktiv tätortsnära natur innebär att det ska finnas tillgång till natur i och i närheten av tätorter. Allmänheten ska ha tillgång till grönområden och ett landskap med höga frilufts-, natur-, och kulturmiljövärden. Detta avsnitt pekar ut områden i och kring staden som bedöms vara viktiga för rekreation, friluftaktivitet, idrott, lek och pedagogik.

Albogaskogen och Pettersburg/Ramunderberget utgör två tätortsnära friluftsområden och är en bidragande faktor till Söderköpings attraktivitet. Här finns goda förutsättningar för folkhälsan och föreningslivets verksamheter. Längs stadens vattendrag finns rekreativ stråk och åarna används också för fiske. Till det omgivande skogs- och jordbrukslandskapet leder stigar och grusvägar som ger god tillgänglighet till platser för rekreation och motion. Dessutom finns det flera mindre skogasområden som används av barn och därför är viktiga för vardagsleken. Nära staden finns delar av det östgötska eklandskapet som har stora naturvärden. Natur- och vattenmiljöer bidrar till en hållbar utveckling samtidigt som stadens attraktionskraft ökar.

Strandskyddet syftar till att bevara allmänhetens tillgång till strand- och vattenområden och att ge goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandnära områden längs med Göta kanal och Söderköpingsåarna finns inom avgränsningarna för FÖP Söderköping stad. Syftet är att tillåta exploateringar i närheten av vattenområden när de inte hindrar allmänhetens tillgång till dem eller när de kan hjälpa till att skapa eller stärka rekreativ stråk längs åarna. Prövning av strandskyddet sker på detaljplanenivå.

Vintertid ändras landskapet och då finns skidspår vid Pettersburg, naturisar eller plogade banor på kanalen att använda för skridskoåkning. Det är stora tillgångar för friluftslivet och lockar även invånare från andra kommuner. Under de mörka årstiderna kan belysning längs rekreativ stråken uppmuntra till rörelse. Det är viktigt att det finns tydlig information om de slingor och leder som finns att tillgå i Söderköpings grönområden och om de möjligheter invånarna har att utnyttja exempelvis vindskydd och pedagogiska stigar.

Friluftsområdena används för rekreation och idrott. Ramunderberget är skyddat område (Natura 2000 och naturreservat) som friluftslivet kan nyttja. Dessutom är Göta Kanal riksintresse för friluftslivet. Kanalbankarna och vattnet är utmärkta rekreativ platser nära berget. Ramunderberget har genom

förkastningsbranten en tuff karaktär som gynnar många växter och djur. Här finns även ytor för föreningsliv och möjlighet att själv utforska området. Tillsammans med Norrköpings kommun har också en led över kommungränsen till Borgberget skapats. Här ligger fokus på äventyr, föreningsverksamhet och kulturupplevelse.

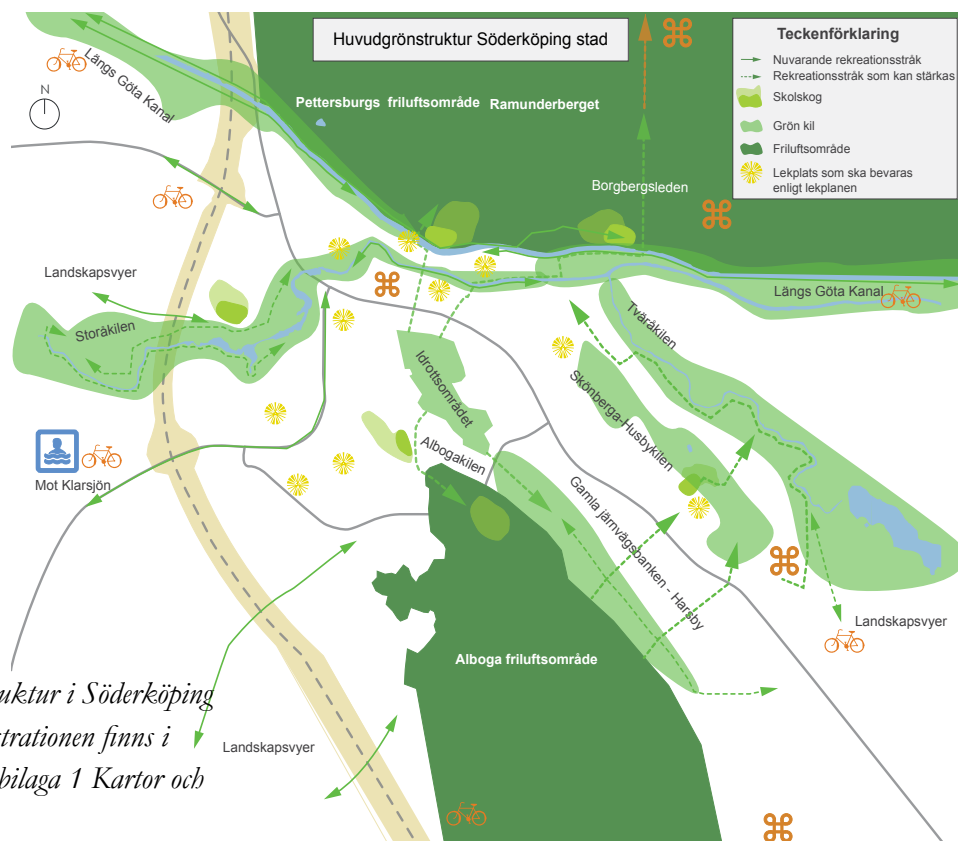
Albogaskogen ger möjligheter att utöva många olika aktiviteter. I Alboga finns bland annat tillgänglighetsstig, löparspår, cykelled och utegym. Genom skogen går den regionala friluftsleden Östgötaleden. Albogaskogen ska vara en plats som idrottsutövare har tillgång till, där Söderköpings invånare samsas och hänsyn tas till varandra. Här ligger fokus på tillgänglighet, närhet, familj, föreningsverksamhet och friluftsliv för alla.

Flera av Söderköpings skolor ligger i nära anslutning till skogar. Vissa av dem är mindre till storleken men barnen som går på skolorna använder naturen flitigt vilket också syns i skogskanterna. Förutsättningar för ett rikt friluftsliv i skolan finns också tack vare de korta avstånden till större grönområden (sällan längre än 1 km).

De mindre skogarna är en stor tillgång och förutsättningarna för att använda dem kan förbättras ytterligare genom att de utrustas med exempelvis vindskydd, pedagogiska stigar eller grillplatser. Detta skulle även göra dem mer tillgängliga för barnfamiljer.



*Söderköpings stora vattendrag:
Göta Kanal, Storån och Tvärån
(Hällaån)*



Strategi

Samarbeten mellan förvaltningarna ska finnas för att hitta gemensamma strategier för utvecklingen av rekreativstråk, parker och vattenmiljöer. De blir sedan viktiga när staden byggs tätare för att kunna göra välgrundade prioriteringar.

Det är viktigt att i första hand bevara och förbättra natur- och vattenområdena så långt möjligt. Vatten- och naturområden utgör en viktig grund för bevarandet av den biologiska mångfalden och utgör ekologiska funktioner som inte alltid är lätta att upptäcka vid första anblicken.

De gröna kilarna (stråk av vatten, naturområden och parker) ger förutsättningar för en trivsamt, trygg och säker stadsmiljö.

En grönstrukturplan kan vara ett stöd i planeringen om den tas fram i ett förvaltningsövergripande samarbete för att fungera som stöd vid prioriteringar som berör Söderköpings gröna och blå områden. Det nya naturvårdsprogram som kommer tas fram blir ett viktigt planeringsunderlag.

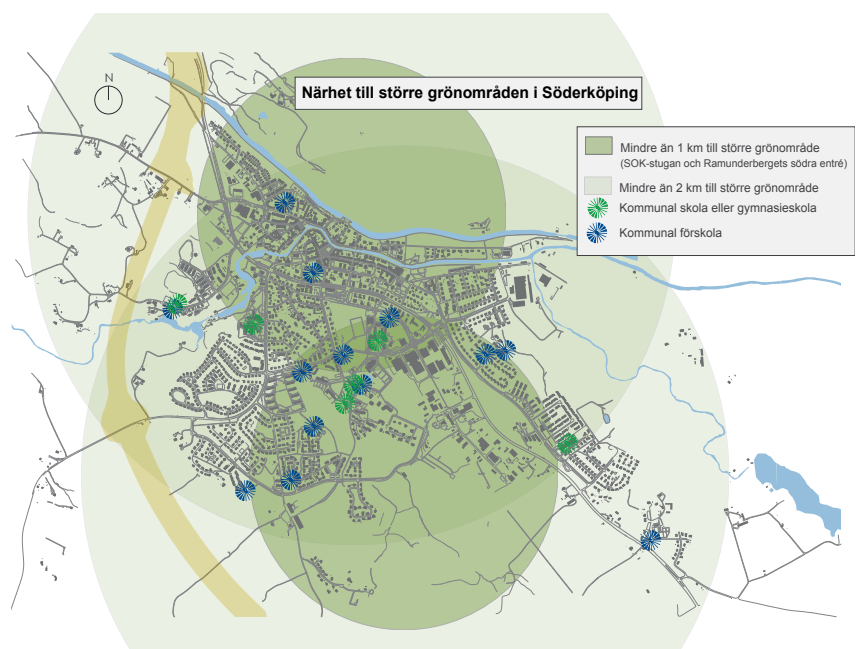
Det är viktigt att de reglerande dokument som tas fram från de olika förvaltningarna hålls uppdaterade när saker ändras eller ny information tillkommer så att arbetet inte behöver göras om på nytt.

Albogaskogen och Ramunderberget ska fortsätta vara stadens huvudområden för rekreation. Det ska finnas stråk som bildar rundlingor och ger möjlighet att variera skogspromenader med vattenblickar och rekreation i odlings- och eklandskapet.



Storån, ett av Söderköpings blå-gröna stråk.

Ekosystemtjänster är de tjänster som naturen tillhandahåller och som människan är direkt beroende av.



Närhet till större grönområden i Söderköping stad. Kartillustrationen finns i större skala i bilaga 1 Kartor och illustrationer

Riktlinjer för grönområden och parker

- Syftet med Söderköpings naturområden ska behållas.
- Stadsnära friluftsområden ska vara tillgängliga.
- Det ska vara tryggt och säkert att ta sig till friluftsområdena.
- Stadens parkmiljöer (här ingår också lekparker) vatten- och naturområden ska utvecklas och förbättras.
- Den roll som vatten-, park- och naturområden spelar för ekosystemtjänster ska bibehållas.
- Vatten- och grönområdets värden ska tillvaratas året om.
- Vid detaljplaneläggning inom strandskyddsområde ska det övervägas om det finns åtgärder som kan förbättra tillgängligheten till vatten och rekreatiionsstråk.

Ramunderberget - riksintresse för naturmiljö

Norr om kanalen ligger Ramunderberget som har tre olika typer av skydd. Området är naturreservat, Natura 2000-område och del av riksintresset för naturmiljön Slätbakens förkastningssystem. Dessutom finns Ramunderberget med i kommunens naturvårdsprogram från år 2008. Siktlinjer mot Ramunderberget bör bevaras, därför är det viktigt välja placering av högre byggnader i staden med omsorg. Ramunderberget har som rekreations- och friluftsområde en mycket längre historia än som naturreservat och Natura 2000-område. Det finns också starka kopplingar till brunnstrickandet och utsiktsplatserna från berget.

För Söderköpings kommun är det viktigt att föreningslivet som har sin verksamhet i naturreservatet har de förutsättningar som krävs för att kunna utöva och utveckla sin verksamhet.

Insatser ska fortsätta göras för att förbättra tillgängligheten både genom att förbättra den fysiska miljön men också genom information.

Under den period som Göta kanal är stängd föreslås tillfälliga övergångar kunna skapas för att öka tillgängligheten till Ramunderberget. Övergångarna bör vara extra lätta att använda då det idag är svårt att ta sig över kanalen vid slussarna och broarna för den som har nedsatt rörlighet eller har med sig barnvagn.



Ny trappa på Ramunderberget

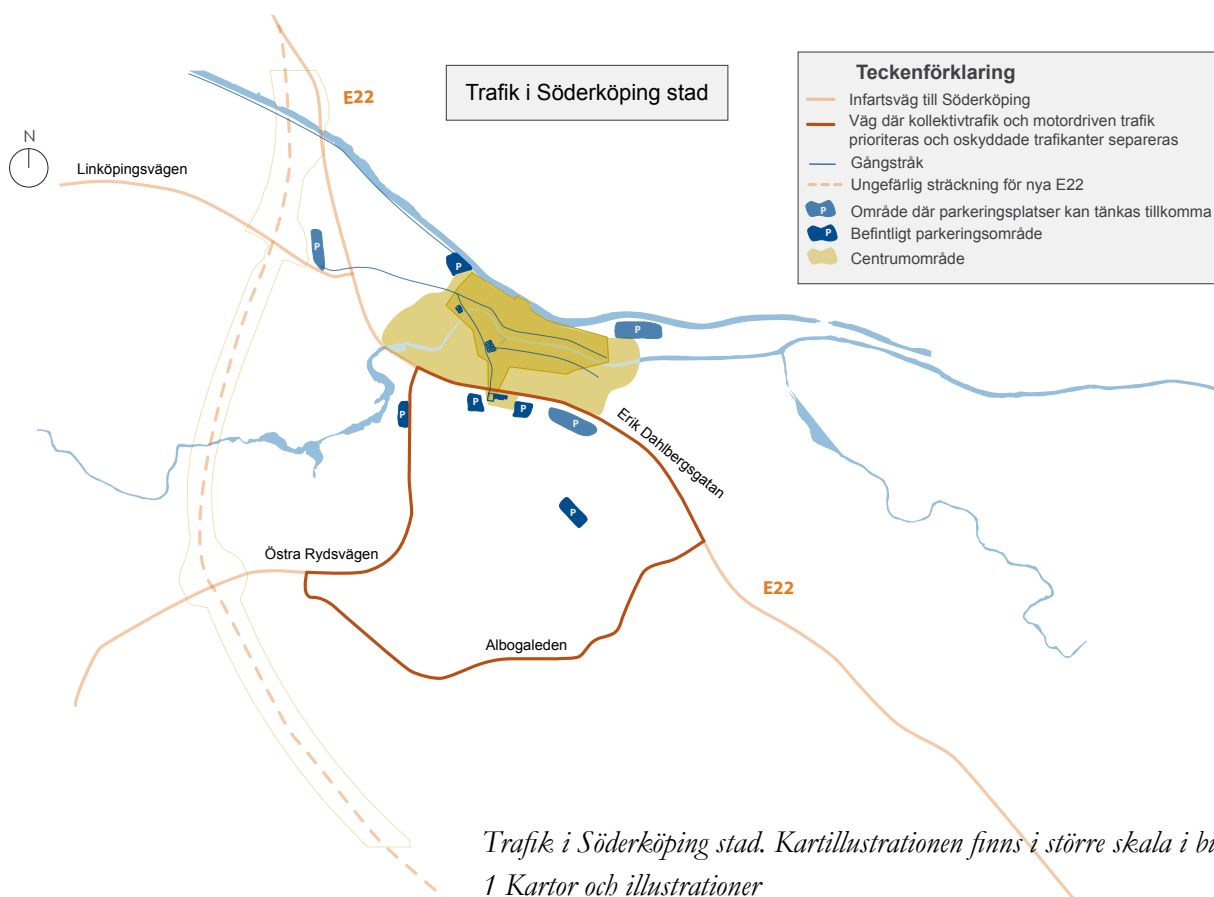
INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen är det som binder samman staden. Gator, vägar, ledningar och avloppssystem är viktiga beståndsdelar i våra samhällen. Tillgänglighet för alla skapas genom infrastrukturen och bidrar till attraktiviteten.

Teknisk försörjning

Arbete pågår med att ta fram en vatten- och avloppsplan (VA-plan) som syftar till att vara underlag för långsiktig planering. Arbetet ska leda till en samsyn på hur VA-systemet och vattenfrågorna ska utvecklas i kommunen. Ett nytt vattenskyddsområde med en uppdaterad zonindelning kommer ersätta dagens vattenskyddsområde när VA-planen är klar. VA-systemets utbyggnad kommer behandlas i VA-planen. Dagens förutsättningar att ansluta till VA-systemet inom området för FÖP Söderköping stad (anslutningspunkter) har blivit en del av underlaget till utbyggnadsområdena i fördjupningen.

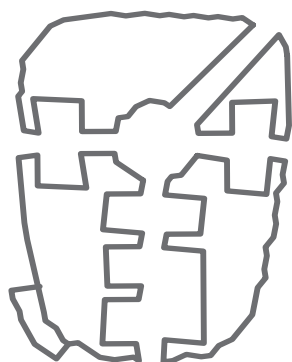
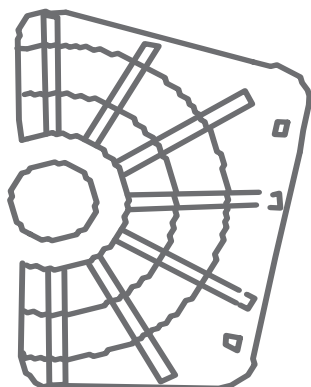
Fjärrvärme finns i ledning från Norrköping och fjärrvärmenätet täcker en stor del av tätorten. Stor potential för utbyggnad av fjärrvärmeledningarna har Albogaområdet och vid stadsnära exploateringar.



I de sydöstra delarna av tätorten finns idag kraftledningarna ovan mark. I takt med stadens utbyggnad kan det bli aktuellt att se över om ledningarna kan få en alternativ placering.

Återvinning av material

Hjälmsborgs återvinningscentral tar idag emot grovsopor, källsorterat material och farligt avfall. Tidigare fanns där en avfallsanläggning som togs i bruk år 1969 och deponin av avfall slutade 2007. Deponin ska sluttäckas och det ses inte längre som lämpligt att ha kvar återvinningscentralen där, därför behövs en ny plats för denna verksamhet. Lämpligen placeras den på en plats som det är lätt att komma till utan att vara för nära bostadsområden, eftersom verksamheten är beroende av tunga transporter.



Mönster från markbeläggningen på Hagatorget och Rådhusetorget

Trafik i Söderköping stad

Strategin för de inre delarna av Söderköping är att de hållbara färdsmittorna ska gynnas. Prioriterad parkering ska finnas i servicenära lägen för cyklister men även bilparkering ska finnas i dessa lägen för den som av fysiska skäl behöver det. I de allra mest centrala delarna ska parkeringstiden vara kortare för att sedan succesivt öka när man närmar sig centrumskans utkanter. För de som väljer att köra bil och vill parkera länge ska parkering i första hand ordnas i anslutning till de viktiga gångstråk som leder till stadens torg.

På några platser kan nya broar över åarna behöva utredas när exploateringar görs eller gång- och cykelvägnätet byggs ut. Det gäller både för den motorburna trafiken men framförallt den dagliga cykel- och gångtrafiken och för rekreativ ändamål.

Gångtrafikanter

För att ytterligare stärka stråket mellan Hagatorget och Brunnssområdet kan Skönbergagatan tidvis få en utökad användning. Om det bedöms lämpligt bör caféer och butiker kunna tillåtas flytta ut sina verksamheter i gaturummet och på så vis skapa en mer varierande offentlig miljö. För god planering krävs att trafikmätningar utförs för att kartlägga trafikmängden om framkomligheten för biltrafik förändras och hur trafiken på omkringliggande gator påverkas för att få tillgång till underlag för framtida beslut.

Skönbergagatan har brister ur tillgänglighetssynpunkt, vilket bör åtgärdas. Detta är en komplex fråga då anpassningsåtgärder både påverkar gaturummets gestaltning och därigenom också kulturmiljön. Gatusektionen är relativt smal och många

tillgänglighetslösningar kräver stora ytor. Markförhållandena på gatan är dessutom svåra, så konsekvenserna av alla åtgärder måste övervägas noga. Möjlighet att komma nära målpunkterna för leveranser och personer med funktionsnedsättning måste behållas.

Söderköping är en stad med flera utmaningar för den som har nedsatt rörlighet. Förutom de hinder som byggts in i det moderna samhället genom exempelvis nivåskillnader och ojämna gatubeläggningar har Söderköping också ett stort kulturarv som sätter begränsningar när man vill öka tillgängligheten i staden. Kommunen ska sträva efter att i största möjliga mån anpassa miljön så att den möter behoven hos personer med funktionsnedsättning men samtidigt tar hänsyn till kulturmiljön. Viktigast är tillgängligheten till målpunkterna i centrum och mellan dem. Det handlar inte bara om att kunna ta sig in i exempelvis biblioteket, utan att det finns en sammanhängande struktur som gör att man kan ta sig hela vägen.

Cyklande trafikanter

I staden finns det ett antal gång- och cykelbanor där gående och cyklister separeras (har olika körfält). Det finns också flera där gång och cykeltrafik delar samma ytor. En brist i cykelvägnätet idag är att det inte är sammanhållet.

Skyltningen för cykelbanorna kan förbättras för att visa på de stråk som finns och håller på att byggas ut. Ett förslag är att döpa de olika lederna och ge dem olika färger i skyltningen för att öka igenkänningen och förtydliga syftet med dem.

I centrum saknas tydliga cykelstråk vilket gör det svårt som cyklist att veta vilken väg man borde välja. På många platser saknas också cykelparkeringar.

Kollektivtrafikanter

För kollektivtrafikens framkomlighet är det viktigt att Erik Dahlbergsgatan, Östra Rydsvägen och Albogaleden fortsatt har hög framkomlighet. Busstrafiken inom länet ska prioriteras här. Östgötatrafikerna har idag ett antal linjer som trafikerar Söderköping.

Efter nya E22 kan hållplatslägen skapas vid några av de nya trafikplatserna. Sträckorna Västra Trafikplatsen - Östra Rydsvägen – Norra trafikplatsen och längs Erik Dahlbergsgatan kommer bli viktiga för linjetrafiken och tillräckligt med utrymme behöver sparas på denna sträcka för att inte hindra den. På Erik Dahlbergsgatan i höjd med Stinsen och på några andra platser längs gatan kan bussfickor skapas när trafiken flyttat till nya E22.

På så vis kan platsen som idag utgör resecentrum med bussfickor, mellan Erik Dalbergsgatan och Margaretagatan frigöras och området kring Stinsen kan utvecklas så att samhörighet mellan norra och södra sidan av Erik Dahlbergsgatan skapas.

Längs de norra delarna av befintlig E22 finns ett kollektivtrafikstråk (se markanvändningskarta i bilaga 1). Kollektivtrafik mellan orter ska prioriteras och därför är framkomlighet och tillgänglighet viktigt både längs E22 men också längs exempelvis länsväg 210.

Motorväghållplatser bör skapas vid västra trafikplatsen för expressbusstrafiken. Närmare centrum kan tydliga noder för kollektivtrafiken skapas vid Stinsen, Östra Rydsvägen och Länsmansgatan eller längre bort mot Skönberga. Några av dessa (förslagsvis Östra Rydsvägen och Stinsen samt Västra trafikplatsen) bör ha extra bekvämligheter för pendlarna i form av exempelvis väderskyddade cykelparkeringar i nära anslutning till hållplatserna, uppdaterad trafikinformation och möjlighet att ladda resekortet.

Swebus trafikerar sträckan Kalmar – Uppsala med fjärrbussar som stannar i Söderköping. I dagsläget finns ett par turer varje dag. Möjlighet för långdistansbussarna att stanna skulle i framtiden kunna ordnas i centrum eller vid västra eller norra trafikplatsen.

Motorburna trafikanter

Person- och godstransporter sker också med bil. Det är viktigt att det finns platser där hållbara färd sätt gynnas och prioriteras och då måste det också finnas andra platser där motordriven trafik ges en tydlig plats. De fordon som måste fram (exempelvis godstransporter till centrum eller Räddningstjänstens utryckningsfordon) ska ges plats i staden. På vissa gator behöver biltrafiken fortsatt få ha en framträdande roll utan att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter missgynnas. För att skapa en tydlig prioritering mellan trafikslagen föreslås kollektivtrafik och motordriven trafik prioriteras på Erik Dahlbergsgatan, Östra Rydsvägen och Albogaleden. De tre tillsammans bildar ett stråk där hastigheterna fortsatt tillåts vara något högre än på mindre gator. Trafikseparering och säkra korsningar för oskyddade trafikanter längs detta stråk används för trafiksäkerhetens skull. Ytorna närmast dessa vägar bör inte bebyggas så att ett allt för trångt gaturum skapas. På andra vägar i staden behöver bilar och övriga trafikanter dela samma ytor i större utsträckning.

Smittrafik är den trafik som för att snabbare försöka komma fram gör alternativa vägval när det råder låg framkomlighet på E22 och Erik Dahlbergsgatan. Detta gör att vissa gator och vägar får högre belastning än önskvärt.

Fram tills den nya vägsträckningen står klar förväntas problemen med ”smittrafik” fortsätta. Söderköpings kommun kommer fortsätta vidta åtgärder för att försöka minska detta problem.

På båda sidor av Ringvägen finns ett antal skolor och förskolor vilket talar för att sätta in åtgärder som förbättrar barnens vardagsmiljö. Här finns också idrottshallar och bad vilket gör att området har många aktiviteter som riktar sig mot Söderköpings yngre invånare. Området mellan Storängsgatan och Telegatan skulle kunna bli ett område som utformas så att bilister tvingas ta hänsyn till den som rör sig till fots, cyklar eller idrottar.

Åtgärder på Ringvägen mellan Storängsgatan och Telegatan skulle kunna öka belastningen på Margaretagatan och de norra delarna av Storängsgatan och detta måste vägas samman med den säkerhetsvinst som minskad trafik på Ringvägen skulle leda till. Ytterligare mätningar på strategiska platser skulle kunna förbättra beslutsunderlaget för att införa åtgärder på denna sträcka.

Parkering

Det kan komma finnas behov att skapa ytterligare en kanalparkering (*Kanalparkering öst* som komplement till befintlig *Kanalparkering väst*) om det sker ytterligare exploateringar i de östra delarna av staden. Eventuell ökad trafik i de östra delarna av staden kan göra att möjligheterna att bygga ytterligare en bro över Storån behöver utredas. Om nya parkeringar placeras på södra sidan av Erik Dahlbergsgatan är det viktigt att säkerställa att det finns goda gångmöjligheter till centrum. Detsamma gäller om parkering placeras vid norra infartsområdet.

Strategier

Det ska vara lätt att förflytta sig. Det ska finnas en tydlighet i prioriteringsordningen för de olika trafikslagen på olika sträckor eller områden.

Transportinfrastrukturen ska tillmötesgå alla trafikanters behov. Befintliga stråk för gående och cyklister ska knytas ihop för att skapa helhet som ger god funktion och gynnar ett hållbart resande.

Till och vid platser där många oskyddade trafikanter vistas ska trafiksäkerheten för dem vara hög. Hållbara transportsätt ska vara möjliga till platser dit bilen idag gör det största anspråket, exempelvis till återvinningsstationer.

Från större parkeringsplatser för besökare och turister ska det finnas goda gång- och cykelmöjligheter till målpunkterna. Till dessa ska skyltningen från dagens infarter och kommande E22 vara tydlig.

I anslutning till de centrala delarna av Söderköping ska det finnas bilparkeringar som tillåter längre parkeringstider medan parkeringsbehovet för bilister som utför kortare ärenden ska prioriteras i centrum.

Närmast målpunkter ska det finnas cykelparkering för att öka cykelns konkurrenskraft.

Albogaleden – Östra Rydsvägen – Erik Dahlbergsgatan ska vara stadens prioriterade stråk för fordonstrafik. Där ska framkomligheten för både oskyddade trafikanter, bilar, kollektivtrafik och transporter vara god.

Den befintliga gatustrukturen i den gamla staden ska bevaras och vårdas. Om nya inslag ska tillföras ska det göras med en försiktighet och finhet som skapar mervärde. Modernare inslag kan harmonisera med det äldre.

Vid planering för nya områden ska befintlig infrastruktur i första hand utnyttjas. Vid utbyggnad av staden ska strukturerna inte slutas för att nya områden i ett senare skede ska kunna byggas vidare på de redan existerande. I nya bostadsområden är det viktigaste god tillgänglighet för de som ska bo där.

Till skolor är det viktigast att det finns goda möjligheter att gå och cykla, bilen har där lägre prioritet. Till förskolor är det också viktigt att gång och cykel har hög prioritet men bilen behöver ha enklare tillträde än vid skolor. Till idrottshallar ska det finnas goda möjligheter att transportera sig gåendes eller med cykel. Parkering med bra gångmöjligheter ska finnas i dess närhet.

Hållplatser med många resande bör ha en hög standard och vara tillgängliga för alla resande. Cykelparkeringar ska finnas vid platser som är viktiga för kollektivtrafiken för att ge möjlighet till resor med blandade färdstätt. Större omstigningsplatser ska lokaliseras där de ger största möjliga bekvämlighet för påstigande och resande.

Vid målpunkter som skolor och idrottsplatser ska barn som är cyklister och fotgängare prioriteras. För att värna trafiksäkerheten för barn som är oskyddade trafikanter ska det finnas lämningszoner på lämpliga avstånd. De barn som har nedsatt rörlighet ska kunna stiga av närmare sin målpunkt.

Riktlinjer för infrastruktur

Gång- och cykelstråk ska förstärkas och stärka torgens funktion.

Tydlig skyltning ska finnas till större parkeringar för att lotsa besökare rätt från parkeringarna till målpunkterna.

Större parkeringsplatser ska i första hand finnas i utkanterna av centrum. Parkeringsstrategin ska tillåta kortare parkeringstider ju närmare centrum man kommer.

Snöröjningen ska utgå från de olika trafikslagens behov.

Albogaleden - Östra Rydsvägen - Erik Dahlbergsgatan utformas med separerade gång- och cykelvägar, säkra passager och en hastighet som tillåter god framkomlighet för bil, kollektivtrafik och transporter.

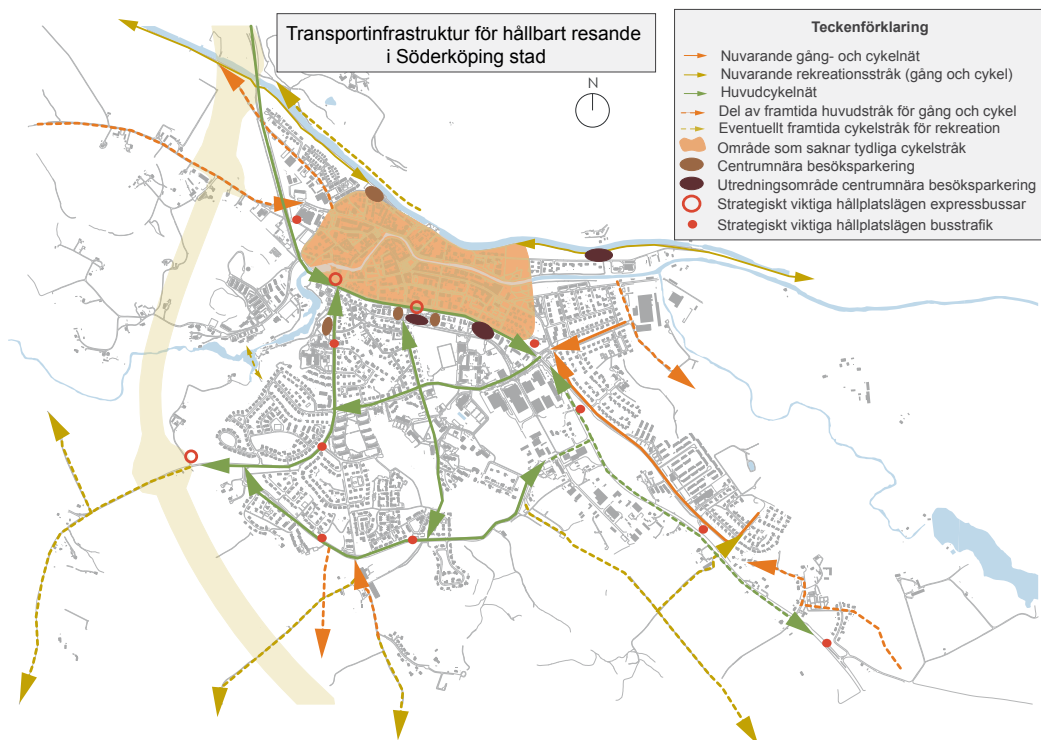
Villakvartersgator utformas företrädesvis så att de inbjuder till lägre hastigheter och blandtrafik (cykel) i villakvarter.

Det ska vara lätt för alla att nå lokaler som erbjuder offentlig service. Cykel- och gångstråk ska leda hit.

Det kollektiva resandet ska främjas, dels genom hållplatser nära bostäder och målpunkter, dels genom möjlighet att parkera fordon nära hållplats eller uppsamlingsplats.

Det ska finnas parkeringsplatser för olika trafikslag.

När nya områden byggs ut ska verksamhetsområdena för VA uppdateras i takt med utbyggnaden.



Transportinfrastruktur för ett hållbart resande i Söderköping stad.

Kartillustrationen finns i större skala i bilaga 1 Kartor och illustrationer

E22 och Erik Dahlbergsgatan

E22 är en viktig pendlingsväg för kommunens invånare och har också internationell betydelse. Trafikverket kommer att bygga en ny sträckning för E22, som kommer utformas som en ny mötesfri väg med tre till fyra körfält och en planskild korsning i form av en akvedukt vid Göta Kanal, vilket kommer öka trafiksäkerheten och minska köbildningen. Den nya sträckningen kommer gå väster om staden. Tre trafikplatser kommer finnas söder om Göta Kanal medan de som idag finns norr om kanalen kommer att ersättas av en. En förlängning av väg 210 mot S:t Anna (Skärgårdslänken) kommer byggas i samband med projektet. Den nya vägen kommer öka framkomligheten och på så vis ge bättre förhållanden för den som pendlar till eller från Söderköping.

För Söderköpings del innebär Trafikverkets projekt en positiv förändring för kommunen. I väntan på den nya väglösningen måste planeringen anpassas efter vägprojektet men det finns också områden som kan byggas ut oavsett när vägprojektet färdigställs.

Äldre riktlinjer för E22

I Fördjupad översiktsplan för förbifart väg E22 som antogs under 2008 finns ett antal riktlinjer som rör nya och gamla vägen. Eftersom projektet sedan dess har ändrats i vissa delar och nya förutsättningar tillkommit behandlar detta avsnitt samma frågor som FÖP E22 och riktlinjerna i FÖP Söderköping stad ersätter de som funnits i FÖP E22.

Utformning av nya vägsträckningen

Att vägsträckningen utformas estetiskt tilltalande är viktigt. Vissa platser längs vägen, som broar och korsningar, spelar en speciell roll eftersom de är de första mötena med staden. Verksamheter som vänder sig mot vägen bör ges en tilltalande gestaltning, oavsett vart de ligger. Följande avsnitt behandlar utformningen av nya sträckningen för E22 från norr till söder. För ytterligare information om stadsutveckling kring trafikplatser se *markanvändningskartan* samt 'Riksintresse infrastruktur framtid' och 'Riksintresse infrastruktur och transportled för farligt gods' i kartan *infrastruktur och riskområden* i bilaga 2.

Omdragningen av E22 skapar nya entréer till staden. Vid entréerna måste skyltningen vara tydlig och utformas på ett tilltalande sätt. Vid den norra trafikplatsen är det viktigt att infarten till staden ger ett välkomnande intryck för turister medan den västra trafikplatsen (vid Kolstad) behöver lyftas fram som entré för boende i Söderköping både i hur den gestaltas och genom skyltningen.

Trafikplats Slussporten

kommer välkomna pendlarna hem till Söderköping och möta besökarna innan de får en första vy över staden. Därför bör utformning och belysning väljas med omsorg. Av och påfarterna kommer användas både av de som ska mot Mariehov och Slussportens industriområde och de som ska mot Pettersburg, det planerade verksamhetsområdet Akvedukten och Täby. Bergskärningen som kommer göras mot den gamla riksvägen ska utsmyckas så att den tillför passagen något och belysas så att den ger ett trevligt intryck.

Akvedukten Längs hela sträckan, men särskilt vid akvedukten är det viktigt att det finns god tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Detta gäller i synnerhet för cyklister eftersom sträckan mellan Söderköping och Norrköping både är pendlingsväg och utflyktsväg. Vid Göta kanal måste man både kunna korsa kanalen och följa den. Tillgängligheten berör både hur lätt det är att korsa nya E22 och kanalen men också att akvedukten har god belysning för att inte upplevas som obehaglig kvällstid. I området passerar många turister på och längs Göta kanal

på väg till Skeppsdockans camping eller vidare mot Golfklubben i Västra Husby och Luddingsbo. Därför är det viktigt att platsen ger ett ordnat intryck och att vägen som skärs av får ny användning.

Vid Norra trafikplatsen

kan rastplats, parkering, dagvattenpark och eventparkering ordnas. Ytorna bör utformas så att de också tillåter flera användningar och så att de har god tillgänglighet även för oskyddade trafikanter. Själva trafikplatsen bör förläggas i den skålformade del vid dalsidan där SM-huset är beläget. På så vis får den bättre stöd i landskapet och uppfattas mindre som en barriär. Rampanslutningarna bör ha en låg marknära profil för att störa så lite som möjligt. I området bör dalgången och Lillåns kvalitéer tillvaratas och synliggöras. Exploatering ska ta hänsyn till landskaps- och stadsbilden. Platsen ska vara en tydlig turistport som bjuder in till stadens centrala delar och här kan verksamheter och vägservice etableras.

Bron över Storån

Vid vägbron som kommer byggas över Storån (vid Kolstad) bör en passage för rekreation övervägas. Vägen tvärs nya E22 blir en viktig

koppling mellan Ällerstad och Brobyskolan. Det är därför viktigt att försöka skapa ytterligare passager över ån för att öka utbudet av vägval för barn på väg till sina skolor och för motionsrundor.

Västra trafikplatsen kommer få pendlingsfokus med inriktning på kollektivtrafik men kommer också erbjuda service till resande som kommer med bil eller långfärdsbussar. Denna trafikplats blir huvudinfart för boende till staden och det är viktigt att det skyltas på ett tydligt och tilltalande sätt. Vid Västra trafikplatsen är det lämpligt att verksamheter som ger service åt bilister, kollektivtrafikresenärer och pendlare placeras. Här bör det finnas pendlarparkering för bilar och cykel. Det bedöms också kunna skapas på- och omstigningsplats för den regionala kollektivtrafiken och långfärdsbussar.

Södra trafikplatsen blir den södra entrén och porten till S:t Anna skärgård. Skyltning norrifrån mot skärgården blir viktigt för att tydliggöra vägvalet till den södra trafikplatsens avfart och anslutningen ”Skärgårdslänken” till 210 mot S:t Anna som huvudalternativ.

Passager tvärs E22

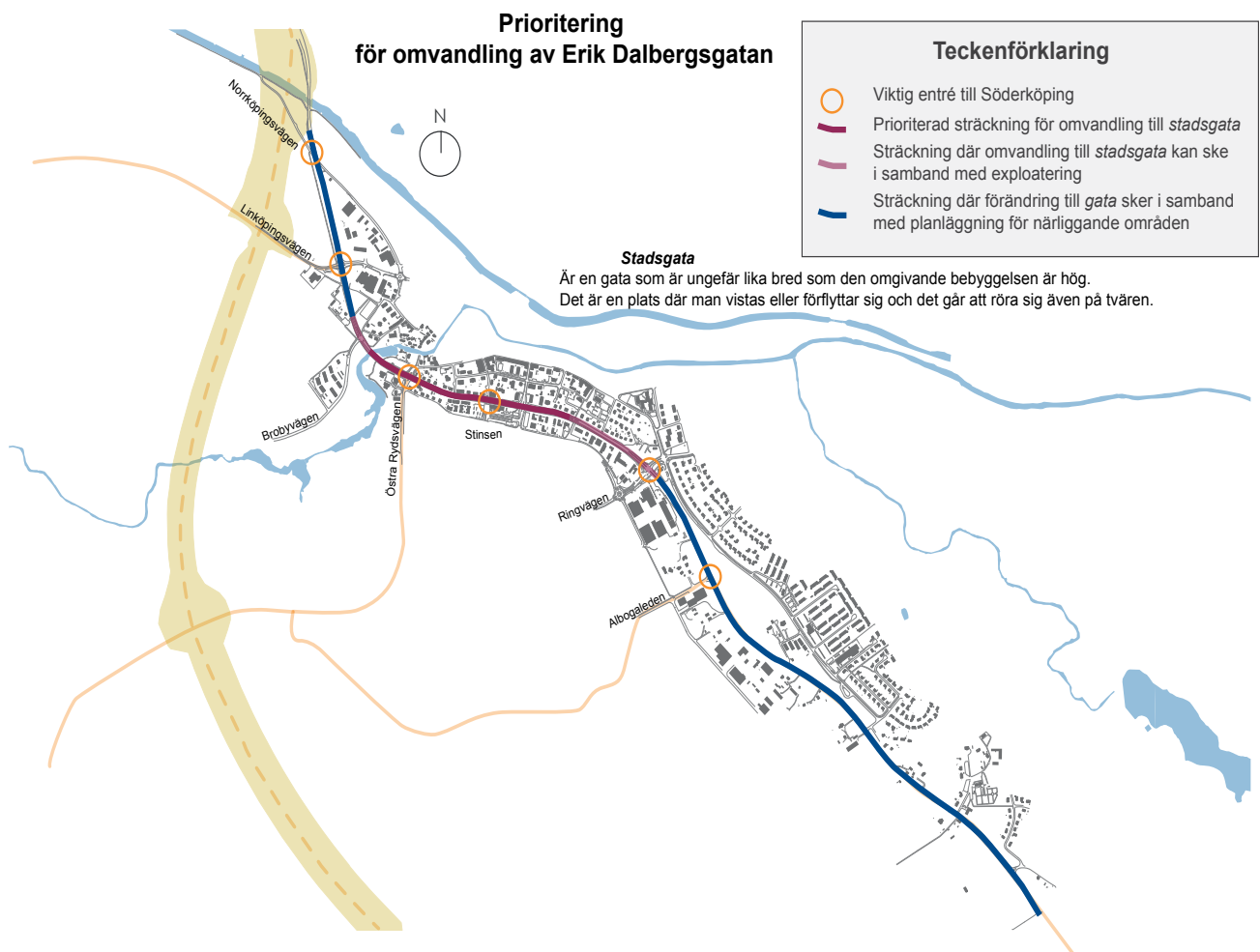
Under den nya vägen kommer ett antal passager skapas för att öka rörligheten. De flesta av dessa kommer vara utformade för att låta gående och cyklister ta sig under vägen och underlätta för de som bor på landsbygden eller har skog som behöver skötas på utsidan av E22. Vid dessa platser kommer det på lång sikt vara möjligt att skapa promenadstråk och cykelstråk för rekreation som leder ut på landsbygden. Under bron över Storån kommer det också bli möjligt att passera vilket gör att å-stråket kan fortsätta utvecklas som rekreativ plats och att vilt kan passera.

Erik Dahlbergsgatan

Erik Dahlbergsgatan är idag anpassad efter den stora mängd trafik som passerar genom Söderköping. Transporterna består av både persontrafik, tunga transporter och farligt gods vilket har satt sina spår i gaturummet. Detta innebär att staden behöver byggas ihop och gatan omvandlas för att minska den dominans och barriäreffekt som infrastrukturen har i områdena idag.

Trafiksäkerheten ökar när motortrafiken minskar. Trafiklösningar som sätter gång och cykeltrafiken i centrum kan användas när mindre trafik passerar genom staden. Enligt de prognoser som WSP har tagit fram för år 2040 kommer det vägavsnitt som idag är mest trafikerat (mellan Länsväg 210 mot Linköping och Östra Rydsvägen) gå från dagens 1800 bilar per timma vardagar mellan klockan 16.00 och 17.00 till runt 800 bilar/h samma tider.

I arbetet med FÖP Söderköping stad och för att förbereda staden inför nya E22 har utvecklingsmöjligheter i vägrummet identifierats. En prioritering för omvandling av gaturummet har gjorts och redovisas som karta.



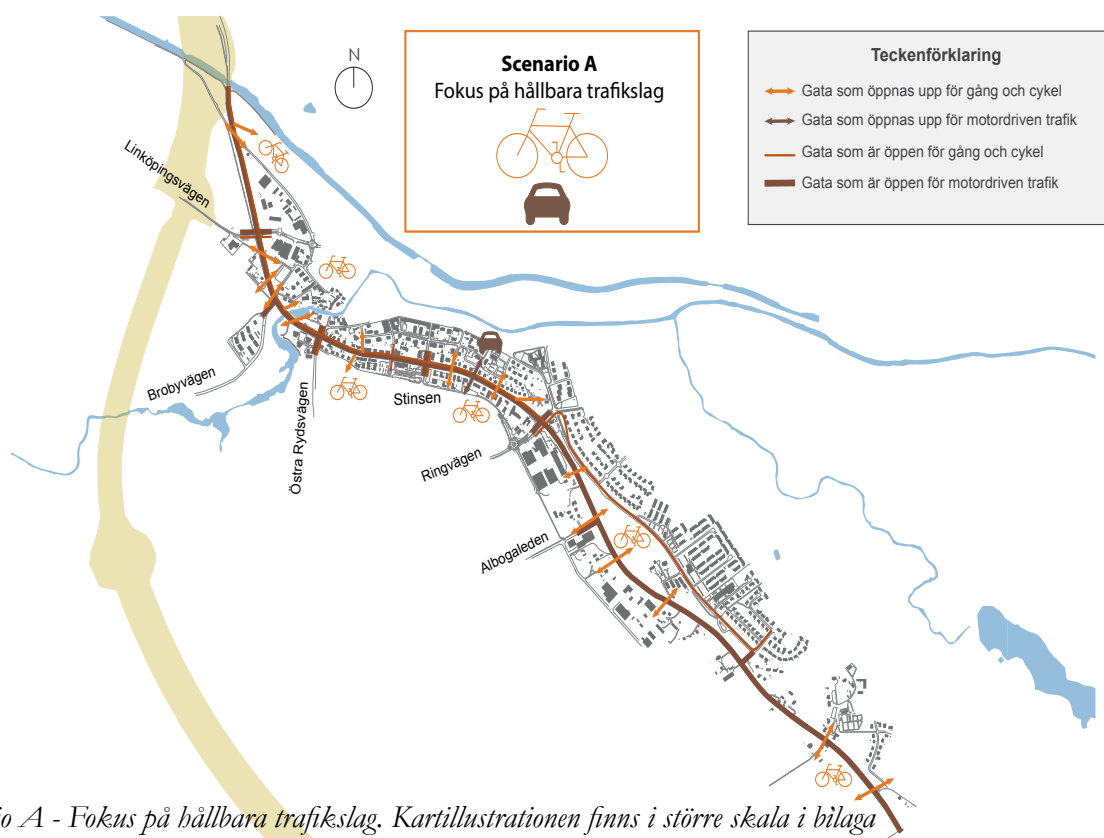
Prioritering för omvandling av Erik Dahlbergsgatan. Kartillustrationen finns i större skala i bilaga 1 Kartor och illustrationer

Figuren *Prioritering för omvandling av Erik Dahlbergsgatan* visar hur omvandlingen av Erik Dahlbergsgatan ska prioriteras. De viktigaste centrala delarna av vägen vid Stinsen omvandlas till stadsgata medan de mer perifera delarna vid Hamra och de norra delarna av vägen omvandlas till gata. Viktigt är också att entréerna ges en tilltalande utformning.

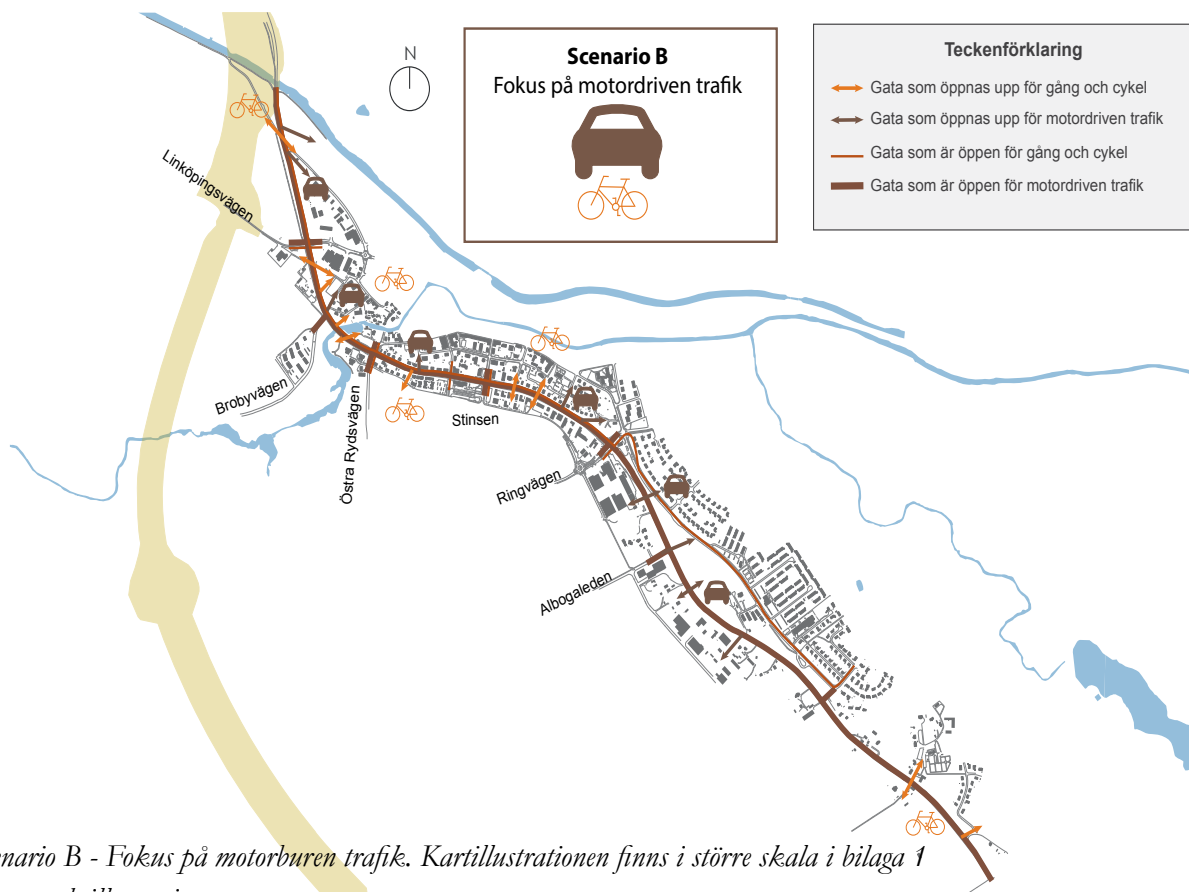
Eftersom Erik Dahlbergsgatans sträckning både passerar åkrar, villakvarter och områden nära centrum måste också omvandlingen tillåtas få olika karaktär på olika platser. Parkering skulle kunna ordnas längs vägen i vissa sträckor där den inte bedöms leda till negativa effekter på gatans funktion för motortrafik i rörelse.

Ändrad markanvändning (exempelvis exploatering för bostäder) längs Erik Dahlbergsgatan kan i vissa sträckningar användas för att bekosta omvandlingen av gatan. I de centrala sträckningarna finns trädplanteringarna som en resurs att bygga vidare på. Gatan kan i dessa lägen få formen av en esplanad. Nya stråk tvärs över Erik Dahlbergsgatan för gång- och cykeltrafik kan hjälpa till att minska barriäreffekten och samtidigt ge bättre förutsättningar för hållbara transporter.

Övergångar, passager och korsningar tvärs Erik Dahlbergsgatan är en viktig del av omvandlingen. Här har två scenarier för framtida korsningar och övergångar tagits fram. Scenarierna är dragna till sin spets. De illustrerar de platser där det i framtiden



Scenario A - Fokus på hållbara trafikslag. Kartillustrationen finns i större skala i bilaga 1 Kartor och illustrationer



Scenario B - Fokus på motorburen trafik. Kartillustrationen finns i större skala i bilaga 1
Kartor och illustrationer

är möjligt att öppna upp för att låta trafik korsa eller ta sig ut på Erik Dahlbergsgatan. Det är viktigt att de passager som idag finns också blir kvar samtidigt som nya övergångar hjälper till att minska barriäreffekten. Nuvarande situation gör att det finns stor potential att förbättra för fotgängare och cyklister genom att prioritera skapandet av nya vägval för dem, vilket illustreras i *Scenario A*. Det kan bli lämpligt att öppna upp vissa passager även för biltrafik ifall det bedöms leda till positiva effekter för staden. *Scenario B* visar de gator som skulle kunna öppnas för biltrafik om bilisterna skulle prioriteras högre än cyklister. Goda möjligheter finns att skapa effektiva kopplingar för framförallt cyklister och fotgängare men också att öppna upp fler alternativ för bilisterna. Scenario A och B beskriver två alternativ dragna till sin spets. Figuren *Scenario A* lyfter fram de alternativ som ger flest möjliga vägval för de som väljer att cykla eller gå medan Figur *Scenario B* beskriver en tänkbar strategi för att prioritera bilisterna.

Korsningen Östra Rydsvägen – Erik Dahlbergsgatan kommer få en tydlig roll som första möte med centrumbebyggelsen. Det är viktigt att utformningen på denna del av gatan görs med stor omsorg för platsen så att det som är karaktäristiskt för Söderköping lyfts fram och riktningen mot centrum blir tydlig. En standardhöjning här kan ske med en cirkulationsplats. Det är viktigt att bygga med en kombination av hög framkomlighet för kollektivtrafiken och hög säkerhet för de oskyddade trafikanterna

eftersom många rör sig i området på väg in till centrum eller till och från bussen.

Ågatan kommer fortsätta vara en viktig port till Söderköping och behöver fortsätta omvandlas till gata. Områdena längs gatan kan på sikt få en ändrad användning (exempelvis bostäder) och göras mer inbjudande.

Genom att stärka stråket mellan Storängsgatan och Karl Knutssonsgatan kan medeltids- och folkhemstorget i centrum knytas ihop med det moderna Stinsentorget. Området kring biblioteket har stor potential för stadsutveckling och är extra viktigt att prioritera efter att E22 flyttat utanför staden. Här finns redan många tydliga målpunkter dit människor rör sig till fots samtidigt som det fortfarande finns stora ytor att exploatera. Exempelvis skulle kollektivtrafiken kunna tänkas flytta ut till Erik Dahlbergsgatan och det överdimensionerade busstorget skulle kunna få nya användningar. Erik Dahlbergsgatans sträckning vid Stinsen blir en av de viktigaste platserna att omvandla eftersom den ligger nära centrum och kan upplevas som mitten av gatan. Idag finns det en rad planterade träd på den norra sidan av gatan och de skulle kunna utökas för att skapa en esplanad.

Riktlinjer för nya E22

Skytning längs E22 ska vara tydlig och anpassas efter platsens karaktär och syftet med skyltningen.

Trafikplatserna ska vara lättöverskådliga.

Verksamheter som vänder sig mot den allmänna vägen ges en tilltalande utformning.

Ytorna vid trafikplatserna ska gestaltas på ett sätt som gör att de ger ett positivt och värdat intryck och så att de kan skötas på ett effektivt sätt.

Omvandling av Erik Dahlbergsgatan ska, när det är möjligt, samordnas med exploatering av intilliggande områden.

Det ska vara enkelt att som gående eller cyklist korsa E22.

Dagvattenparker ska ges en tilltalande utformning estetiskt med god biologisk och driftsmässig funktion.

Utformningen av infartsområdena ska göras på ett sådant sätt att överblivna ytor minimeras, att drift och underhåll underlättas och att utsmyckning av platserna kan ske. I viktiga sträckningar gäller det också vägbankarna.

Riksintresse för infrastruktur

E22 är riksintresse för infrastruktur. Intresset består i att väg E22 har stor strategisk betydelse för utveckling av handeln, långväga gods- och persontransporter, är en viktig regional länk och pendlingsväg samt en del av det rekommenderade vägnätet för farligt gods. Förutom den sträcka som passerar genom kommunen idag är också den planerade sträckningen av E22 (vägkorridoren) av riksintresse.

Söderköpings kommun avser tillgodose riksintresset för infrastruktur genom att samarbeta med Trafikverket i deras planering av vägsträckningen och genom att ha en nära dialog med myndigheten för att inte planera områden så att de stör eller störs av riksintresset. När nya vägen är klar och E22 har flyttat är sträckningen som går genom staden inte längre riksintressant och kommer övergå i kommunal regi. Detta innebär att hänsyn i de centrala delarna av staden inte längre behöver tas och att omvandlingen av Erik Dahlbergsgatan kan börja.

OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE

I Söderköping finns både offentlig och kommersiell service och verksamheterna har olika behov av lokaler och strategier för utveckling. Följande avsnitt behandlar olika verksamhetsområden och ger strategier och riktlinjer för lokalisering och utveckling av dem.

NÄRINGSLIV OCH ARBETE

Ett strategiskt läge i en snabbt växande region, stora infrastrukturprojekt som nya E22, ostlänken samt befolkningsökning skapar goda förutsättningar för näringslivet i Söderköping. Kvaliteter som Göta Kanal, en attraktiv stadskärna med medeltida anor samt närhet till S:t Anna bidrar också till att många vill bo, leva och verka i Söderköping.

Handeln i Söderköping är uppdelad i tre områden. Norrport med större företag inom sällanköpshandeln, centrum med små butiker inom dagligvaruhandel, serveringar och tjänsteföretag, samt FIX-området av stormarknadskaraktären med en mix av daglig- och sällanvaruhandel. Viktiga förändringar som kommer ske är den nya sträckningen av E22 som gör att Erik Dahlbergsgatan kan omvandlas till stadsgata samt att det sker en förtätning i stadskärnan. Stadskärnan som tidigare upplevts som splittrad och osammanhängande kan växa ihop. Köpstråket kan genom olika åtgärder (exempelvis förbättring av gång- och cykelvägar och gator, parkeringsplatser, skyltning, gatubelysning) bli tydligare genom staden.

För handelns och servicesektorns fortsatta utveckling är det viktigt med en integrering av boende och utbud av varor och tjänster. Flerfamiljshus kan byggas med kommersiella lokaler på gatuplan och verksamheter med främst administrativ funktion omlokaliseras från de attraktivaste lägena så ytor för kommersiell verksamhet frigges. I anslutning till Norrport och FIX-området finns stora parkeringsytor medan det däremot upplevs som att det finns behov av fler p-platser i centrum, inte minst under turistsäsongen. Externa handelsplatser för dagligvaror och sällanköpsvaror för konsumtion i anslutning till den nya dragningen av E22 rekommenderas inte av Handelsutredningen.

Näringslivsfrågor rör många olika områden som arbetsmarknadsfrågor, kommunal planering och bygglov, miljö- och tillståndsfrågor, turism, marknadsföring, hög kvalitet på offentlig service och goda möjligheter till fritidsaktiviteter och friluftsliv. Arbetsmarknads- och näringslivsrådet, Stadskärnan i Söderköping ekonomisk förening, Företagarna i Söderköping, LRF, Navet i Havet och NyföretagarCentrum Söderköping är samverkansorgan och dialogforum för kommunen.

Besöksnäringen blir allt viktigare och är också en bransch som kan vara första steget in på arbetsmarknaden för ungdomar eller för nyanlända. Utvecklingen av fler och större evenemang som Musik och Dans samt Gästabudet ställer krav på publika ytor med närhet till service och kommunikationer.

Strategi

Näringslivsfrågor berör all kommunal förvaltning och måste finnas med som en viktig aspekt i översikts- och detaljplaneringen. Det innebär exempelvis att det alltid finns en planberedskap för nyetableringar.

Företagen och dess representanter ska ges möjlighet att framföra åsikter i de ärenden som påverkar näringslivets förutsättningar. Information om aktuella frågor för näringslivet, till exempel upphandling och nya regelverk, ska finnas lättillgänglig på kommunens hemsida och kommuniceras på andra sätt.

Industri och andra typer av platskrävande företag ska hänvisas till stadens utkanter av både logistiska och miljömässiga skäl, befintliga verksamheter i centrum ska omlokaliseras på sikt. Utformningen av industri- och företagsparker är mycket viktig eftersom även mer externa områden kan komma att bli stadsnära.

Områden måste planeras för det växande behovet av fastigheter för hantverkare som även har mindre försäljning av ett specialiserat utbud och områden där nätverk av hantverkare bedriver business to business.

De evenemang som lockar besökare till Söderköping kommer också i framtiden att kräva ytor i staden, vilket är viktigt att tänka på i planeringen.

Riktlinjer för näringsliv och arbete

Förtätning av staden ska utformas på ett sätt som gynnar utveckling av handel och service.

Näringslivets representanter ska genom sina organisationer ges möjlighet att framföra åsikter i ärenden som påverkar företagandet.

Kommunen ska ha god planberedskap för nyetableringar.

Handel ska lokaliseras så att nuvarande handelsstråk stärks.

Vid byggnation i centrumnära lägen bör man alltid överväga om det finns behov av kommersiella lokaler. De ska helst skapas i gatunivå.

LOKALER FÖR OFFENTLIG SERVICE

När stadens befolkning ökar uppstår ett behov av nya verksamhetslokaler för den offentliga servicen. Behovet uppstår gradvis vilket innebär att kommunen behöver ligga i framkant med planeringen och prognostiseringen av volymer samt omvärldens krav och förväntningar. Vid planeringen är inte bara fastighetens utformning och funktion viktig utan även utemiljön ska vara en stimulerande miljö att vistas i. Tillgänglighet genom allmänna kommunikationer är viktigt både för barn och elever, boende, allmänhet och personal.

En växande stad innebär även ökad efterfrågan av idrottsanläggningar av olika slag. Att allmänheten har tillgängliga idrotts- och kulturanläggningar är viktigt ur både hälsoperspektiv men även för trivsel i staden. För att möjliggöra ett effektivt lokalutnyttjande är det viktigt att kommunen ser möjligheter att samlokalisera kommunala verksamheter.

Strategi

Fastighetsplaneringen ska präglas av helhetssyn där lokaler samutnyttjas för att uppnå högsta möjliga lokaleffektivitet. Helhetssynen innefattar hela kommunkoncernen.

För att skapa hållbarhet och långsiktighet ska kommunen beakta långsiktiga behov av verksamhetslokaler i samband med detaljplanearbeten.

För att uppnå en effektiv planeringsprocess ska programhandlingar där verksamhetens krav på fastigheten och utemiljö finnas specificerade för aktuell verksamhet. Detta är särskilt viktigt vid byggnation av skolor för alla åldrar samt vård-, demens- och LSS-bonden.



Räddningstjänsten vid gamla brandstationen

Samhällsfastighet är en fastighet som brukas till övervägande del av skattefinansierad verksamhet och är specifikt anpassad för samhällsservice. Dessutom inkluderas trygghetsboende under begreppet samhällsfastigheter.

Riktlinjer för samhällsfastigheter

Vid nybyggnationer ska kommunen verka för att bygga fastigheterna på ett flexibelt sätt så de i framtiden kan omvandlas för att användas till annan verksamhet.

De lokaler som främst nyttjas av kommunen dagtid ska i möjligaste mån anpassas så de kan nyttjas för exempelvis kulturaktiviteter eller liknande under kvällar och helger.

Vid all planering av nya bostadsområden ska möjligheten att inrymma kommunala verksamhetslokaler (exempelvis skolor, äldre- och trygghetsboenden eller LSS- och demensboenden) alltid beaktas.

Tillgängligheten till kommunens verksamheter ska vara hög och vägen dit ska vara trafiksäker för gående och cyklister.

För att minska energianvändningen är en god samverkan mellan alla förvaltningar samt med Ramunderstaden AB viktigt så att strategiska val görs i ett tidigt skede.

Det är också av stor vikt att vara uppdaterad på ny forskning kring energieffektivisering.

FÖRSKOLA OCH SKOLA

När kommunen växer uppkommer ett behov av nya förskolor och skolor. Skolbehovet uppstår gradvis och måste därför börja hanteras i ett tidigt skede. Faktorer som spelar roll vid lokalisering av förskolor är möjligheten för föräldrar att gå, cykla och åka kollektivt med sina barn till förskolan. För eleverna i F-6 är det av vikt att skolan ligger inom trafiksäkra gång- och cykelavstånd. Promenaderna bidrar till bättre hälsa, bättre miljö och att barnen får ett ökat medvetande om sin geografiska omgivning.

Prognosen för kommande behov i innerstaden är gjord utifrån Statisticons beräkningar som bland annat finns i den Strategiska planen. En osäkerhetsfaktor är antalet nyanlända barn och elever, som inte finns med i prognosen.

Kort sikt (0-4 år): Ramunderskolan behöver snarast anpassas lokalmässigt samt tillföras nya lokaler, för att klara den elevökning som skett. Innan Broby/Berga-projektet är klart kan det uppstå behov av tillfälliga lokaler för nuvarande Brobyelever. I samband med Broby/Berga-projektet bör Broby förskola anpassas och tillföras nya lokaler i huset.

Medellång sikt (5-12 år): Ramunderskolan behöver byggas ut eller ny 7-9-skola uppföras. Idag är lokalerna inte anpassade för ett flexibelt användande. Rummen är för små eller lokaliserade i många olika provisoriska byggnader. Ytterligare två förskoleavdelningar behöver tillföras i innerstaden. Om språkintröduktion för nyanlända elever ökar i samma takt som tidigare kommer Nyströmska skolan att behöva lokaltillskott.

Lång sikt (mer än 12 år): Om befolkningsökningen fortsätter i samma takt måste flera nya förskolor och grundskolor tillkomma under perioden fram till år 2030.



Björkbagaskolan

Strategi

Det är av stor vikt att de nära samarbeten som finns mellan förvaltningarna får fortsätta för att tidigt förutse var nya behov av förskolor och skolor kan komma att uppstå. Vid detaljplanearbete för bostäder ska detta tidigt beaktas för att skapa en helhetsbild. Behovet av nya förskolor och skolor ska prioriteras och tillgodoses.

När lämpliga platser väljs för förskolor och skolor är det viktigt att de inte är lokaliseringar som kommer försämrats av klimatförändringarna. Utemiljöerna för barnen ska gärna erbjuda skugga och byggnaderna bör placeras och utformas så att de kan dra nytta av den omgivande miljön för att exempelvis reglera inomhustemperaturen under extremt varma dagar.

Riktlinjer för förskola och skola

- Vid all planering av nya bostadsområden ska behovet av förskolor och skolor alltid beaktas.
- Barn/elever ska ha så nära som möjligt till skolan och vägen dit ska vara trafiksäker för gående och cyklister.
- Förskolor och skolor ska vara anpassade så att de är tillgängliga för alla. De bör också ha närhet till skogs- eller parkområden.
- Förskolor och helst även F-6 skolor bör byggas i ett plan.
- Byggnaderna ska planeras så de kan användas flexibelt, exempelvis genom skjutbara väggar mellan salar, god tillgång till grupprum och stimulerande utemiljö.
- Nya detaljplaner för skolor och förskolor ska möjliggöra att byggnaderna kan användas för annan offentlig service i framtiden om behoven förändras.

VÅRD OCH OMSORG

Söderköpings befolkning ökar och andelen som är äldre beräknas öka proportionellt än mer. Detta ställer ökade krav på ytor tillgängliga för etablering av bland annat äldreboenden och boenden anpassade efter personer med fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar. Att sådana boenden finns integrerat med övriga bostäder bidrar på ett positivt sätt till social hållbarhet.

I Söderköping beräknas knappt 20 % av befolkningen över 80 år vara i behov av bostad i särskilt boende. Under planperioden fram till år 2030 behövs mark för boenden för cirka 100-150 personer. Behovet av äldreboenden kan beskrivas som att det på kort sikt (0-4 år) behövs ca 60-65 vårdplatser samt att det på medellång sikt (5-12 år) ytterligare behöver tillkomma ca 60-65 platser.

När det gäller gruppboendestäder är behovet för närvarande plats för totalt 12 boende. Behovet av ytterligare platser fram till 2030 är oklart men torde öka i relation till befolkningen.

När det gäller gruppboendestäder som är anpassade efter personer med fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar så ska boendet, enligt Socialstyrelsen, vara en gruppboendestad (för vuxna 4-6 personer och för barn och ungdomar 2-4 personer) eller en större serviceboendestad. Målet med boendet är att de som bor där ska leva så likt andra personer som möjligt, och få hjälp med detta. Eftersom olika personers hjälpbehov ser mycket olika ut kan behovet och placeringen inte beräknas exakt.

Boendestäderna utformas så att de som bor där ska kunna leva ett så självständigt liv som möjligt. Riktvärdet för en tomt till särskilda boenden är 3000-6000 kvadratmeter. Hur tomten ser ut och var den är lokaliserad är avgörande för vilken typ av boende som kan bli aktuellt.

Strategi

För att i tidiga skeden fånga upp behov av offentlig service som kräver stora ytor, som exempelvis äldreboenden och särskilda boenden är det nödvändigt att det finns en social bostadsplan vid all utveckling av staden. En helhetssyn på staden ska genomsyra planeringen. Vid all planering av nya bostadsområden ska möjligheterna till offentlig service ingå, och berörda nämnder inom kommunen konsulteras i tidiga skeden. Utemiljön vid äldreboenden är viktig, det är också viktigt att boendena kan nås av allmänhet och personal med allmänna kommunikationer.

När lämpliga platser för boenden för känsliga grupper som äldre eller sjuka väljs är det viktigt att platserna inte är sådana som kommer försämrats av klimatförändringarna. Utemiljöerna ska gärna erbjuda skugga och byggnaderna bör placeras och utformas så att nytta kan dras av den omgivande miljön för att exempelvis reglera inomhustemperaturen under extremt varma dagar.

Boenden för personer med särskilda behov behövs i så gott som alla typer av miljöer. Tillgängliga ytor för sådana boenden ska därför finnas på många platser i staden. Genom att blanda boenden för personer med särskilda behov tillsammans med övriga bostäder skapas social hållbarhet. När det är möjligt kan gärna särskilda boenden integreras i vanliga flerbostadshus men det kräver att detta finns med i planeringen av huset innan byggfasen.

Riktlinjer för vård och omsorg

Tillräckligt mycket planlagd mark för äldreboenden och boenden som är anpassade till personer med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar ska finnas.

Vid detaljplanering och lokalplanering ska behovet av offentlig service beaktas, och berörda nämnder konsulteras.

Det bedömda behovet av ytor för offentlig service och möjligheten att inrymma dessa i bostadsområden ska beaktas så tidigt som möjligt i varje planprocess för att skapa social hållbarhet

KULTUR OCH TURISM

Årligen kommer 550 000 – 600 000 besökare till Söderköping. Det pittoreska och charmiga, den långa historien, småskaligheten och närheten skapar attraktivitet. Göta Kanal och kanalhamnen, Smultronstället samt Ramunderberget är de stora reseanledningarna. Stadens offentliga rum, parker, gator och torg bildar ytor för tillfälliga evenemang, installationer och kunskapsspridning. Söderköping är för många en stad som blommar upp sommartid.

Söderköpings attraktivitet bygger till stor del på småskaligheten och stadens långa historia. Det medeltida gatunätet sätter sin prägel och skapar spännande stadsrum. Utvecklingen från medeltidens handelsgårdar till dagens handlegator är synlig och skapar atmosfär och närhet. Äldre kommunikationsvägar, som Storån och Göta Kanal, är idag tillgångar i form av upplevelserum och stråk.

Traditionellt har stadshandeln i Söderköping utvecklats från handelsgårdar till handelshus till handlegator med affärer i bottenplan och bostäder på övre våningar. Detta skapar spännande stadsmiljöer och bör värnas framöver. Söderköpings offentliga rum används också för tillfälliga och kreativa användningar. Exempel på sådant nyttjande är installationer i stadsmiljöer som S:t Ilians kyrka, hängmattor i naturmiljöerna, kunskapsspridning som skattjakter och evenemang som Söderköpings Gästabud.

Tillgången till stadsnära natur i Brunnsparken, Husby, Skönberga, Ramunderberget samt åarna möjliggör och skapar en unik kombination av lång historia och intressant natur i en och samma stad. Söderköpings riksintressen för kulturmiljövården innebär särskilda hänsynstaganden och är en stor tillgång som gör platserna intressanta att besöka. Likaså är Tvärån, Natura 2000 och naturreservatet Ramunderberget samt Husby särskilt intressanta naturmiljöer med samma potential för besökare.

Naturen, vattendrag samt den småskaliga staden med lång historia möjliggör sammanhängande upplevelsestråk baserat på både natur och kultur. I främsta hand Göta Kanal, Storån och dess förlängningar Lillån och Tvärån tillsammans med den medeltida hamnen, Rådhusorget, kvarnområdena, torrdockan, brunnsmiljön och Drothemskvarteren. Eftersom Söderköping är ett turistmål kommer också många besökare hit med särskilda bussturer. Turistbussarna behöver platser där de kan lämna och hämta sina passagerare som gärna får ligga i anslutning till befintliga handels- och turiststråk. Bussarna kan sedan flyttas till platser där de kan stå parkerade några timmar, precis som Sporthallen Vikingens parkering används idag.



Skönberga kyrka

Natura 2000 är ett nätverk inom EU för att bevara den biologiska mångfalden



Drotthems kyrka

Strategi

De kulturhistoriska miljöerna är en tillgång och småskaligheten och närheten är upplevelsebärande. Med respekt för Söderköpings långa historia och tillväxt ska nytillskott i stadsbilden förstärka attraktiviteten. Detta ska ske med varsamhet utan att ta för stor del av det offentliga rummet i anspråk och med aktsamhet om småskaligheten och det medeltida gatunätet.

Kulturhistorien ska ses som en tillgång, bevarande och utveckling kan gå hand i hand. Kanalområdet kan utvecklas till ett turistiskt och kommersiellt centrum året om.

Stadens offentliga rum lämpar sig för evenemang, installationer och exempelvis pop-up utställningar. Det är viktigt att bevara dem och inte bygga bort de fria ytorna som nyttjas både av besökare och invånare.

Kunskapsförmedlingen kan gärna vara i form av nyskapande installationer i kombination med tekniska lösningar.

För en besökare är det betydelsefullt att en stad är tillgänglig och öppen för alla, ren och prydlig. Detta innebär att omsorg om ändamålsenliga beläggningar, praktisk belysning, tydlig skyltning, välskötta fasader och liknande är framgångsfaktorer.

Riktlinjer för kultur och turism

Söderköpings medeltida gatunät ska vårdas.

Kanalområdet ska leva året om.

Vid nybyggnation ska stadsgaturum skapas och de som finns ska behållas.

Upplevelsestråk kan i högre grad bildas mellan stadens blå stråk och besöksmål.

Upplevelsestråken ska vara tillgängliga och bör vara anpassade för gång- och cykeltrafik. Upplevelsestråk är lämpliga att kombinera med exempelvis temalekparker och utsträckta utställningar eller installationer.

De offentliga rummen är betydelsefulla för turismen.

Parkering för evenemang ska finnas i tillräcklig utsträckning.

Riksintresset Göta kanal

För friluftslivet och kulturmiljövården är Göta Kanal riksintresse. Vattensystemet erbjuder upplevelser i natur- och kulturmiljöer och framförallt vattenknutna friluftaktiviteter. I Söderköpings stad finns vandringsleder längs kanalen. Båtlivet är en viktig del framförallt sommartid och lockar turister både från Sverige och andra länder. Vattenområdet används också för paddling. Under hela året finns möjlighet att vandra och cykla. Vintertid gör det korta avståndet mellan strandkanterna att isarna ofta fryser tidigt och lockar därför skridskoåkare både från den egna och närliggande kommuner. Längs med kanalen i Söderköpings stad finns möjlighet till både naturupplevelser (exempelvis på Ramunderberget) och kulturupplevelser i kanalmiljön och riksintresset Söderköping stad (E66).



Göta kanal vis Tingshuset

”Boställe - fastighet som av staten, kyrkan eller kommunen upplåtits till viss befattningshavare, ursprungligen som en större eller mindre del av dennes lön.”
(Nationalencyklopedin, boställe)

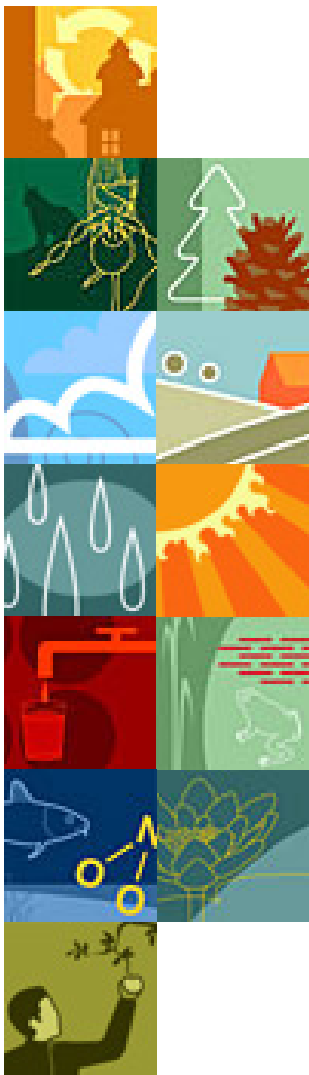
Riktlinjer för riksintresset Göta Kanal

Stadsutveckling som stärker upplevelsen av platsen eller ökar tillgängligheten ses som positiv.

Byggnader som är en del av kulturmiljön (exempelvis slussvaktarboställen, kanalhamnen, planterade alléer och skeppsdockan) ska bevaras och fortsatt ha en exponerad plats i Söderköping.

Vid exploatering i närheten av kanalen bör båtlivets förutsättningar beaktas.

I området längs kanalen ska åtgärder som ökar känslan av offentlighet.



Ett urval av de ikoner som illustrerar miljö kvalitetsmålen

MILJÖ, RISK OCH HÄLSA

Miljöbalken (MB), plan- och bygglagen (PBL), lagen om skydd mot olyckor (LSO), lagen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, lagen om kommunal energiplanering samt miljö kvalitetsnormer lyfter alla vikten av att aktivt arbeta förebyggande i samhällsplaneringen för att främja en hållbar utveckling. Det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik är att lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta. Kommande generationer ska kunna leva i ett samhälle utan gifter, med rik natur och med hållbar utveckling i fokus.

En viktig del av Söderköpings kommuns arbete är att arbeta för att människor inte utsätts för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.

Översvämningsrisker

I de centrala delarna av Söderköping finns ett antal områden som kan komma att översvämmas vid ett 100-årsregn. Vikingavallen är ett exempel på ett sådant område.

När nya områden exploateras ska dagvattnet omhändertas lokalt och om möjligt ska situationen i närliggande områden också förbättras. När förändringar görs i befintlig kvartersstruktur ska det övervägas om dagvattenhanteringen går att förbättra i samband med arbetena. Lämpliga förbättringsåtgärder i befintlig bebyggelse bör behandlas i VA-planen.

Vattenskyddsområden

Vattenförsörjningen till Söderköping sker idag genom infiltration av vatten från Strodammen. Vattenskyddsområdet för dricksvattentäkten är från 1973 och behöver uppdateras. Vattenskyddsområde kommer fortsätta utredas i samband med framtagandet av en ny VA-plan för Söderköpings kommun. Reservvattentäkt för Söderköpings stad finns idag inte inom avgränsningen för FÖP Söderköping stad. I samband med arbetet med VA-planen kommer också dagvattenfrågan och riktlinjer kring den behandlas.

Buller

Söderköping har idag få områden som har bullernivåer över gränsvärdena. Efter att nya E22 byggts kommer de områden som störs av trafikbuller minskas i de centrala delarna av staden samtidigt som ökade hastigheter på den nya vägen också genererar buller i nya områden. Enligt de beräkningar som gjorts förväntas befintlig bebyggelse inte utsättas för buller över gränsvärdena. Ytterligare mätningar och beräkningar bör göras efter att vägen färdigställts. Nya exploateringsområden för bostäder bedöms inte heller utsättas för buller över de rekommenderade nivåerna.

Strategi

Det är viktigt med ett nära samarbete mellan förvaltningarna och kommunägda bolag för att i ett tidigt skede i planeringen förebygga framtida miljö- och hälsorisker samt främja en hållbar utveckling.

Myndighetsutövning och strategiskt långsiktiga mål ska ta stöd i Sveriges 16 nationella miljömål och folkhälsomål. Där det är möjligt ska projekt och tillsynsarbete inom energi-, klimat och miljö kopplas till nationella mål.

Det är också av stor vikt att vara uppdaterad på ny forskning kring hur miljö- och hälsorisker kan förebyggas i planläggning, tillsynsverksamhet samt genom långsiktiga och strategiska program eller planer.

Riktlinjer för miljö, risk och hälsa

Miljö- och riskfaktorer ska hanteras så att miljön i så stor utsträckning som möjligt inte tar skada och att risken för att människor i Söderköpings kommun utsätts för skada eller olägenhet minimeras.

I planläggning sträva efter att samla bullrande verksamhet till redan bullerstörda områden och skydda barn och ungdomar för onödiga risker. Söderköpings kommun ska verka för en god ljudmiljö.

För att minimera framtida miljö- och hälsorisker ska planläggning, tillsynsarbete, enskilda projekt med mera ha sin grund i uppdaterad forskning.

Söderköpings kommun ska bedriva en aktiv tillsyn av förorenade områden, ställa krav på avhjälpande åtgärder i enlighet med lagstadgat myndighetsansvar. Därtill ska kommunen vid planläggning kartlägga om en föroreningsskada ska efterbehandlas. Det ska också framgå i planbestämmelser om bygglov inte får beviljas innan eventuell föroreningsskada har avhjälpits.

Geotekniska förhållanden

Genom de centrala delarna av Söderköping sträcker sig ett stråk med postglacial finlera. Från Tyketorp i sydostlig riktning mot Skogshem och Albogaskogen finns ett stråk med glacial lera och urberg. Från Sparvstigen och söder ut sträcker sig ett långsmalt område med isälvssediment (sand) söderut förbi Gata. Inom området för FÖP Söderköping stad finns ett riskområden för radon i ett stråk från Skönberga, på Ramunderberget och vid Mariehov.

Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) beräkningar är skredrisken som störst längs med Storån, i den centrala sträckningen av ån och väster om Tyketorp och uppströms Tvärån. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har en stabilitetskartering som gjordes 1993 på uppdrag av Statens räddningsverk. Utredningen är gammal men kan ses som en indikation på dagens förhållanden.

Generellt är de geotekniska förhållandena i Söderköping relativt svåra, varför undersökningar bör göras i detaljplanearbetet i princip oavsett vilket område som planläggs för att hänsyn ska tas till säkerhet, hälsa och olyckor.

Söderköpings centrala områden ligger i en dalgång med flera vattendrag (Göta kanal, Storån och Lillån) som sträcker sig från väster till öster. Den naturligt lagrade jorden består främst av naturligt löst lagrad lera, med en tjocklek på upp till ca 80 m som ligger på friktionsjord (morän) på berg.

I marken förekommer två grundvattenytor. Den ena ligger ytligt, direkt under markytan ovanpå den täta leran. Den andra ligger i friktionsjorden under leran och har en hög trycknivå, alltså lyftkraft på jorden. Med beskrivna förutsättningar krävs stor försiktighet och noggrannhet inför projektering och utförande av geokonstruktioner, schaktning och övriga markarbeten som därför även bör inarbetas i kontrollprogram och riskanalyser med avseende på omgivningspåverkan.

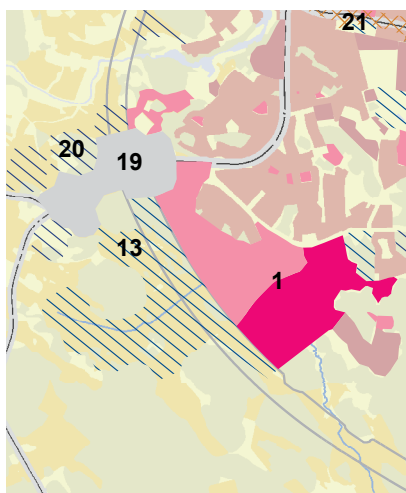
Stadens byggnader och anläggningar är i huvudsak ytligt grundlagda med exempelvis grundmurar, rustbäddar, plintar och plattor men det förekommer även grundläggning på djupet med trä-, betong och stålplåtar. Det innebär en risk att skada befintlig bebyggelse vid markarbeten och därför är försiktighet och kontrollprogram särskilt viktiga.

MARKANVÄNDNINGSKARTAN

Huvuddragen i stadsutvecklingen beskrivs i markanvändningskartan. Här finns mark för bostäder, verksamheter och handel utpekad. Nedan beskrivs först vad de olika symbolerna betyder och sedan vilken utveckling som är tänkt i de olika områdena. Texterna för respektive område innehåller alltså motiv till utveckling och generella förutsättningar för platsen. Viss del av utbyggnaden är beroende av nya vägens sträckning medan andra områden kan byggas ut oavsett om ny E22 har byggts eller inte. Områdena har delats in efter vilken kategori de tillhör.

Symbologi

Mörkare rosa färg betyder utbyggnad av bostäder på lång sikt (12 år eller mer), ljusare rosa betyder kort eller medellång sikt (mindre än 12 år). Befintliga bostäder betecknas med en ljusrosa nyans. Grå betyder utbyggnad av industri- eller verksamhetsmark. Områden som skrafferats (streckats) innebär utredningsområde, alltså områden där lämpligheten att placera verksamheter eller bostäder kan utredas. Osäkerheten i dessa områden är något större än i de områden som fått en heltäckande färg eller så är den framtida användningen av platsen något som behöver utredas och preciseras ytterligare (vilket sker i samband med planläggning). Områden som markerats med rutor innebär omvandlingsområde det vill säga platser som på längre sikt kommer att få en annan användning än den som finns idag.



Utsnitt ur markanvändningskartan. Kartan i sin hela utbredning finns i miniatyr på sida 73 och att se i sin helhet på sida 4 i bilaga 2 *Kartor och illustrationer*.

De markområden som har fått benämningen ”Verksamheter, handel” är i första hand tänkt till verksamheter som behöver skiljas från bostäder. Viss handel kan komma att tillåtas för att kunna bedriva fabriksförsäljning och liknande. Annan handel kan komma att tillåtas först när den inte konkurrerar med handeln i stadskärnan, vid Norr Port och FIX-området.

Varje område har beskrivits med motiv till utveckling och förutsättningar för bebyggelse.

Stadsutveckling oberoende av E22

De områden som beskrivs nedan har potential att utvecklas oavsett när den nya vägsträckningen byggs. I flera fall kommer platserna bli ännu mer attraktiva efter nya E22 men de är inte beroende av vägprojektet. Områdena är utpekade framförallt för bostadsbebyggelse men också annan markanvändning.

1 Alboga väst

Alboga väst är en naturlig fortsättning på nuvarande stadsstruktur. I anslutning till området ligger både skola och förskola (men i samband med en exploatering kommer det finnas behov att komplettera bostadsområdet med ytterligare lokaler för exempelvis förskola och boenden). Platsen har goda förutsättningar för att skapa en effektiv koppling till befintlig infrastruktur. Alboga ligger i ett naturskönt läge med god tillgång till rekreationsområden och när E22 byggs ut kommer det strategiska pendlingsläget förbättras ytterligare.

Vid en kommande planläggning behöver frågor som rör geoteknik och dagvatten studeras närmare med tanke på att det finns risk för översvämning i Högbymrådet. Även behovet av bulleråtgärder bör

utredas när ytorna närmast nya E22 tas i anspråk för att säkerställa att bullret håller sig inom en godtagbar ljudnivå för bostäder.

1a Norra Alboga

För området gäller samma förutsättningar som för Albogadalen. Vid planläggning av de skogbevuxna områdena behöver förutsättningarna för friluftsliv och rekreation utredas vidare eftersom Albogaskogen är ett av Söderköpings viktigaste grönområden. Området söder om Albogaleden och öster om Kompassgatan finns med i Länsstyrelsens kartläggning över Friluftslivet i Östergötland.

2 Norra Fullerstad

Området bedöms lämpligt för planläggning för bostäder eftersom det ligger naturskönt och i närheten av befintlig infrastruktur. Bebyggelse i området skulle kunna fortsätta nyttja den del av väg 210 mot S:t Anna som kommer skäras av vid byggandet av E22/Skärgårdslänken. I samband med planläggning behöver de geotekniska förhållandena utredas vidare. Området ligger idag inom riksintresse för kulturmiljövården och norr om det finns Söderköpings vattentäkt.

3 Harsby ängar

Harsby ängar ligger stadsnära med god tillgång till infrastruktur. Området är naturskönt med god tillgång till rekreationsområden. Genom området löper den gamla banvallen från järnvägen som gick vidare söder ut mot Skönberga och Valdemarsvik, en resurs att bygga vidare på. Vid en exploatering av området skulle järnvägssträckningen kunna vidareutvecklas som ett rekreationsstråk. Området bedöms inte påverkas nämnvärt vid större skyfall men geotekniska förhållanden och dagvatten behöver studeras närmare i samband med att området byggs ut. Ljudmiljön i Harsby kommer förbättras ytterligare när nya E22 byggs.

3a Harsby ängar väst

Området mot Albogaskogen väster om bäcken kan också tänkas vara lämpligt för planläggning men där bör skredrisken utredas i en geoteknisk undersökning för att se om bostadsbebyggelse är lämplig. Inom ramen för detaljplanering måste dagvattenhantering utredas vidare.

4 Norra Husby och Skönberga

Området bedöms lämpligt för planläggning för bostäder eftersom det ligger naturskönt, i närheten av befintlig infrastruktur. Bebyggelse i området skulle kunna hjälpa till att skapa ett nytt rekreativstråk längs Tvärån vilket skulle vara positivt för hela staden. Från Strodammen tas stadens vatten och därför behöver stadsutvecklingen anpassas efter säkerheten för vattentäkten. När ett nytt vattenskyddsområde upprättas bör begränsningarna i exploateringsmöjligheterna bli tydligare. Mellan Husby och Strodammen finns ett naturminne. Delar av området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården. I samband med planläggning behöver också de geotekniska förhållandena och skredrisken utredas vidare. Hur man kopplar området till befintlig gatustruktur måste också utredas.

5 Akveduktens verksamhetsområde (Tåbyvägen)

Förutsättningarna för planläggning av verksamhetsmark norr om Ramunderberget är goda. Synergieffekter kan skapas genom den nya

vägsträckningen tillsammans med Slussportens industriområde. Akvedukten har inte samma skyltläge som Slussportens och därför kan vissa tomter tänkas tillåta mer skrymmande verksamheter. Lokalisering av verksamheter hit gör också att transporter inte måste åka in i centrala Söderköping utan kan svänga av norr om kanalen. Området skulle kunna tänkas användas för bullrande verksamheter och på så vis verka för en god ljudmiljö i staden söder om kanalen. Om tekniska kommunala verksamheter placeras här kan de också dra nytta av den personal och den utrustning som finns där VA-kontoret har sina lokaler idag. Platsen har god tillgång till trafikinfrastruktur och förutsättningarna i och med kommande trafikplats Slussporten kommer förbättras ytterligare. Vid planläggning är det viktigt att dagvattenfrågan utreds för att se till att områdets avrinning inte tillför ytterligare vattenmängder till Trafikverkets akvedukt under Göta kanal.

5a Akveduktens utredningsområde A

När detta område planläggs för ytterligare verksamhetsmark behöver påverkan på Natura 2000-området Ramunderberget utredas vidare.

5b Akveduktens utredningsområde B

Området påverkas av Trafikverkets vägprojekt och är utredningsområde för verksamhetsmark. Vägplanen är en avgörande förutsättning som en utveckling av området måste förhålla sig till.

6 Slussportens utredningsområde

Möjligheten att utöka Slussportens industriområde bör utredas ytterligare. En eventuell utbyggnad skulle kunna bygga vidare på befintlig infrastruktur och fortsätta att samla samma typ av verksamheter i verksamhetsområdet norr om kanalen.

7 Sportområdet och FIX

Området är centralt beläget och i anslutning finns handel och ytor för idrottsverksamhet. Utredningsområdet är markerat för utveckling av idrottsverksamhet med bostäder och handel. För att stärka anknytningen till Storängen och skapa mer liv i området är det lämpligt att komplettera idrottsverksamheten med högre bostadshus om markförhållandena tillåter det.

FIX-området kan fortsätta sin utvecklas med omvandling från industri till handel. De industrier som finns närmast FIX-området idag kan tänkas flytta ut till andra verksamhetsområden på lång sikt och då kan handeln utökas här. På längre sikt kan fler industrier i Hamra tänkas vilja flytta ut till platser där man lättare kan komma in med tunga transporter.

8 Östra och västra kanalområdet

Kanalbolaget är markägare och Göta kanal sätter gränserna för platsernas utveckling. Östra området kan vara lämpligt för anordnande exempelvis centrumnära parkering. Ytorna närmast kanalen skulle också kunna vara lämpliga att utveckla för tillfälliga arrangemang så som Söderköpings Gästabud. Västra kanalområdet är del av ett viktigt stråk för friluftsliv och turism och skulle kunna utvecklas genom att stärka kopplingen mellan kanalhamnen och dockgärdet samt utveckling av parkeringen. För östra kanalområdet kan det komma att krävas ytterligare en bro över Storån ifall området kommer belastas med ytterligare trafik. Frågan bör då utredas vidare.

9 Trädgårdsmästeriet

Centrumnära läge som tidigare varit ianspråktaget av reningsverk och odlingsverksamhet. Ny bostadsbebyggelse innebär att marken kan få ny användning.

Stadsutveckling delvis beroende av vägprojektet

Områdena som beskrivs nedan ligger i närheten av den nya vägen eller längs Erik Dahlbergsgatan och förutsättningarna på dessa platser kommer därför delvis förändras när den nya vägen byggs vilket planeringen också måste ta hänsyn till.

10 Tornvägen och Turegård

Området ligger naturskönt med närhet till skola och förskola. Kommersiell service och tillgång till kollektivtrafik finns i närheten. Det finns god tillgång till rekreatiomsområden och existerande infrastruktur kan byggas ut. Här kan bostäder kombineras med vård eller annan offentlig service. Platsen är inte belägen i närheten av riskområde för översvämning men geoteknisk undersökning bör göras i samband med planarbetet för att utreda ifall det finns risk för skred.

För de södra delarna av området vid Brobyskolan behöver de arkeologiska förhållandena utredas noggrannare för att undersöka utbredningen av den boplat som fanns. Om resultaten visar att platsen skulle kunna bebyggas bör

markstabiliteten därefter utredas i samband med detaljplaneläggningen.

11 Utredningsområde Mariehov

Området lämpar sig för planläggning för i huvudsak bostäder men har en känslig kulturmiljö och hänsyn måste tas till den. I och med byggnationen av nya E22 kommer trafikplats Klevbrinken försvinna vilket kommer innebära att biltrafik från Mariehov kommer tvingas köra norr ut till Slussportens trafikplats innan de kan vända söder ut igen för att köra under Göta Kanal. Planläggning av området bör ske på lång sikt efter att stora delar av utbyggnaden av staden innanför nya vägen har genomförts och med stöd i rapporten om Mariehov.

12 Norra infartsområdet/ Norra trafikplatsen

Området kring korsningen mellan E22 och Linköpingsvägen (Länsväg 210) är ett första möte med Söderköpings silhuett för den som kommer norr ifrån, därför är det lämpligt att fortsätta utveckla platsen. I området kan en rastplats och parkering anläggas i ett läge som anknyter till något

av de gångstråk som leder in till centrala Söderköping eller som går längs med Göta Kanal. Bebyggelse med bostäder, handel och service kan också vara lämplig.

Det är viktigt att frågor som rör det vatten som finns i området (Lillån och Göta Kanal) och påverkan från tillkommande väg dagvatten i diken och liknande utreds nogga för att inte förvärra översvämningensrisken nedströms Lillån. En del av ytan bör användas till dagvattenpark, som skulle kunna ges en sådan utformning att den också förhöjer upplevelsen av platsen. Redan idag finns indikationer på att trafiksituationen kan bli komplicerad om verksamheter som alstrar mycket bilar eller transporter placeras här. Frågan behöver utredas vidare vid planläggning. Idag används en del av området som snöupplag vintertid och ifall området kommer tas i anspråk för bebyggelse behöver det undersökas om det finns några föreningar. Snöupplag skulle vintertid också fortsatt kunna anordnas här förutsatt att grundvattennivån inte höjs ytterligare och att markens infiltration utnyttjas.

12a Norra infartsområdet

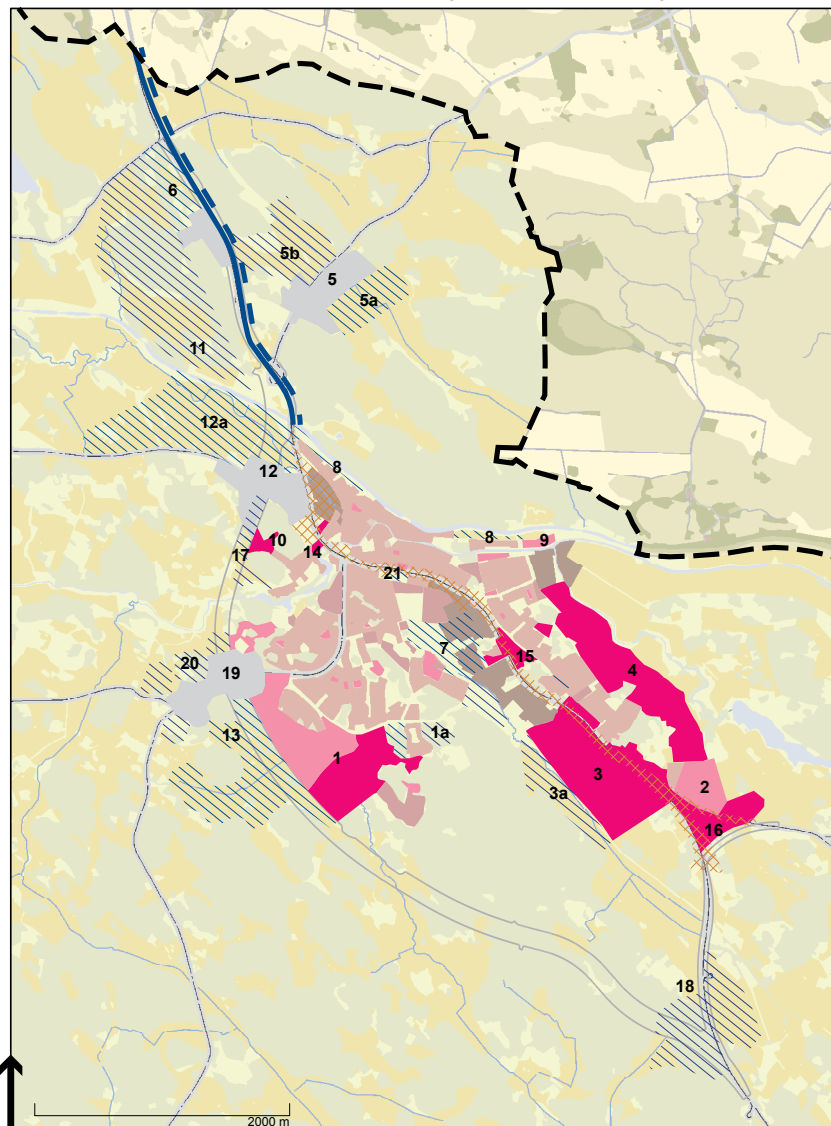
Utredningsområde för verksamheter och blandade funktioner. Trafikverkets vägprojekt är en avgörande förutsättning som vidare utredning av platsens användning måste förhålla sig till.

13 Östra Rydsvägens utredningsområde/Alboga

God tillgång till transportinfrastruktur gör att området anses vara lämpligt för planläggning för verksamhetsmark i anslutning till den nya trafikplatsen. Här skulle service kunna placeras tillsammans med mark för företag. Området blir ett komplement till Akveduktens och Slussportens industriområden.

Fördjupad översiktsplan Söderköping stad

Nuvarande och föreslagen markanvändning



Teckenförklaring

Föreslagen markanvändning

- Framtida kollektivtrafikstråk
- Omvandlingsområde
- Verksamhetsmark
- Bostäder, kort sikt
- Bostäder, medellång sikt
- Bostäder, lång sikt
- Utredningsområde

Nuvarande markanvändning

- Kommungräns
- Skog
- Akermark
- Öppen mark
- Vatten
- Vattendrag
- Bostäder
- Verksamhetsmark
- Större väg
- Vägreservat

SAMRÅDSHANDLING

2017-01-23



Söderköpings kommun

Upprättad på:
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Sammanställt av: Veronica Nuija

Markanvändningskartan finns tillsammans med övriga kartor i bilaga 1 *Kartor och illustrationer*

Stadsutveckling efter nya E22

Nedan beskrivs ett antal utbyggnads-, utrednings- och omvandlingsområden vars utveckling kommer att ske när nya E22 är byggd eller håller på att byggas. På dessa platser behöver alltså stadsutvecklingen ske i takt med vägprojektet.

14 Storåbron

Vid Storåns norra strand på Brobyvägen finns en gräsyta som skulle kunna vara lämplig för bostadsbebyggelse. Platsen är centrumnära och har god tillgång till infrastruktur och service. I samband med planarbetet bör förutom undersökningar för geoteknik, dagvatten och markstabilitet också områdets rekreativvärde och möjligheten till en förbättrad passage utmed vattnet för allmänheten utredas.

15 Länsmansgatan

Området längs Länsmansgatan kan komma att lämpa sig för planläggning för bostäder efter att den tunga trafiken och transporter av farligt gods som idag trafikerar E22 flyttats ut till den nya vägsträckningen väster om staden. Idag

finns två faktorer som hindrar planläggning: säkerhetsavstånd till europavägen och skyddsavstånd till bensinmacken. Området ligger centralt med god tillgång till infrastruktur och bebyggelse i området har potential att läka spåren som E22 lämnar och på så vis förbättra stadsbilden.

16 Södra Fullerstad

Ytterligare utbyggnad av Fullerstad kan bli möjlig efter att Skärgårdslänken byggts ut som en koppling mellan nya E22 och väg 210 mot S:t Anna Skärgård. Ytterligare utbyggnad av området skulle kunna nyttja den infrastruktur som lämnas kvar från befintlig väg 210 mot S:t Anna Skärgård. Området ligger inom befintligt riksintresse för Skönberga kyrka.

17 Vägkorridoren vid Broby

Utredningsområdet vid Broby kan lämpa sig för planläggning. Den exakta vägdragningen kommer avgöra ifall området, på grund av säkerhetsavstånd till exempelvis transporter av farligt gods eller buller, kan planläggas för bostäder eller liknande.

18 Braberg

Området som kommer bli den södra infarten till staden kan komma att planläggas för verksamheter eller industri när efterfrågan på mark blir tillräckligt stor.

19 Västra trafikplatsen

Vid Västra trafikplatsen kan verksamheter som erbjuder service till besökare och förbipasserande placeras. I utformningen av ett eventuellt resecentrum/ en omstigningsplats måste resvanemönster i kollektivtrafiken och långdistanstrafiken vägas in för att kunna erbjuda rätt nivå och rätt typ av service till de olika resenärstyperna. Verksamhetsmark (framförallt för trafikorienterade verksamheter) skulle också kunna placeras här ifall det visar sig lämpligt.

20 Kolstad

På samma sätt som Albogadalen är en strategiskt god placering för bostäder kommer nya sträckningen av E22 ge nya möjlighet till företagsetableringar i anslutning till trafikplatserna. Kolstad är en god placering ur ett logistiskt perspektiv både för transporter norr och söder ut. Platsen har också ett bra skyltläge. Här ska det finnas plats för

både nya etableringar och verksamheter som idag har centrumnära lokaliseringar som vill flytta till områden i ytterkanterna, vilket gynnar stadsomvandlingen. Att lägga verksamhetsområden i utkanterna av staden ökar säkerheten eftersom transporter och farliga transporter inte passerar lika många bostäder. Området kan tänkas få en nordligare utsträckning ifall det i detaljplaneskedet visar sig att området söder ut inte är lämpligt att bebygga.

I de skogbevuxna kullarna i området finns det fornlämningar och en undersökning bör göras även för åkermarken i samband med planläggning. De arkeologiska utredningar som görs i samband med byggnationen av nya E22 kan ge en indikation på i vilken utsträckning det finns ytterligare fornlämningar i området. Dagvattenfrågan ska alltid behandlas noga i samband med planering för den här typen av bebyggelse eftersom den många gånger leder till att stora ytor hårdgörs. Syftet med att planlägga området är inte att skapa nya ytor för handel i Söderköpings ytterområden utan att ge möjlighet att flytta ut verksamheter som har behov av mycket transporter eller av andra skäl kan behöva en placering i stadens ytterområden.

21 Omvandlingsområden

Längs hela Erik Dahlbergsgatan löper ett stråk som behöver omvandlas efter att den nya vägsträckningen byggts. På några platser, så som Norrköpingsvägen och mellan Margaretagatan och Erik Dahlbergsgatan, finns industriverksamhet som ligger i centrala lägen. Dessa områden kommer på lång sikt få en ändrad markanvändning till exempelvis bostäder. Vid byggnation i dessa områden ska behovet av sanering utredas i detaljplaneskedet. Möjligheten att skapa fler tvärstråk för trafik bör också övervägas och exploateringen bekosta del av gatans omvandling.

Omvandling av området vid FIX-punkten och Hamra bör göras så att industri omvandlas till handel och på vis gör plats för vidare expansion i ett av de tre handelsområden som redan finns idag. Detta är en strategi för att behålla styrkan i de handelsstråk som finns idag och inte sprida ut handeln i stadens ytterområden.

NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL

MILJÖKVALITETSMÅL

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer finns för omgivningsbuller, utomhusluft, vatten och regleras i Miljöbalken. Normerna ska iakttas vid planering och planläggning. Om normerna överskrids måste kommunen göra åtgärder. Syftet med miljö kvalitetsnormerna är att de ska ta sikte på en nivå där varken människor eller naturen bedöms utsättas för allt för stor skada.

Luftkvaliteten i Söderköping stad är god enligt beräkningar som gjorts i SIMAIR. Miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och partiklar underskrids med god marginal. Även de årliga mätningarna av kvävedioxid visar goda resultat.

I Söderköpings stad finns fyra vattendrag: Göta Kanal, Lillån, Storån och Tvärån. Flera av dessa uppnår inte god ekologisk och kemisk status. Arbete pågår med exempelvis att åtgärda enskilda avlopp för att förbättra statusen. *God ekologisk status* till 2021 är miljö kvalitetsnormen för Hällaån (Tvärån) och Storån.

Nationella miljö kvalitetsmål

Av Riksdagens 16 fastställda nationella miljö mål är 12 relevanta för FÖP Söderköping stad. Det är *begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, myllrande våtmarker, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, god bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv*. Miljö kvalitetsmålen behandlas i Miljö konsekvensbeskrivningsbilagan.



Ett urval av de ikoner som illustrerar miljö kvalitetsmålen

Regionala miljömål

För Östergötland finns åtta regionala miljömål framtagna av Länsstyrelsen. Det handlar om minskade utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering i bostäder och lokaler, energiåtgärder i industrin, hållbart resande, hållbara godstransporter, ökad produktion av biodrivmedel, ökad produktion av förnybar el och klimatanpassning. FÖP Söderköping stad kan framförallt ge effekter på målet som handlar om energieffektivisering av bostäder och lokaler, hållbart resande, hållbara godstransporter och klimatanpassning. När det gäller klimatanpassning finns tydligare planeringsunderlag när det gäller exempelvis områden som riskerar att översvämmas vid ett 100-årsregn.

Regionalt utvecklingsprogram (RUP) för Östergötland

Det regionala utvecklingsprogrammet för Östergötland har som mål att skapa goda livsvillkor för regionens invånare, skapa ett starkt näringsliv och hög sysselsättning och ett hållbart utnyttjande av naturens resurser.

REFERENSER

KOMMUNALA DOKUMENT

Översiktlig planering

Översiktsplan för Söderköpings kommun 2015-2030. Antagen av kommunfullmäktige 2015-11-04.

ÖP 90 (1991)

ÖP05 (2006)

Översiktsplan 2015-2030

FÖP E22 (2008)

Projektplan – Fördjupad översiktsplan Söderköping stad, daterad 2014-04-03

Inriktningsdokument Fördjupad översiktsplan Söderköping stad antaget av Kommunstyrelsen 2016-05-17 § 43

Planer och strategier

Avfallsplan

Folkhälsopolitisk policy

Handlingsprogram till skydd mot olyckor

Handelsutredning (2015)

Idrottspolitiskt program

Miljöprogram

Kostpolitiskt program

Naturvårdsprogram

Näringslivsstrategi

Program för IT-infrastruktur Söderköpings kommun 2015-2020

Styrmodell för Söderköpings kommun

Trafikplan Söderköping 2010-2015

DOKUMENT FRÅN ANDRA MYNDIGHETER

Boverket *Riksintressen är nationellt betydelsefull områden* Tillgänglig (2016-09-06) <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/riksintressen-ar-betydelsefulla-omraden/>

Länsstyrelsen i Östergötland (2014) *Område av riksintresse för friluftsliv i Östergötlands län – Göta kanals vattensystem*. Tillgänglig (2016-07-05): <http://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/SiteCollectionDocuments/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/Riksintresse%20friluftsliv/V%C3%A4rdebeskrivning%20G%C3%B6ta%20kanals%20vattensystem.pdf>

Länsstyrelsen i Östergötland *Riksintressen för kulturmiljövården i Söderköpings kommun* Tillgänglig (2016-07-05): http://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/byggnadsvard/Pages/soderkopings_kommun.aspx

Länsstyrelsen i Östergötland *Riksintressant naturmiljö, Östergötlands län Nr NRO 050 36 Slätbakens förkastningssystem* Tillgänglig (2016-07-05): <http://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/SiteCollectionDocuments/sv/djur-och-natur/friluftsliv/ostergotlands-natur/riksintressen-ostergotland/NRO05063Slätbakensförkastningssystem.pdf>

Länsstyrelserna (2016) *Checklista för klimatanpassning i fysisk planering – ett verktyg för handläggare på kommun och länsstyrelse*. Tillgänglig (2016-07-05): <http://www.lansstyrelsen.se/Ostergotland/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/klimatanpassning/Documents/Checklista-%20verktyg%20f%C3%B6r%20klimatanpassning%20i%20fysisk%20planering.pdf>

Länsstyrelsen (2012) *Regionala miljömål för Östergötland inom området Begränsad klimatpåverkan – kortversion* Tillgänglig (2016-07-11): <http://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/SiteCollectionDocuments/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/energi/Klimatmålsbroschyr%20webbversion.pdf>

Länsstyrelsen (2010) *Friluftsliv i Östergötland - en regional kartläggning 2010:14* Tillgänglig (2016-10-14): Diarienummer:

<http://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/publicerade-publikationer/2010/Friluftsliv%20version%2020101213%20f%C3%B6r%20publicering.pdf>

Myndigheten för delaktighet (MFD) *Mål för funktionshinderspolicen*
Tillgänglig (2016-07-11): [http://www.mfd.se/
funktionshinderspolic/mal-for-funktionshinderspolicen/](http://www.mfd.se/funktionshinderspolic/mal-for-funktionshinderspolicen/)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Stabilitetskartering finkorniga jordarter Tillgänglig (2016-07-14): [https://www.msb.se/sv/Kunskapsbank/Kartor/
Stabilitetskartering-finkorniga-jordarter/S---stabilitetskartering/](https://www.msb.se/sv/Kunskapsbank/Kartor/Stabilitetskartering-finkorniga-jordarter/S---stabilitetskartering/)

Mälardalsrådet / En bättre sids, Mellankommunal pendling.
Tillgänglig (2016-08-30): [http://www.infraplan.se/
pendlingskartor_2012/Mellankommunal_pendling_files/
Media/MELLANKOMMUNAL%20PENDLING%20
OSTERGOTLAND%20TOTALT%202012/
MELLANKOMMUNAL%20PENDLING%20
OSTERGOTLAND%20TOTALT%202012.
jpg?disposition=download](http://www.infraplan.se/pendlingskartor_2012/Mellankommunal_pendling_files/Media/MELLANKOMMUNAL%20PENDLING%20OSTERGOTLAND%20TOTALT%202012/MELLANKOMMUNAL%20PENDLING%20OSTERGOTLAND%20TOTALT%202012.jpg?disposition=download)

Regeringen *Mål för funktionshinderspolicen* Tillgänglig (2016-07-11): [http://www.regeringen.se/regeringens-polic/
demokrati-och-manskliga-rattigheter/
funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolicen/](http://www.regeringen.se/regeringens-polic/demokrati-och-manskliga-rattigheter/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolicen/)

Region Östergötland (2012). *Regionalt Utvecklingsprogram*. Tillgänglig (2016-04-12): [https://www.regionostergotland.se/Regional-
utveckling/Samhallsplanering/Regional-utvecklingsplanering/
Regional-utvecklingsplanering/](https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/Samhallsplanering/Regional-utvecklingsplanering/Regional-utvecklingsplanering/)

Region Östergötland (2016) *Regional strukturbild för Östergötland – samrådshandling*. Tillgänglig (2016-04-12): [https://www.
regionostergotland.se/Regional-utveckling/Samhallsplanering/
Regional-utvecklingsplanering/Strukturbild-Ostergotland/
Regional-strukturbild-for-Ostergotland---samrad/](https://www.regionostergotland.se/Regional-utveckling/Samhallsplanering/Regional-utvecklingsplanering/Strukturbild-Ostergotland/Regional-strukturbild-for-Ostergotland---samrad/)

Region Östergötland (2016) *Regional cykelstrategi för Östergötland – samrådshandling* Tillgänglig (2016-04-12): [https://wssex.
regionostergotland.se/regsam/Samhallsbyggnad/Infrastruktur/
Cykelstrategi/TSN%202016-195%20Regional%20cykelstrategi%20
samradshandling.pdf](https://wssex.regionostergotland.se/regsam/Samhallsbyggnad/Infrastruktur/Cykelstrategi/TSN%202016-195%20Regional%20cykelstrategi%20samradshandling.pdf)

SMHI *Länsvisa klimatanalyser*. Tillgänglig (2016-04-12): [http://www.
smhi.se/klimat/framtidens-klimat/lansanalyser](http://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/lansanalyser)

SMHI Återkomsttider för extremt väder. Tillgänglig (2016-07-11): [http://www.smhi.se/professionella-tjanster/professionella-
tjanster/statistik-och-data/aterkomsttider-for-extremt-
vader-1.14134](http://www.smhi.se/professionella-tjanster/professionella-tjanster/statistik-och-data/aterkomsttider-for-extremt-vader-1.14134)

Trafikverket *Vägar och gators utformning* Sektion tätort – gaturum
Tillgänglig (2016-11-08): http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga_och_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument_vag_och_gatuutformning/Vagar_och_gators_utformning/Sektion_tatort-gaturum/sektion_tatort_gaturum.pdf

ÖVRIGA KÄLLOR

Kairos Future (2015). *2016: Den perfekta stormen. En sammanfattning av trendföreläsningen "What's on 2016"*.

Kairos Future (2015) *Jakten på möjligheter i en ny tid - Huvudrapport för projektet stora flytt- och boendestudien 30 september 2015*

NAI Svefa *Markstrategi för del av fastigheten Söderköping 2:1 2015-05-20*

WSP - Bullerutredning

Översvämningskartering

Statisticon befolkningsframskrivningar

Synpunkter

Medborgare FIX-punkten (Willys) 2016-06-16

Föreningsliv, kommunala råd, fastighetsägare, näringslivet
Fokusgrupper 2016-09-05, 2016-09-06 (samt synpunkter inkomna efter fokusgruppsmötena)

WSP diskussioner och kommentarer om transportinfrastrukturen i Söderköping 2016-06-28, 2016-09-16

Diskussioner under arbetet med VA-översikten och VA-policyn

Synpunkter inkomna i samband med Trafikverkets presentation av vägplaneförslaget för E22

Synpunkter som kommit fram vid KS info och Allmän beredning

Styrgrupp

Yvonne Persson
Meta Berghausser Pont

Arbetsgrupp

Malin Amér
Ingrid Anjou
Mikael Appelberg
Richard Bardun
Johan Cöster
Johanna Grander
Freddie Håkansson
Anna-Lena Johansson
Marie Landh
Martin Larsheim
Rein Martinsson
Barbro Mellqvist
Veronica Nuija
Jens Samuelsson
Monica Stangel Löfvall
Peter Teske
Hanna Wahlberg

Kartor

Linda Gustavsson GIS-
samordnare
Veronica Nuija
Hanna Wahlberg

Foton

Veronica Lachan
Tomas Pettersson
Söderköpings kommun
Monica Stangel Löfvall

Illustrationer

Anna Sara Bergkvist
Veronica Nuija
Hanna Wahlberg



Söderköpings kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Söderköpings kommun

614 80 Söderköping

0121-181 00 vxl

kommun@soderkoping.se

www.soderkoping.se