



### MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING:

Planen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken och utgår från den praxis som vuxit fram kring tillämpningen av Miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen till den fördjupade översiktsplanen ska godkännas av länsstyrelsen som tar ställning till MKB:s kvalitet. Den fördjupade översiktsplanen och MKB:n kungörs och ställs ut. Beskrivningen bygger på Söderköpings kommuns syn på planens konsekvenser och på uppgifter från den vägutredning och den MKB som upprättats av Vägverket 2000-11. I allt väsentligt följer vägen den i vägutredningen beskrivna sträckningen.

### Planens syfte:

Avsikten är att i en fördjupad översiktsplan för förbifart väg E22 säkra/beskriva vilken mark som ska ligga till grund för fortsatt planering och erforderlig mark för ny vägdragning. I MKB:n anges

också konsekvenser av om E22 bibehålls i dess nuvarande sträckning genom Söderköping.

Här görs en jämförelse mellan om en förbifart inte byggs, det s.k. nollalternativet, och den föreslagna vägsträckningen väst 3.

### Nollalternativet:

Nollalternativet innebär ingen påverkan på brukvärd jordbruksmark..

#### Nuvarande väg E22 genom staden

Nollalternativet innebär att inga standardhöjande åtgärder utförs och alternativet uppnår därför inte avsedd standard. Eftersom väg E 22 är en kombination av lokalväg och nationell stamväg är trafiksituationen i staden påfallande besvärlig vid högtrafik. Väst 3 alternativet i vägutredning 2000-11 innebär till skillnad mot andra alternativ i utredningen att nuvarande väg E22 ersätts i högre grad än andra trafikalternativ.

Med antagen trafikutveckling kommer trafiken genom Söderköping, år 2025, att uppgå till 20 600 fordon per dygn på sträckan mellan anslutningarna av vägen till Linköping (väg 210) och väg mot Östra Ryd (väg 780). På övriga sträckor genom staden kommer trafiken att uppgå till 13 000 – 16 000 fordon per dygn. Belastningsgraden i väg- och gatunätet inne i staden är så stor vid sommarhelger och vardagsdygnets mest trafikerade timme att det blir totalt stopp i korsningarna. Dessa tillfällen inkluderar inte de tillfällena då Göta Kanalbron öppnas och ytterligare förvärrar situationen. Tätortsstrukturen med centrum norr om E22 och en stor del av bostadsbebyggelsen, ca 3000 bostäder, söder om medför ett stort behov för alla trafikantgrupper att korsas E22. Detta borgar

för konflikter mellan den genomgående- och den korsande lokala trafiken.

#### Söderköping med omgivning

Söderköping är en expansiv kommun med stadigt växande befolkning på pendlingsavstånd till Norrköping. År 2007 fanns det 14 000 personer boende i kommunen. I tätorten bor drygt 7000 invånare. Kommunen är en av två kommuner i länet där befolkningen ökat sedan år 1999.

#### Räddningstjänsten och kollektivtrafiken:

Problem uppstår för räddningstjänsten vid utryckningar och för kollektivtrafiken att hålla tidtabeller.

#### Genomfartstrafik på lokalgator

Köbildningar leder till ökad belastning av stadens lokalgator. Trivselsvärdet i staden minskar.

#### Gång- och cykeltrafik

Det finns endast en planskild korsning vid Ringvägen – väg E22 och den är inte centralt placerad. Det saknas därmed trafiksäkra korsningar på en sträcka om en kilometer genom centrala Söderköping.

#### Klaffbron över Göta Kanal

Den befintliga klaffbron är byggd 1965 och renoveras ständigt. Bron behöver bytas inom en inte för avlägsen framtid.

#### Risker

I en s.k. grov riskanalys upprättad av Tyréns AB 2004-11-22 beskrivs vilka risker människor i väg E22:s närhet kan utsättas för. Den direkta slutsatsen är att risker till följd av trafik med farligt gods på E22 genom staden är betydande och att vid all nybebyggelse behöver riskreducerande åtgärder vidtas. Olyckor utmed vägsträckningen redovisas under trafiksäkerhet nedan!



## Buller

I trafikbullerutredning för nuvarande väg E22 utförd av Ingemanssons Technology AB 2003-01-15 anges medelnivå för buller (dygnsekvivalent ljudnivå 2 meter ovan mark) som 55 dB(A) 25-30 meter från väggkant. Vägens omfattning och trafikmiljön på delen förbi riksintresset vid Storån-Kvarndammen är sådant att trafiken bokstavligen överskrider den miljö som riksintresset och småstadskaraktern i grunden står för. Här borde trafikmiljön krympas och de kulturhistoriska värden accentueras. Utsläppen riskerar enligt Riksantikvarieämbetets analys att skada några av de kulturhistoriska byggnader som ligger närmast, däribland medeltidskyrkorna Drothem och S:t Laurenti.

## Vägens relation till landskapet

Det intrång i landskapet som en vägdragning förbi Söderköping skulle ha medfört uppstår inte. Detta är dock inte liktydigt med att landskapet i framtiden skulle ha behållit sitt nuvarande utseende. Landskapet i anslutning till bebyggelsen i Broby, Kolstad och Alboga väster om staden är av intresse för framtida bostadsbebyggelse. Här kan vi därför räkna med att den nuvarande markanvändningen i olika grad upphört och övergått till bebyggd mark. Även i dalgången mellan väg 210 och Göta Kanal finns risk att verksamheter etablerats, vilket inte är önskvärt ur kulturmiljösynpunkt. Däremot kan antas att landskapet öster om staden, som inte omfattas av kommunala utbyggnadsplaner, behållit sin karaktär.

## Vägen relation till staden:

Barriäreffekten som vägen skapar innebär att stadskärnan inte kan utvecklas och byggas ut på det sätt som annars vore möjligt. Boendemiljön mot vägen är sådan att attraktiviteten till området närmast väg E22 är mindre än till övriga delar av stadskärnan. Säkerhetsåtgärder med räcken, skyltar och belysning förfullar miljön.

## Övrig påverkan av betydelse:

Målet om förbättrad boende- och trafikmiljö utmed nuvarande sträckning kan inte uppnås. Den tunga trafiken med åtföljande vibrationer påverkar omkringliggande bebyggelse. Även om miljö kvalitetsnormen inte överskrider för kvävedioxiderna så finns andra ämnen som bensen som släpps ut och är skadliga för miljön. Tillfälligt under sommarhalvåret kan riktvärdena överskridas.

## Alternativ väst 3, båtlyft:

### Nuvarande väg E22

#### Nya förutsättningar

Den största skillnaden för den befintliga genomfarten genom Söderköping är att den ändrar status från europaväg till stadsgata.

Prognos över trafik med olika förutsättningar nedan (Vägverket 2002). Trafiken på E22 genom staden, utmed vägsträcka korsningen med Östra Rydsvägen - Linköpingsvägen räknat som årsmedeldygn. Inom parentes anges andel lastbilstrafik.

Nuvarande situation	13.220 (5%)
Med ny förbifart	6.370 (6%)
Förbifart med länk skärgården	5.740 (6%)

Detta innebär att Söderköpings kommun får betydligt större möjligheter att påverka utformningen av vägen och dess närområde än vad som är fallet om väg E22 behåller sin sträckning genom staden. Detta leder desutom till:

- Minskade föroreningsutsläpp och en mer acceptabel bullernivå.
- Bättre möjligheter att bevara den känsliga kulturmiljön.
- Det befintliga gatusystemet kan utnyttjas bättre.

#### Planeringsförutsättningarna ändras

Kommunen får möjlighet att bedriva den fysiska planering man önskar i syfte att hålla samman staden. Eftersom en förbifart lyfter bort genomfartstrafiken och därmed en stor del av den tunga trafiken så ger detta möjligheter att utföra:

- ett gaturum med stor hänsyn till tätortens invånare och för gående, cyklister och kollektivtrafik.
- befintliga trädplanteringar i gaturummet kan förstärkas med nya planteringar och ge gatan en esplanadkaraktär.
- vägens dominans vid passagen av Storån kan tonas ned och göra det möjligt att förstärka medeltidsstadens och småstadens karaktär i stället.

#### Tillgänglighet

Lokaltrafiken kommer att få lättare att korsna och svänga in på den tidigare genomfarten. Gång- och cykeltrafiken kommer att få en förbättrad framkomlighet.

#### Markanvändning och näringsliv

Med förbifartstrafiken försvinner möjligen en del potentiella kunder. Genom att göra den tidigare genomfarten och dess närområde mer attraktivt så kan man locka nya besökare som uppväger dem man har förlorat. Man kan till exempel med hjälp av tydlig skyltning från förbifarten ge trafikanterna intressant information om vad Söderköping har att erbjuda.



### Ny vägsträckning Klevbrinken –korsning med Linköpingsvägen

Vägkorridoren är densamma oberoende av korsningen med Göta Kanal. Hur väganläggningen förhåller sig till riksintresset Göta Kanal är en avgörande fråga. Den framtida användningen av odlingslandskapet väster om staden påverkas påtagligt.

#### Påverkan på Göta Kanal som riksintresse:

##### Bedömning:

För Göta Kanal gäller strandskydd enligt miljöbalken. Bedömningen är att vägförslaget har ett förhållnings-sätt till kulturmiljön som gör det möjligt att genomföra utan att påtagligt skada riksintresset Göta Kanal eller påtagligt påverka det allemansrättsliga utnyttjan-det av området. Utveckling av dockanområdet för turistiskt ändamål och i viss omfattning bostadsändamål bedöms heller inte påtagligt skada riksintresset. En utveckling för bostäder måste avvägas mot kommunens önskemål att utveckla staden och möjligheter att allemansrättsligt utnyttja området. Ny användning får heller inte allvarligt påverka kulturintresset Göta Kanal.

##### Skäl för bedömningen:

Vägbyggnaden påverkar främst miljön vid Klevbrinken och skeppsdockan med tillhörande byggnader, som är en väsentlig del av kanalmiljön. Landskapet öster om dockanområdet är redan idag starkt påverkat av väg E22 med trafikplats vid Klevbrinken. Den nya vägsträckningen innebär ingen ny störningskälla i området. Trafikplatsen vid Klevbrinken kan dessutom minska i omfång i förslaget. Vägen skär ner närmare dockanområdet men kan anpassas relativt väl till terrängen jämfört med t.ex. det tidigare aktuella tunnelalternativet då vägen skulle schaktas ner ytterligare

tretton meter. En båtlyft som den nu är tänkt kan bli ett historiskt byggnadsverk för Göta Kanal och skulle därmed kunna ingå i riksintresset. Kanalen ligger som förslaget nu ser ut kvar i sitt nuvarande läge. En båtlyft byggs utmed södra kanalstranden och en passage behålls för båtar inom kanalens norra del. Under byggnadstiden behöver kanalen grävas ur och ersättas av konstruktioner av sten eller betong. Bostadsfastigheterna närmast väster om vägen påverkas av buller och vibrationer från trafiken om inte åtgärder kan vidtas för att minska olägenheterna. Detsamma gäller brovaktarbostaden Klevbrinken.

**Dockanområdet 1** kan utvecklas utifrån sin nuvarande användning med utökade verksamheter med marin anknytning och av turistiskt intresse. Bostäder bör kunna vägas in i samma sammanhang. Detta bedöms vara förenligt med riksintresset. Kulturområde K25 Duvkullen med Duvkullens övre och nedre enkelslussar och angränsande järnåldersgravfält anges som naturområde och ska lämnas opåverkat som idag.

En utveckling för bostäder i anslutning till och delvis inom dockanområdet ligger inom område som innefattas av strandskydd. Vid bedömning måste avgöras om tillkommande bebyggelse påtagligt skadar riksintresset och omgivande natur- och fornminnesområden.

**Området söder om kanalen** och mellan befintlig och ny väg E22 med en markanvändning betecknad "Turism" är påverkat av trafik idag och ingår i riksintresset Göta Kanal. En utveckling för turism anses förenligt med riksintresset.

### Vägens relation till landskapet: Sträckning Göta Kanal – väg 210:

##### Bedömning:

**Landskapsavsnittet öster om dockan** och fram till Ramunderberget är starkt influerat av nuvarande E22 med trafikplats vid Klevbrinken. Den nya väganläggningen innebär i detta perspektivet ingen ny störningskälla i området. Den nya vägen ges en sträckning relativt nära nuvarande väg E22 och delvis inom område som redan är påverkat av nuvarande vägsträckning.

**Trafikplatsen med Linköpingsvägen** (väg 210) förläggs inom södra delen av dalgången för att minimera påverkan av landskapsbilden och inte störa stadens silhuett. Linköpingsvägen som följer dalsidan bör inte rubbas alltför mycket ur sitt läge. Genom sådana åtgärder får trafikplatsen ett bättre stöd i landskapet och dalgången hålls i större utsträckning öppen. Likaså bör rampanslutningarna ha en låg marknära profil, allt för att minska barriäreffekten mot staden. Trafikplatsen utgör ändå ett starkt element som tillförs landskapet.

Att behålla ett öppet odlingslandskap i dalgången väster om vägen är av stort kulturhistoriskt intresse inom ramen för riksintresset.

**Ny markanvändning söder om väg 210** vid trafikplatsen bedöms som en naturlig utvidgning av ett verksamhetsområde som ersättning för nuvarande byggrätter.

**En förändrad markanvändning (företrädesvis bostäder) inom del av Dockgärdet** och väster om nuvarande väg E22 får ses som kommunens mål om en tydlig stadsfront mot den nationella vägen.



## Vägens relation till landskapet

Även i detta alternativ är passagen av dalgången väster om Söderköping och hur väganläggningen förhåller sig till riksintresset Göta kanal en avgörande fråga. I det här vägalternativet är också aspekter på den framtida användningen av odlingslandskapet omedelbart väster om staden en markanvändningsfråga av avgörande betydelse. Dalgången är mindre vidlyftig, mindre än en kilometer bred, och sträcker sig från nuvarande vägen ovanför Klevbrinken till slutningen söder om väg 210. Att behålla ett öppet odlingspräglat landskap i dalgången med väg 210 längs den södra dalsidan och kanalen i den norra randzonen är av högt kulturhistoriskt värde inom ramen för riksintresset.

## Sträckning från väg 210 – förbi Broby – Storån – till korsningen med Östra Rydsvägen.

### Sträckning väg 210 – Broby:

Landskapet väster om staden har en varierande topografi med en blandning av ett öppet småbrutet odlingslandskap och löv och barrskogsbevuxna kullar. Storåns dalgång tillhör ett av de mest utmärkande dragen. Det mosaikartade odlingslandskapet vid Broby mellan väg 210 och vägen till Ö Ryd har goda förutsättningar för rekreation och för framtida bostadsbebyggelse i direkt anslutning till nuvarande bostadsområden i västra delen av Söderköping.

**Väglinjen anpassas efter terrängen** vid passage av Brobyområdet. Detta betyder att angränsande bergsformationer kan sparas. En mindre nedschaktning av vägen innebär att påverkan på närmaste större bostadsområde i Broby (radhusområde vid Tornvägen) bedöms bli liten. Andra bullerdämpande åtgärder som exempelvis vallar bör övervägas. Vägsträckningen överensstämmer väl med alternativ A2 i Tyréns land-

skapsanalys från 1995 och som visar en god anpassning till topografi, nuvarande markanvändning, landskapsupplevelse och natur. Vägen har fördelen att ligga i ett lågpunkts- och kallluftstråk som ändå vore olämpligt för t.ex. bostadsbebyggelse enligt Tyréns utredning.

### Sträckning Broby – Storån – Östra Rydsvägen

#### **Naturområden:**

Vägen passerar två av de områden som upptagits i naturinventeringen.

1. Odlingslandskapet vid Storån når idag in mot staden. Vägen kommer att spela stor roll som gräns mellan stad och land. Storån ligger i en smal ravin. Kvarnmiljön kommer miljömässigt att kunna påverkas. Påverkan kommer med hänsyn till avståndet till vägen, c:a 200 meter, att vara begränsad.

2. Ekländskapet vid Kolstad påverkas på likartat sätt som i övriga västliga vägalternativ eftersom korridorerna är de samma.

#### **Rekreation och fritid**

Landskapet nyttjas för rekreation av de boende i Söderköpings västra delar. Såväl odlingslandskapet i Broby som i Bleckstad - Alboga beskärs i hög grad på möjligheterna att nyttja dessa områden som närrekreation i anslutning till bebyggelsen. I nyttjandebegreppet ligger inte minst förlusten av de kvaliteter som gör områdena attraktiva idag. Konsekvenserna av vägen för rekreation och angränsande anspråk på lämplig mark för bostadsändamål är en avgörande fråga. Beträffande Brobyområdet finns inga alternativa områden för rekreation mellan vägen och bebyggelsen varför möjligheterna att passera vägen (förslagsvis utmed Storån) för att nå landskapet väster om vägen blir mycket viktigt att lösa.

#### **Bedömning:**

Ett som förslaget föreslår utökat brospann från 90 till 130 meter över Storån samt inpassning av vägen

mellan de vackra ekkullarna medger en ekologisk korridor för djur och växter. Vägen ska också ges en utformning som begränsar störningar på omgivningen och minska barriärverkan. Planskilda passager ordnas på ett flertal strategiska ställen för att medge möjlighet att bebygga och använda marken på båda sidor om vägen på ett för kommunen lämpligt sätt.

Trafikplatsen med Östra Rydsvägen utformas så att landskapet sparas, påverkan minimeras. Landskapet öster om staden, i Skönberga och Viggeby har inte förändrats. Trafikleden delar dock upp odlingsmark. I anslutning till trafikplatsen kan behov finnas att etablera verksamheter. Förutsatt dessa lokaliseras nordöst om trafikplatsen kan de ses som en utbyggnad/avslutning av staden. Påverkan på odlingslandskapet bedöms som mer begränsad.

## Sträckning Östra Rydsvägen – Liljerumsvägen – Braberg – E22 syd.

Fornlämningsmiljön är rik och namn på byar tyder på odlingsbygder med lång kontinuitet. Här finns i närheten ridstall och orienteringsklubbens stuga. Båda dessa verksamheter nyttjar landskapet i anslutning till tätorten.

En delning av odlingslandskapet kan inte undvikas och innebär begränsningar av ovanstående rekreationsintressen. Flera genombrott (över- eller under förbifarten) kan minska barriäreffekten. Vägens sträckning föreslås följa vegetationsöar mot öster för att inte dela upp landskapet i för stor omfattning. Vägen kan förläggas på en lägre nivå och minska buller mot inte minst öster. Områden som har höga naturvärden (eklandskap) kan påverkas. Efter passagen med Liljerumsvägen och mot Braberg går vägen genom obruten skogsmark där påverkan bedöms som liten.



Söderköpings kommun har ett starkt önskemål om en tvärförbindelse mellan förbifart E22 och nuvarande E22. En sådan länk skulle minska trafiken genom staden påtagligt (se tabell och karta i planbeskrivningen) och också på Albogaleden. Albogaleden gränsar till bostadsområden och har ett flertal utfarter. Vägen bedöms inte tåla genomfartstrafik. En ny väg innebär att delar av odlingslandskapet skärs av. Samtidigt kan odlingsarealer ”återvinnas” öster om Braberg. Värdet av en trafikminskning genom staden får vägas mot det intrång en sådan väg gör. Enligt Vägverket kan vägen som inte har stor regional trafik anpassas till omgivningen dvs. bl.a. de gravfält som finns vid Ljunga.

Nollalternativet är att stor del av trafiken till och från skärgården tar vägen genom Söderköping och stadens utveckling påverkas negativt.

Förbindelse mellan nuvarande E22 och väg mot väg 210 skärgården passerar en tidigare sandtäkt. Bostäder bedöms i begränsad omfattning påverkas av en omdragning av vägen.

Nollalternativet, nuvarande vägsträckning, innebär påverkan av buller på bostäder och också begränsning av kommunens önskemål om utbyggnad av bostäder söderut (område 7, 8 i översiktsplanen ÖP05).

## Säkerhetsaspekter farligt gods

Risken finns för att olyckor med farligt gods kan inträffa på väg E22. Enligt statistik från Räddningsverket passerar idag mellan fem och tjugo transporter med farligt gods vägen varje dygn. Drygt hälften av transporterna utgörs av brandfarliga vä-

tskor, resterande transporter domineras av gasformiga ämnen. Antalet transporter med kondenserad gas under en månad kan vara mellan 12 - 30 st. Sannolikheten för allvarliga konsekvenser vid en farligt godsolycka bedöms med en ny säkrare väg på tillräckligt avstånd från bostäder som liten.\*

En riskanalys/bedömning bör utföras för bebyggelse närmare vägen än 150 meter enligt länsstyrelsen. Olika riskavstånd gäller beroende av typ av bebyggelse. Utifrån senare erfarenheter från analysmodeller i Stockholm kan generella åtgärder för att nedbringa risker dessutom tillämpas inom vägens närområde. För att minimera risker ska områden mellan vägbanan och byggnader inte inrymma anläggningar eller hinder som kan medföra att ett eventuellt avkörande fordon skadas (punkteras).

En särskild parkering/uppställningsplats för farligt gods ska anvisas av kommunen.

## Geoteknik ,vibrationer

Området runt Söderköping består till stora delar av olika leror med varierande mäktighet. Lermäktigheten i Söderköping uppgår till ca 20 m, lokalt till 40m.

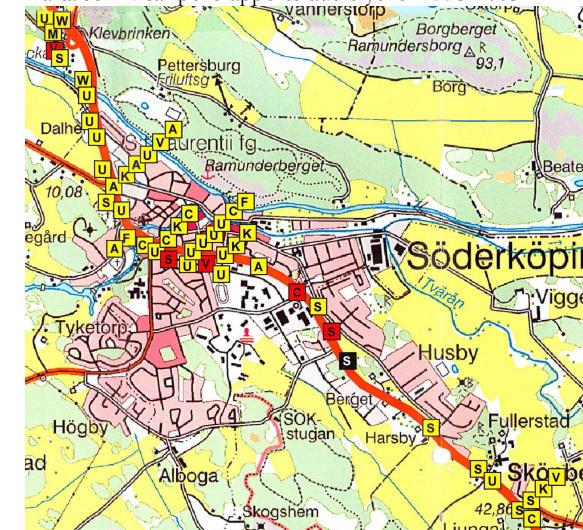
Områden med instabila leror finns i zoner på 100-200 meter kring Göta kanal, Storån, Lillån och Tvärån. I Söderköpings sydvästra delar är terrängen mer småbruten med bergs- och moränpartier uppstickande ur leran.

## Trafiksäkerhet

Genom att viltstängsel föreslås på sträckor i framförallt skogsterräng i alternativen till ny sträckning beräknas viltolyckorna minska. Vägverket anger att

vid en referenshastighet på 110 km/h blir minsta horisontalradie 800 m. Enligt undersökningar medför ökande radier ökad trafiksäkerhet. Ökningen avtar vid radier över 1000 m. Denna radie eftersträvas därför ur trafiksäkerhetssynpunkt. Alla korsningar mellan E22 och allmänna vägar görs planskilda. Olycksfrekvensen, dvs polisrapporterade olyckor, under åren 1993 – 2003 framgår av bilagd karta.

Karta som visar polisrapporterade olyckor 1993-2003



FÖRKLARING	
[F]	Fotgängare
[K]	Korsande
[M]	Möte
[S]	Singel
[U]	Upphinnande
[A]	Avsväng
[V]	Övriga
[C]	Cykel / Moped
[W]	Klövsvilt



## Kollektivtrafik

Mark för spårväg från Norrköing reserveras fram till utredning parkeringsområde söder om Göta Kanal. Motorvägshållplatser med parkeringar föreslås vid trafikplats med Linköpingsvägen respektive Östra Rydsvägen.

## Grund och ytvatten

En detaljerad utredning av ändringar av ytvattnets avrinning har inte genomförts. På karta anges kända avrinningsriktningar. De största vattendragen behöver kuverteras. Vid vägens passage av Storån byggs bro och förmodligen gäller samma vid vägens passage av Lillån. Vid upprättande av arbetsplan bör avrinningen och avrinningsriktningar studeras mera noggrant. Förbifart E22 ligger inte i närheten av vattenskyddsområde för vattentäkt.

## Förorenade områden

Området vid båtdockan kan innehålla föroreningar. Området vid SM-entreprenad är relativt nytt och med den miljömedvetenhet som finns idag finns förmodligen inte några föroreningar.

## Trafikbuller

### Påverkan med buller

Ett hänsynsområde vid sidan om vägen som påverkas av medelbuller högre än normen utomhus, 55 dB(A) ekvivalent, anges schematiskt på kartorna. Hänsynsområdet anges från vägmitt och 70, 100 respektive 125 meter åt varje håll. På nedan angivna avstånd är

medelvärdet dimensionerande. Maximalvärdena ligger inom hänsynsområdet och redovisas därför inte på kartan. Buller avser frifält plan mark. Av planbeskrivning och på kartan framgår att bostadsbebyggelse i mycket begränsad omfattning berörs av buller som överskrider medelvärde eller maximalvärden för buller. Nya bostadsområden planeras inte inom ”hänsynsområdena”.

En enkel bedömning ifrån trolig vägmitt av störda bostadsfastigheter kan falla ut så här:

Lite störd	Mycket störd, skydd behövs	Löses in
3-4 hus påverkas	3 som idag är störda	4 bostadshus
	6 mycket störda. 3 av dessa hus kanske löses in	

Kvarstående påverkan/åtgärdsprogram:

- C:a fyra kilometer av förbifartens 8 km väg passerar eller går över brukningsvärd åkermark. Åtgärder kan behövas för att bibehålla näringarna.
- Albogaleden kan få ökad trafik om inte tvärlänk mot skärgården byggs. Detta kan innebära ombyggnader av vägen.
- Östgötaleden förändras/påverkas av vägens närhet. Passage under ny väg (bro).
- Önskan/behov av bullerskydd vid vissa vägvägnitt markeras på karta och behöver studera ytterligare i arbetsplan.

\* Uppgifter är delvis tagna ur Grov riksanlys utmed nuvarande E22upprättad av Tyréns AB 2004-11-22