

BILAGA 1
UTREDDA ALTERNATIV NY KORTEBOVÄGEN OCH
ANSLUTNING TILL FALKÖPINGSVÄGEN



SAMRÅDSUNDERLAG
2017-03-17

SAMMANFATTNING

Vätterhem AB vill bygga ut bostäder på Strandängen, på östra sidan om järnvägen som går mellan Jönköping och Falköping. För att möjliggöra detta måste det finnas en anslutning mellan östra och västra sidan om järnvägen i form av en planskild korsning med tillhörande vägar. Jönköpings kommun har planer på att leda om Kortebovägen till ett nytt läge, parallellt med järnvägen för att kunna prioritera kollektivtrafik på befintlig Kortebovägen. För att möjliggöra en anslutning för biltrafik till nytt läge för Kortebovägen skall en ny gata från befintlig Kortebovägen anordnas. Från denna gata skall anslutning göras ned till ny planskild korsning under järnvägen och in mot Strandängen.

Syftet med PM är att belysa påverkan, fördelar och nackdelar olika utformningsalternativ har på områdets fastigheter och skyddsvärda ekar och naturområde norr om framtida bostadsområde.

1 UTREDDA ALTERNATIV MED FÖR- OCH NACKDELAR

Under utredningen har olika lösningar tagits fram, nedanstående fyra alternativ är de som valts att utredas vidare.

1.1 BILAGA 1.1, TIDIGARE BENÄMNT DISKUSSIONSUNDERLAG 1

ALTERNATIV MED PASSAGE UNDER JÄRNVÄGEN I NORR. ANSLUTNING FRÅN FALKÖPINGSVÄGEN NED UNDER JÄRNVÄGEN BLIR HUVUDVÄG OCH ANSLUTNING NED TILL NY KORTEBOVÄG BLIR SEKUNDÄRVÄG

1.1.1 FÖRDELAR

- Även om lutningarna är höga har vilplan kunnat anordnas vid anslutningar ned mot ny Kortebovägen
- Ekskog strax söder om Falköpingsvägen klaras utan påverkan schaktmässigt, dock kan enstaka träd ändå påverkas negativt av de stora schakterna.
- Direkt anslutning till Falköpingsvägen
- Anslutning in mot bostadsområdet Strandängen görs i norr vilket medför en fördelaktig exploateringsgrad
-

1.1.2 NACKDELAR

- Anslutning från korsningspunkt befintliga Kortebovägen och Falköpingsvägen gör det svårt att komma ned i rätt nivå för passage under järnvägen i norra läget utan att påverka befintliga naturvärden
- Lutningar på anslutning från Falköpingsvägen ned mot planskildhet under järnvägen ligger som mest på 7.5% och kommer inte att ge någon tolerans för justeringar eller alternativa lösningar i byggskedet eller om korsning vid Falköpingsvägen byggs om till cirkulation
- Stor del av Kortebo 2:20 måste lösas in norr om ny väg om inte stödmur byggs för att minimera markintrång
- Anslutning ned till planskildhet blir primärväg och anslutning ned till Kortebovägen bli sekundärväg vilket kan medför en begränsning i trafikflödet då bussarna får en sämre linje i körningen
- Ombyggnad av vägen till kolonistugeområdet är inte inritad i detta underlag men kommer att påverka ekskogen negativt då utbredningen av slänter går in i ekskogen. Framgår i enligt bilaga 1.3

1.2 BILAGA 1.2, TIDIGARE BENÄMNT DISKUSSIONSUNDERLAG 2

LÖSNING BASERAD PÅ URSPRUNGLIGT ALTERNATIV FRAMTAGET AV WSP I FÖRSTUDIE MEN LUTNINGAR HAR JUSTERATS FÖR VILPLAN VID KORSNINGAR.

1.2.1 FÖRDELAR

- Mindre påverkan på fastighet Kortebo 2:20 då ny anslutning ned till nya Kortebovägen går längre söderut. Minskad påverkan av slänter kan göras genom byggnation av stödmurar eller gabioner
- Vilplan kunnat anordnas på ny väg mellan Falköpingsvägen och nya Kortebovägen, vid anslutningar ned mot passage under järnvägen för att möjliggöra för fordon från Falköpingsvägen att stanna inför vänstersväng ned mot planskildhet.

- Anslutning in mot bostadsområdet Strandängen görs i norr vilket medför en fördelaktig exploateringsgrad
- Eftersom gc-vägen under järnvägen och nya Kortebovägen ligger i yttersväng kan direktanslutning ned till gc-väg under järnvägen anordnas om behov finns. Detta innebär att de cyklister som kommer fram Bankeryd och Trånghalla och skall ned till Strandängen kan sväng av från cykelstråket och ansluta direkt ned till passagen utan att behöva korsa nya Kortebovägen. Detta medför dock att en passage måste anordnas inne på Strandängen i anslutning till bro för järnvägen.
-
-

1.2.2 NACKDELAR

- Lutningar på anslutning mellan Falköpingsvägen och nya Kortebovägen ligger som mest på 8% och kommer inte att ge någon tolerans för justeringar eller alternativa lösningar i byggskedet eller om korsning vid Falköpingsvägen byggs om till cirkulation
- Del av Kortebo 2:20 måste lösas in norr om ny väg om inte stödkonstruktion byggs för att minska markintrånget
- Då planskildheten ligger i den norra delen av området måste en höjdjustering av befintlig väg till koloniområdet anordnas vilket medför att ett flertal befintliga ekar påverkas negativt. Träd måste flyttas eller huggas ned och skyddsvärd skog påverkas negativt.
- Eftersom gc-vägen under järnvägen och nya Kortebovägen ligger i yttersväng kan ingen direktanslutning till en ev framtida plattform på västra sidan om järnvägen anordnas utan att bro för järnvägen förbereds med en bredare öppning än vad som behövs i detta skede.

1.3 BILAGA 1.3, TIDIGARE BENÄMNT DISKUSSIONSUNDERLAG 3

LÖSNING BASERAD PÅ ALTERNATIV ENLIGT BILAGA 1.2 MEN ANSLUTNING TILL FALKÖPINGSVÄGEN ÄR BORTTAGEN FÖR ATT MINSKA MARKANSPRÅK OCH PÅ GRUND AV SVÄRIGHETER ATT UPPNÅ KRAV ENLIGT VGU

1.3.1 FÖRDELAR

- Ingen påverkan på fastighet Kortebo 2:20 då ingen anslutning görs från korsningen för Falköpingsvägen.
- Vägarnas lutningar kan göras enligt VGU 2015. Lutning är ca 4% från planskildhet under järnvägen upp till nya Kortebovägen.
- Påverkan på träd i skyddsvärd naturområde sydväst om projekterad lösning kan minskas då anslutning till Falköpingsvägen tas bort och därför blir inte höjdskillnaden mellan Falköpingsvägen och nya Kortebovägen styrande.
- Gång- och cykelpassagen över nya Kortebovägen och anslutning från Strandängen är placerad där nya Kortebovägen ligger i raklinje vilket medför bättre sikt i korsningspunkten för såväl gångare, cyklister och bilister.
- En framtida anslutning upp till ev. framtida plattform på västra sidan om järnvägen kan skapas mellan järnvägsbro och vägbro då gc-vägen föreslås ligga i innersväng och inte yttersväng.

1.3.2 NACKDELAR

- All anslutning till korsning för Falköpingsvägen omöjliggörs och all trafik måste gå längs med ny Kortebovägen och sedan fördelas via cirkulation el liknande i anslutningspunkt i norr

- Planer på bussgata längs med befintliga Kortebovägen försvåras, alternativt att bussgatan börjar söder om befintlig korsning för Falköpingsvägen
- Planskildheten ligger i den norra delen av området och en höjdjustering av befintlig väg till koloniområdet måste anordnas vilket medför att flera befintliga ekar påverkas negativt och måste flyttas eller huggas ned och skyddsvärd skog påverkas negativt.
- Eftersom gc-vägen under järnvägen och nya Kortebovägen ligger i innersväng kan ingen direktanslutning norrifrån från nya Kortebovägen ned till punkt mellan bro för väg och bro för järnvägen anordnas. Detta medför att de cyklister som kommer fram Bankeryd och Trånghalla och skall ned till Strandängen måste avvika från cykelstråket och korsa nya Kortebovägen vilket medför en sämre lösning än om de hade kunnat åka direkt ned till passagen under järnväg och väg. En direktanslutning hade dock medfört utökad påverkan på ekskog på nordväst.

1.4 BILAGA 1.4, TIDIGARE BENÄMNT DISKUSSIONSUNDERLAG 4

NYA KORTEBOVÄGEN DRAS OM TILL LÄGE PARALLELLT MED JÄRNVÄGEN. I HÖJD MED EV FRAMTIDA STATIONSÄGE BYGGS KORSNING OCH NY VÄG FÖR PLANSKILD PASSAGE TILL STRANDÄNGEN UNDER JÄRNVÄGEN.

1.4.1 FÖRDELAR

- Mindre påverkan på väg upp till koloniområdet
- Bevarande värda ekar och skogsområde påverkas inte i samma omfattning då intilliggande vägar inte byggs om lika omfattande i höjddet.
 - o Dock måste vägarna ned till vattenverket rustas upp vilket medför ombyggnad i mindre omfattning med tillhörande schakter
- Anslutning under järnvägen hamnar mitt i området vilket skulle kunna medge en anslutning mitt på ev. framtida plattform

1.4.2 NACKDELAR

- Lutning på gc-bana längs med väg på västra sidan 6%, enligt VGU skall den inte läggas brantare än 2% om nivåskillnaden är mellan 6-8m
- Sikt i korsning när man kommer från östra sidan ca 40m. Enligt VGU skall en korsning ha minst 80m fri sikt
- Lutning på primärvägen i korsning skall inte överstiga 2.5% inom 50 m åt vart håll.
 - o På Kortebovägen har profilen en lutning norrifrån på 5% fram till korsningen
- Anslutning mot nya Kortebovägen ligger i en innerradie vilket medför sämre sikt.
- Lutning på 6% från passage under järnvägen upp till anslutning till kolonivägen
 - o Svårt för tillgänglighet och angöring mot fastigheter. Får inte vara brantare än 2%
 - o GC-banan får en lutning på 6%. enligt VGU skall den inte läggas brantare än 2% om nivåskillnaden är mellan 6-8m
- Anslutning under järnvägen ligger ca 4m under befintlig mark vilket påverkar höjdsättning av gator och hus om Ebba Ramseys väg skall ligga kvar i läge parallellt med järnvägen vilket medför att skyddsvärd skog kan påverkas vid schaktningsarbeten.

2 SLUTSATS OCH VALT ALTERNATIV

Slutsatsen är att inget alternativ är optimalt.

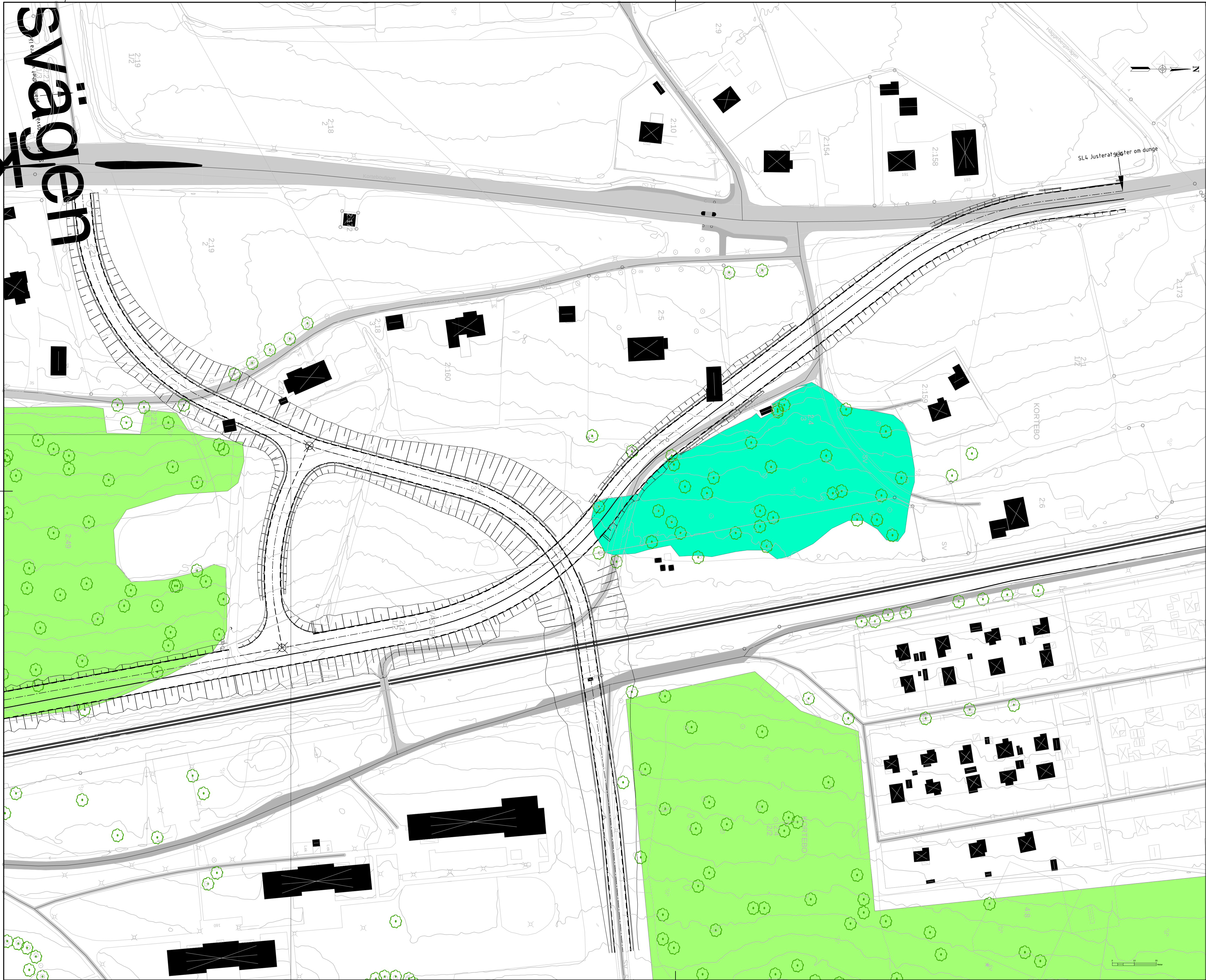
Under utredningstiden har uppkommit att träden och skog i anslutning till Ekelundshov koloniområdet är väldigt bevarandevärda. Alternativ enligt bilaga 1.1, 1.2 och 1.3 medför alla att träd måste avverkas eller flyttas samt att skogen påverkas vid schaktningsarbeten. Alternativ

enligt bilaga 1.4 medför inte samma påverkan men är inte en bra lösning trafiktekniskt och att det ändå kan kvarstå en risk för att träden och skogsområde kan påverkas vid byggnation. Alternativ enligt bilaga 1.1, 1.2 och 1.3 medger också en bättre exploatering än alternativ enligt bilaga 1.4

Efter genomgång av utredda alternativ valdes att gå vidare med lösning enligt **bilaga 1.3**, även om det påverkar bevarandevärda träd och skogsområde erhålls en bra trafikteknisk lösning och en bra exploateringsgrad öster om järnvägen. Geometrin i profil blir bättre för anslutning mellan nya Kortebovägen och Strandängen i detta alternativ, samt att man inte omöjliggör en anslutning till en ev framtida plattform från utrymmet mellan bro för väg och bro för järnväg. Likaså blir sikt i korsning ju längre söderut som korsningspunkten placeras nya Kortebovägen. Passagen för de cyklister och gångtrafikanter som färdas till och från Strandängen under järnvägen placeras på Ebba Ramseys väg. Om gc-vägen lagts i yttersväng hade passagen över Ebba Ramseys väg kunnat utgå. Denna lösning går dock att utreda vidare i senare skede.

3 BILAGOR

- Alternativ 1.1
- Alternativ 1.2
- Alternativ 1.3
- Alternativ 1.4



svärgen

BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----	-----------------	-------	------

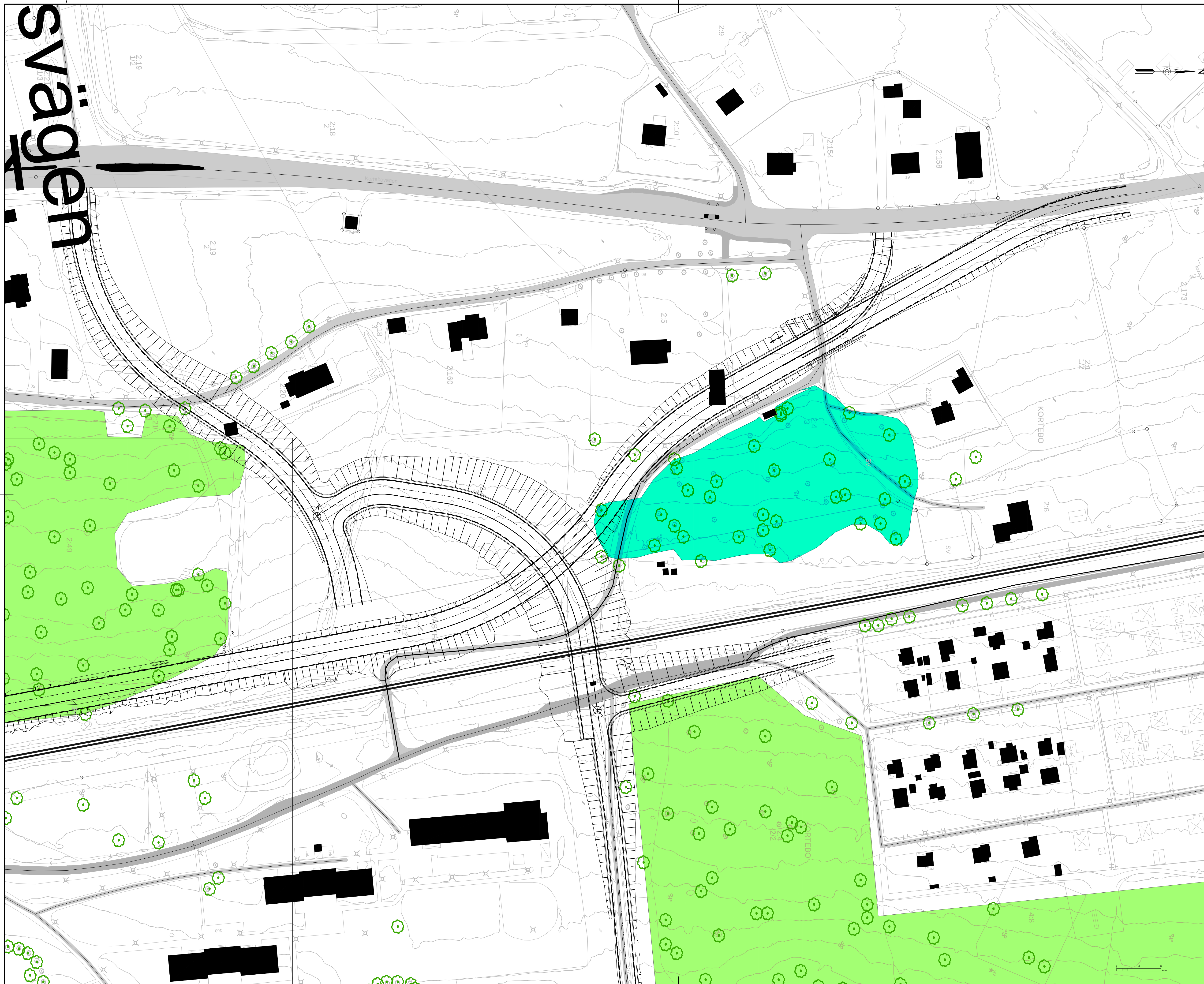


TEL: 010 452 20 00
URL: www.tyrens.se

UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLAGGARE
DATUM	ANSVARIG	

Kortebovägen
Bilaga 1.1

SKALA	NUMMER	BET
		T



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----	-----------------	-------	------



TEL: 010 452 20 00
URL: www.tyrens.se

TEL: 010 452 20 00
URL: www.tyrens.se

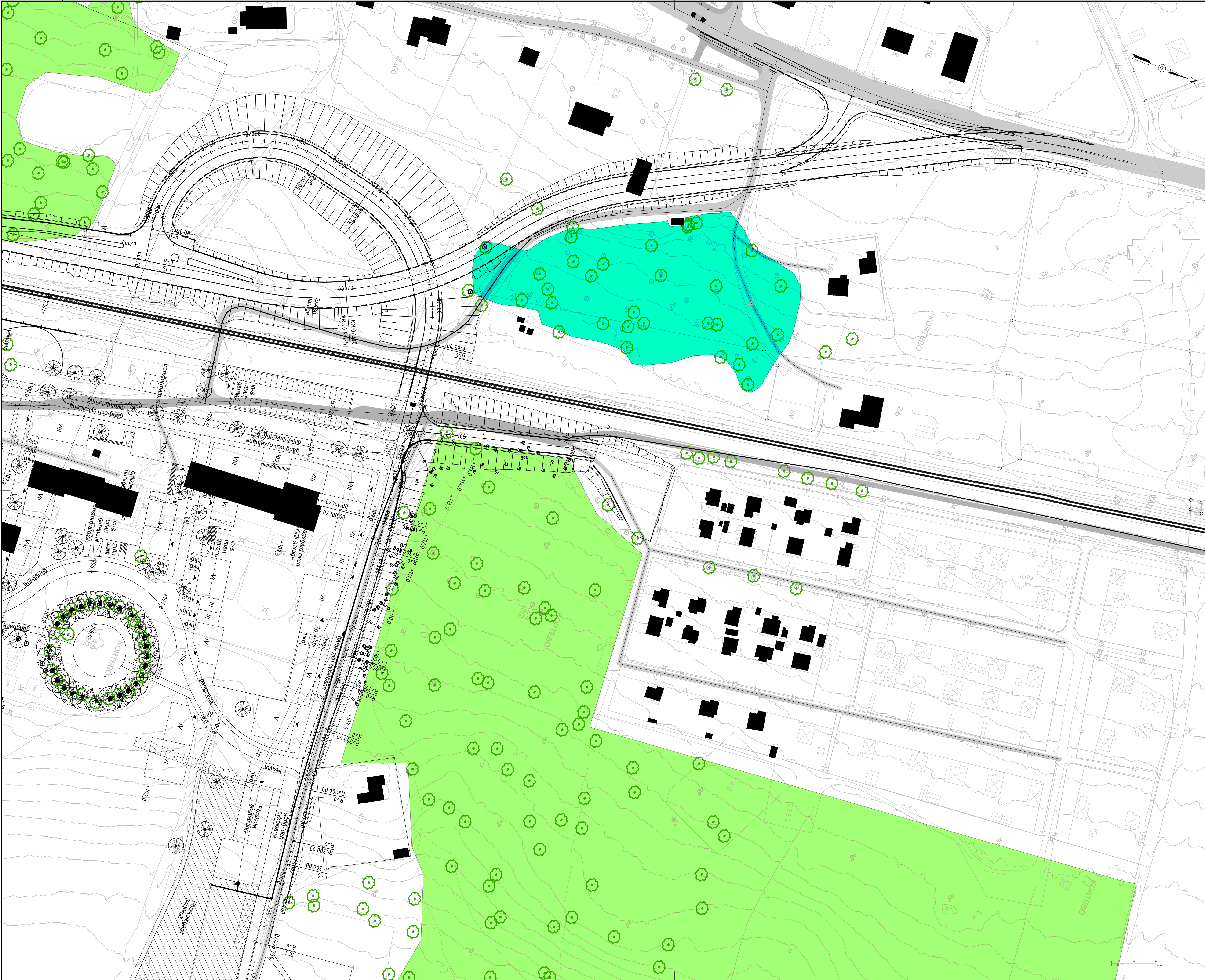
UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLÄGGARE
DATUM	ANSVARIG	

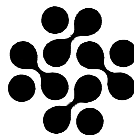
DATUM	ANSVARIG
-------	----------

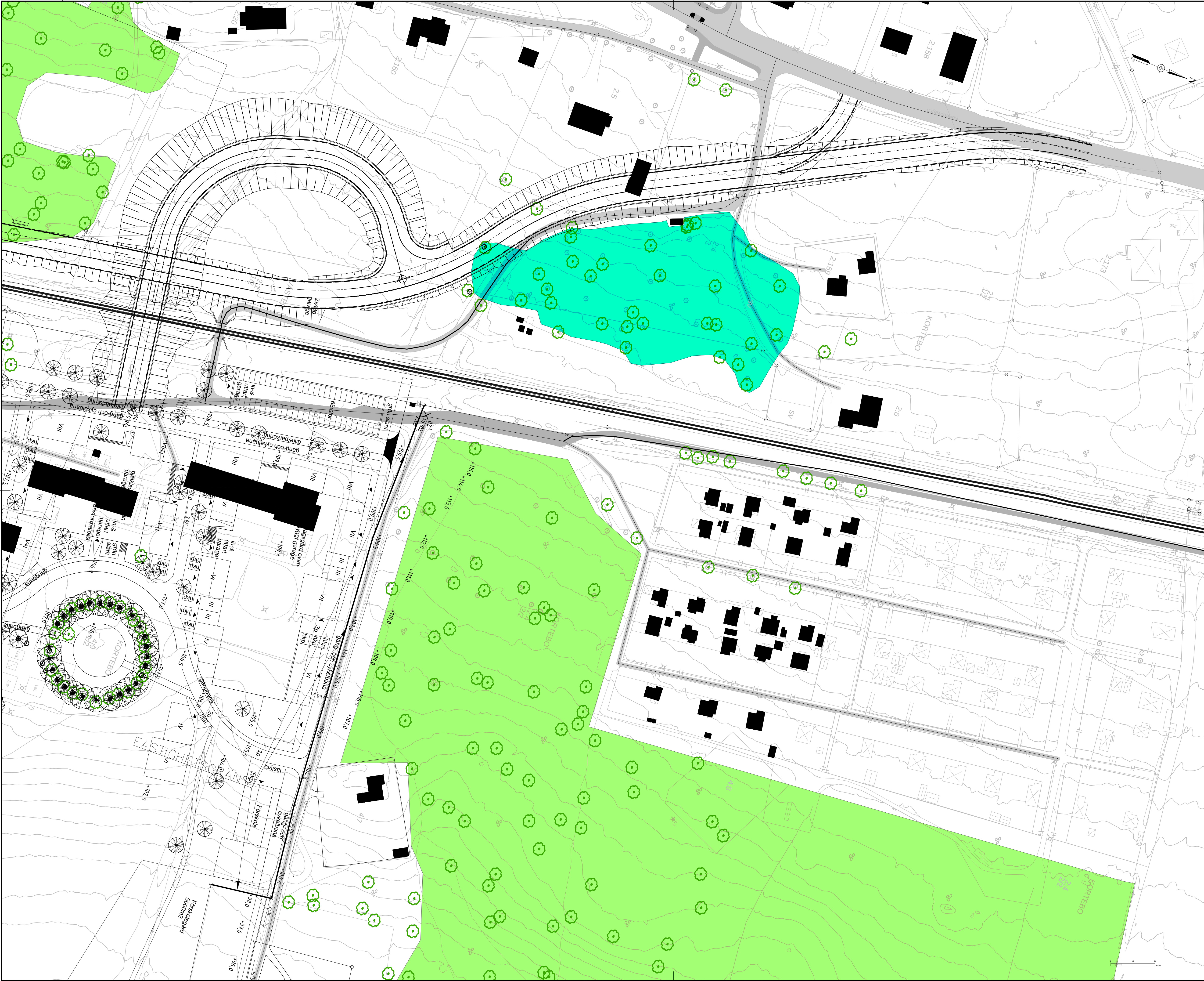
Kortebövågen
Bilaga 1.2

Bilaga 1.2

SKALA	NUMMER	BET
	T	



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
 TYRÉNS TEL: 010 452 20 00 URL: www.tyrens.se				
UPPDRAG NR	RITAD AV		HANDLAGGARE	
DATUM	ANSVARIG			
Kortebovägen Bilaga 1.3				
SKALA	NUMMER			BET
T				



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN



TEL: 010 452 20 00
URL: www.tyrens.se

UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLAGGARE
DATUM	ANSVARIG	

Kortebovägen
Bilaga 1.4

SKALA	NUMMER	BET