

# GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 40 förbi Eksjö

Eksjö kommun, Jönköpings län

Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2016-11-30

Projektnummer: 108206



Dokumenttitel: Gestaltningsprogram Väg 40 Förbi Eksjö  
Vägplan, val av lokaliseringsalternativ  
Skapat av: Structor Mark Malmö AB, Viveca Sennmalm  
Dokumentdatum: 2016-11-30  
Projektnummer: 108206  
Version: 1.0

Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Axel Werner  
Distributör: Trafikverket Region Syd, 551 91 Jönköping  
Telefon: 0771- 921 921

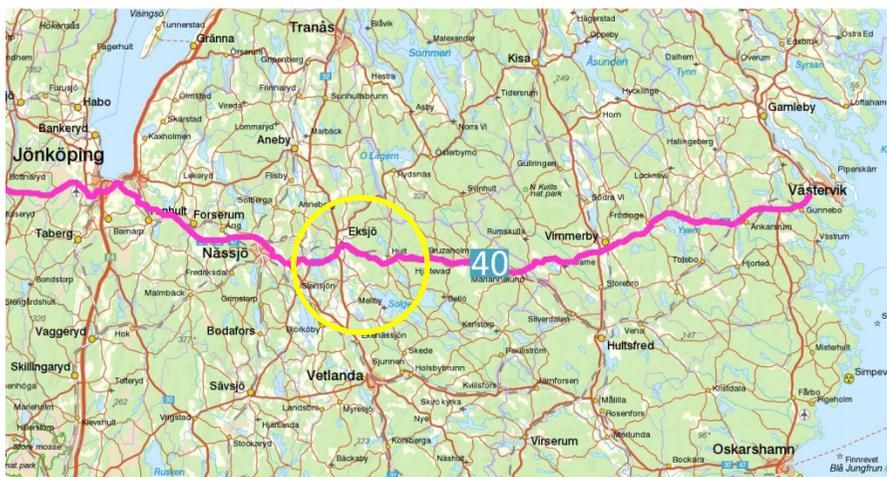
## Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>4</b>
Bakgrund .....	4
Syfte .....	4
Tidigare beslut .....	4
<b>2 Beskrivning av resultat från landskapsanalys .....</b>	<b>5</b>
Landskapsbeskrivning.....	5
Landskapets värde.....	5
Landskapets känslighet.....	6
<b>3 Gestaltningmål och riktlinjer.....</b>	<b>7</b>
<b>4 Övergripande idéer för gestaltningen .....</b>	<b>8</b>
Väggeometri .....	8
Linjeföring.....	8
Sidoområden.....	8
Vegetation .....	9
Broar och trafikplatser .....	10
Dagvattendammar .....	10
<b>5 Beskrivning av de olika alternativen .....</b>	<b>11</b>
Förbättringsalternativet (0+) .....	12
Vägorridor röd.....	12
Vägorridor blå.....	14
Vägorridor grön.....	16
<b>6 Alternativskiljande principer .....</b>	<b>20</b>
Påverkan på landskapet.....	21
Trafikantupplevelse.....	22
<b>7 Rekommendationer inför fortsatt arbete .....</b>	<b>23</b>

# 1 Inledning

## Bakgrund

Trafikverket håller på att ta fram en lokaliseringsstudie för en ny sträckning av väg 40 förbi Eksjö i Eksjö kommun.



Figur 1. Lokaliseringskarta

Väg 40 sträcker sig från Göteborg till Västervik och är en viktig väst-östlig länk som sammanbinder E22 med E4. Väg 40 går i dag genom Eksjö samhälle med stora fördröjningar för genomfartstrafiken och störningar för de boende som följd. Detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö. Vägen är utpekad som riksintresse och ingår i det nationella stamvägnätet.

I den nationella planen för transportsystemet 2020-2025 avser regeringen att avsätta medel för riksväg 40, delen förbi Eksjö. Utredningsområdet är markerat på kartan, figur 2 och utgör det område som man studerat i förstudien till aktuell vägplan. Inom det markerade området studeras var en ny vägsträcka ska dras.

## Syfte

Gestaltningssyftet ska innehålla motiv till valda lösningar samt rekommendationer för fortsatt arbete. Det ska sammanfatta det gestaltningsarbete som genomförts i arbetet med lokaliseringsstudien.

Landskapets förutsättningar och tålighet för olika lösningar ska beskrivas. Gestaltningssyftet ska visa alternativskiljande principer inom de olika korridorerna samt översiktliga riktlinjer för linjeföring och sidoområde.

Gestaltningssyftet ska behandla vägen både ur ett trafikantperspektiv och ur ett så kallat åskådarperspektiv, d.v.s. hur vägen uppfattas från vägen när man färdas på den såväl som hur vägen uppfattas från omgivningen ur ett vistelseperspektiv.



Figur 2. Utredningsområde

## Tidigare beslut

Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade den 13 maj 2013 att ”objektet väg 40 förbi Eksjö kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## 2 Beskrivning av resultat från landskapsanalys

### Landskapsbeskrivning

Området runt Eksjö präglas av ett variationsrikt och småkuperat landskap med närhet till flera sjöar och vattendrag. Berggrunden utgörs huvudsakligen av urberg och bland de lösa jordlagren dominerar moränen österut och isålvssediment i väster. Inom Göljamossen samt en del andra terrängsvackor finns torv.

Den övergripande landskapstypen är *ett variationsrikt och småkuperat landskap*.

Söder om Eksjö finns en dalgång med ett vattensystem av sjöar och åar som förbinder sjöarna. Odlingsmarker är belägna på höjderna och dalgångarnas sluttningar.

Skogarna är starkt barrskogsdominerade, men intill odlingsmarkerna och dalgångarnas å- och sjösystem är lövinslaget ofta påfallande. Näringslivet är främst knutet till skogsindustrin.

Landskapet i utredningsområdet är i väster präglat av staden och har karaktären av ett vardagslandskap<sup>1</sup> innehållande bla industriområde, kraftledningsgata, väg 32 och bensinstationer. Siktlinjen är stor i det öppna våtmarksområdet vid Nifsarp. I öster mellan Höreda och Björka finns ett ålderdomligt kuperat kulturlandskap med inslag av röda gårdsbyggnader och stengärdesgårdar.

Norr om Björnshultasjön återfinns ett vackert område med gamla ekar.

Variationen av jordbruksmark som ger viss rumslighet i kombination med tät barrskog gör att det är lätt att orientera sig. Landmärken fungerar ofta som orienterande referenspunkter som man kan se på långt håll. I aktuellt område är det främst kraftledning som ger en viss orienterbarhet.

---

<sup>1</sup> Ett landskap vi bor och verkar i till vardags, ofta med en stor utbyggnad av infrastruktur

### Landskapets värde

De flesta naturvärden är kopplade till naturbetesmarker i anslutning till odlingslandskapen kring Björka by, Gummarp och Björnshult. Brukningsenheterna är små och flikiga och utgörs av en blandning av brukade åkrar och betesmarker samt ålderdomliga gårdsmiljöer. Flera av hagarna har delvis kvar karaktären av stenbundna naturbetesmarker med en artrik flora.

Även vattenlandskapet längs Kvarnarpaåns dalgång, med en mosaik av öppna och skogsbevuxna våtmarker, öppet strömmande samt lugnflytande vatten, har höga naturvärden. Den utrotningshotade arten utter ses ofta vid Kvarnarpaån. Området är genom den rika tillgången till vatten även en viktig förutsättning för omgivande markers naturvärden.

Markanvändningen domineras idag av skogsbruk och cirka 60 % av markytan inom inventeringsområdet utgörs av tall- och granplanteringar. I höjdlägen och sluttningssoner finns fläckvis ännu kvar små odlingslandskap av ålderdomlig, småbruten karaktär

Markerna kring väg 40 och Eksjö bedöms främst ha värde för det lokala friluftslivet. Skogsområdena och jordbrukslandskapet ger goda möjligheter till aktiviteter som jakt, vandring, ridning, joggingturer, svampplockning och liknande. Sjöar i området ger goda möjligheter till aktiviteter såsom fiske, bad, och skridskoåkning. Flera av sjöarna har tätortsnära lägen med bebyggelse avsedd för boende i närheten, vilket ytterligare stärker dess vikt för rekreation och friluftsliv.

## Landskapets känslighet

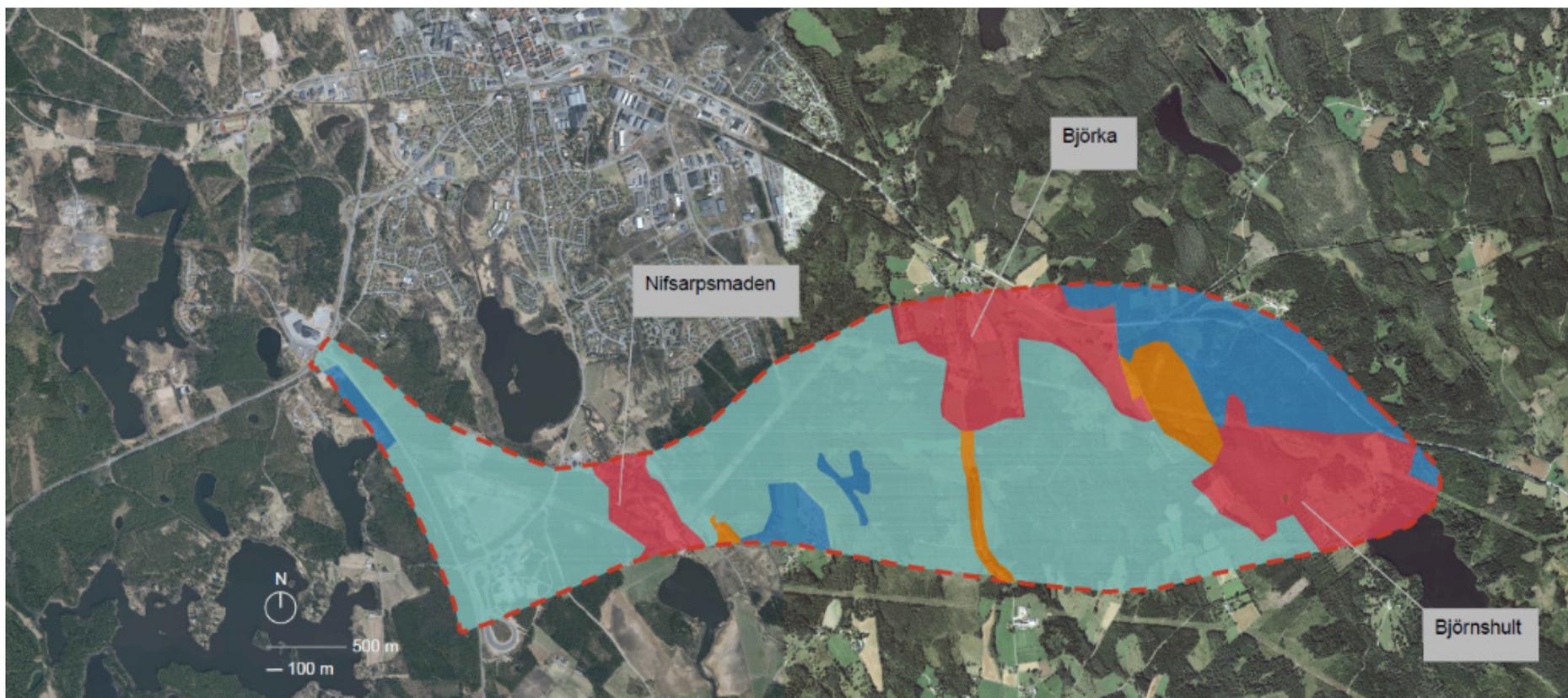
Karaktäriseringen av området visar även på tidvis höga värden för landskapets bild samt rekreations- och upplevelsevärden.

Studerat område består till största del av barrskog på flacka slänter eller höjdparter. Dessa partier är inte särskilt känsliga för en ny vägdragning. Småkuperade områden som finns företrädesvis i den östra delen är känsligare. Enskilda kulturobjekt som fossil åkermark är inte unika för denna del av Småland och är därför inte lika värdefulla som ett kulturlandskapsområde i sin helhet.

Kartbilden nedan, figur 3, visar vilka områden som är känsligast för det ingrepp som en ny väg innebär.

De känsligaste delarna finns i området Nifsarpsmeden, Björka samt Björnshult.

Mycket stor känslighet innebär att det finns stor risk för att betydande värden kan gå förlorade redan med en mindre förändring eller ett mindre ingrepp. Mycket liten känslighet innebär att en sådan förändring inte nämnvärt påverkar det aktuella landskapets värden.



Utredningsområde

Mycket liten känslighet  
Viss känslighet

Stor känslighet  
Mycket stor känslighet

Figur 3. Känslighetsanalys

### 3 Gestaltningmål och riktlinjer

Projektmålen finns presenterade i sin helhet i *Vägplan, val av lokaliseringsalternativ*. Här kommenteras hur målen omhändertagits i gestaltungsarbetet. Riktlinjer beskriver hur målen kan uppnås.

Det övergripande gestaltningmålet är

- Vägen ska anpassas till landskapet

Följande generella riktlinjer för gestaltungsarbetet har formulerats:

- Övergångskurvor i form av klotoider ska användas för en mjuk linjeföring och för att underlätta vägens anpassning till terrängen
- Överskottsmassor kan användas för att jämna ut slänter
- Bergskärningar och slänter ska utformas likt omgivande terrängskarakterer
- Eventuella bullerskyddsåtgärder ska utföras med stor hänsyn till närmaste omgivning
- Plantering ska med arter som redan finns i området
- Landskapets karakterer åskådliggörs för trafikanten
- Utformning av dagvattendammar och diken ska anpassas till landskapet
- Utblickar över befintliga och/eller nya våtmarker bör inte störas av räcken.

Följande objektsspecifika riktlinjer för gestaltungsarbetet har formulerats:

- Skogs- och jordbruksmark ska vara brukbar fram till vägområdet
- I öppet jordbrukslandskap ska en så låg vägprofil som möjligt eftersträvas
- Vägens bankslänter i jordbruksmark utförs om möjligt flacka.
- Bron över Kvarnarpaån bör gestaltas med stor omsorg
- I skogspassager bör ett naturligt utseende eftersträvas med terränganpassade slänter



Figur 4. Nifsarpsmeden



Figur 5. Väg som är anpassad till landskapet genom sin släntutformning och linjeföring. Exempel från E6 vid Falkenberg.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Exempelbanken.se

## 4 Övergripande idéer för gestaltningen

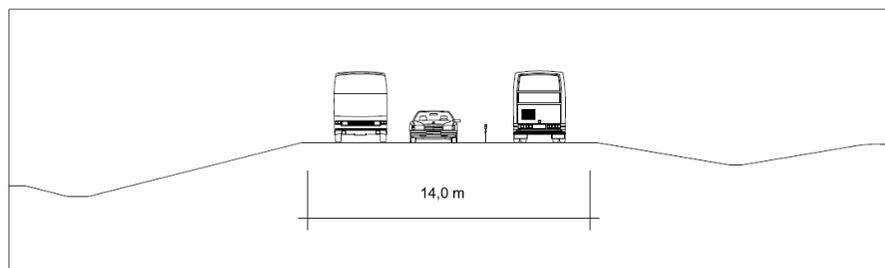
### Väggeometri

Den planerade vägen ska ha målstandard mötesfri trafikled som trefältsväg (2+1). Den belagda bredden är 14 meter och i mittremsan föreslås ett vajerräcke.

Vid trängre och känsliga miljöer eller där bankslänt är högre än 3 meter eller där säkerhetszonen inte kan uppfyllas föreslås sidoräcke längs vägen.

Viltstängsel bör om möjligt undvikas i det öppna jordbrukslandskapet. Ett eventuellt viltstängsel placeras utanför vägens 11 meter breda säkerhetszon, vilket ur gestaltningssynpunkt är negativt då det visuellt förstärker vägens bredd.

Referenshastigheten är 100 km/tim.



Figur 6. Principsektion 2+1-väg

### Linjeföring

Vägen ska anpassas till omgivningen och underordnas landskapet, snarare än tvärtom, genom att landskapets förutsättningar tas tillvara och utnyttjas vid gestaltningen av vägen.

Det småkuperade landskapet ställer höga krav på linjeföring i plan och profil. Genom att förskjuta korridorerna i sidled endast ett tiotal meter kan värdefulla träd eller åkerholmar sparas.

Den horisontala linjeföringen bör följa landskapets formationer. En väg som inte är anpassad till landskapet skapar sår och fula skärningar.

En väg som går mot vinkelrätt mot höjdkurvorna får en stor påverkan på landskapsbilden.

I ett öppet landskap ska vägen helst ligga på en bank 1-1,5 meter över terrängen. Det är bäst ur trafikantupplevelse samt för avvattning av vägkroppen.

### Sidoområden

Grundprincipen är att sidoområdet anpassas till omgivande landskap. Vägen upplevs därigenom mindre dominerande och dess kontrastverkan minskar. Om delar av sidoområdet kan återföras till ursprunglig markanvändning bör detta övervägas. Därmed kan också den areal som väghållaren får skötselansvar för minska. De ytor som under vägbyggnadsskedet tillfälligt måste tas i anspråk, kan lösas med "tillfällig nyttjanderätt" (35 § Väglagen).

Där man inte kan undvika skärningar eller bankar för att få en acceptabel lutning på vägen bör dessa utformas med särskilt stor hänsyn.

- Vägbankar bör utformas med konkava slänter
- Skärningar bör utformas med konvexa sidor.



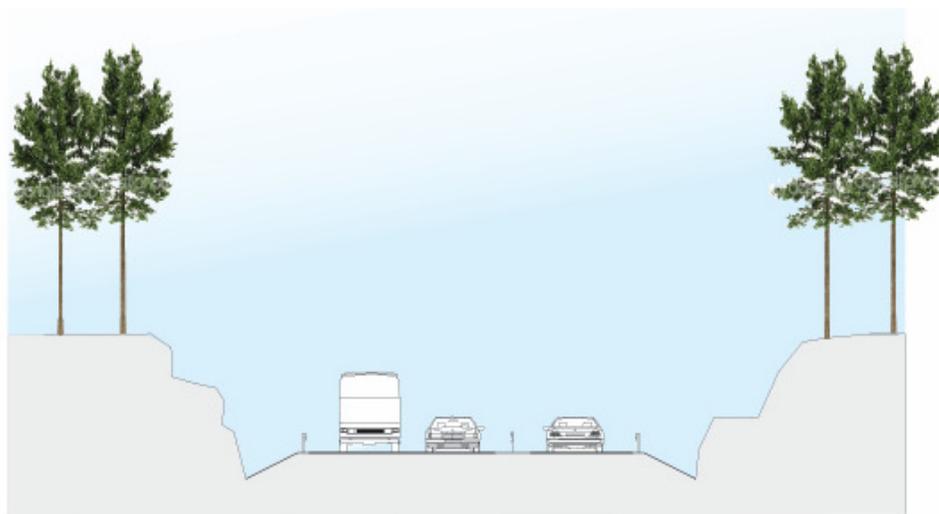
Figur 7. Bankar utformas med konkava slänter och skärningar med konvexa sidor.

Bankar som är högre än tre meter bör jordtäckas och planteras för att mildra vägens dominerande karaktär.

En konstant bredd på skärning och bank ger varierande släntlutning och harmoni med omgivningen.

I det öppna landskapet bör slänterna vara så flacka som möjligt (1:9). Mjuka avrundningar av släntkrön i åkermark kan medverka till att marken kan fortsätta brukas nära vägen, vilket är positivt. Vägdikeynas djup och utbredning bör hållas så små som möjligt.

I skogspassager bör ett naturligt utseende eftersträvas med terränganpassade slänter. Det kan åstadkommas med exempelvis avsatser som kan bli en bra grogrund för etablering av naturlig vegetation.



Figur 8. I skogspassager eftersträvas ett naturligt utseende.

## Vegetation

I odlingsmark anpassas sidoområdet till omgivningen genom att stor hänsyn tas till befintlig ängsvegetation som sparas, återetableras eller aktivt nyetableras. På så vis minskar man den tid det tar för vägen att bli en mer naturlig del av landskapet. Bästa sättet att ta tillvara på befintlig vegetation är att nyttja de frön och de vegetativa delar som finns i det översta marksiktet, normalt 20 cm eller mindre.

Vid vägdragning genom skogsmark bekläs sidoområdena med fältskikt och buskvegetation. Genom att använda arter som redan finns i området kommer väggrummet visuellt bli en del av omgivningen. Planteringen ska ansluta till befintlig vegetation och upplevas som en del av landskapet.



Figur 9. Brynplantering förankrar vägen i den omgivande terrängen.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> VGU, VV publikation 2004:80

## Broar och trafikplatser

I så stor utsträckning som möjligt ska träd och naturmark kring trafikplatser och i restytor bevaras och skyddas under byggtiden.

De höga bankar som blir nödvändiga för trafikplatser ska gestaltas med växtlighet som ansluter till omgivningen. Slänter ska anpassas efter befintlig terräng så att de smälter in så mycket som möjligt.

På de ställen där vägen utgör en sådan barriär att port krävs bör denna anläggas så lågt som möjligt för att vägens profil ska hållas nere och höga bankar undvikas. Vägporten kan fungera som passage både för storvilt, för friluftsmänniskor och för lantbruksfordon.

En trafikplats som samtidigt är en infart till staden kan ges ett medvetet formspråk som på ett positivt sätt kan framhäva och annonsera korsningen.

Bron över Kvarnarpaån bör gestaltas med stor omsorg då den ligger i ett exponerat läge. Bankar och slänter bör bekläs med vegetation som finns på platsen. En trespannsbro ger ett luftigt intryck och ger möjlighet till passager längs vattendraget samt en strandbrink.

## Dagvattendammar

Dammar ska utformas och anpassas efter terrängen. För att inte ta onödig mark i anspråk bör restytor längs vägen utnyttjas för lokalisering av dammar.

Synligt krossmaterial ska undvikas. Kanter ska förberedas för etablering av för platsen lämpliga växtarter.



Figur 10. Exempel på trespannsbro.

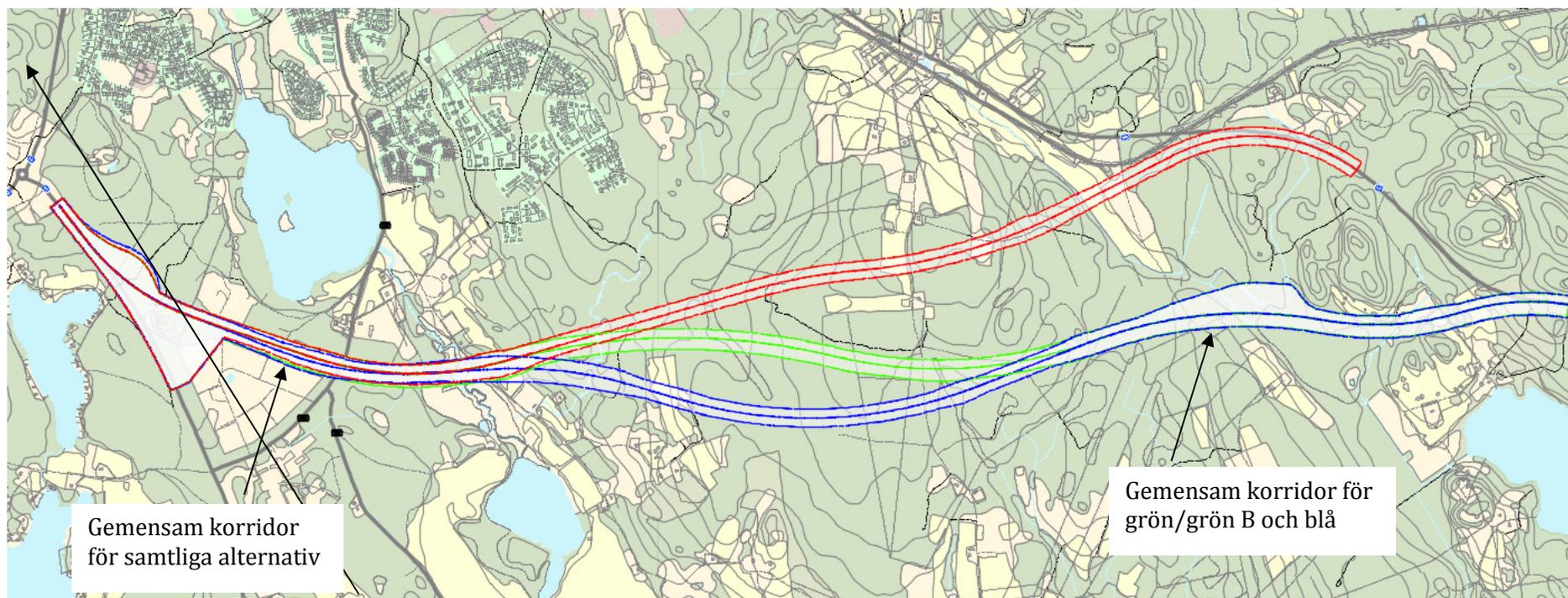


Figur 11. Dagvattendamm med naturlika planteringar.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Foto från Veg Tech

## 5 Beskrivning av de olika alternativen

Fyra korridorer studeras i lokaliseringsstudien – röd, blå och grön A/grön B, se figur 12. En tänkbar väglinje har studerats i respektive vägkorridor. I ett sent skede av studien har en variant av den gröna korridoren tagits fram (grön B). Denna variant innebär färre planskildheter, men är för övrigt lik korridor grön. Nedan följer en beskrivning av de olika alternativen från väst till öst. Figurerna ger också en vägledning till beskrivningen.



Figur 12. Översiktskarta med korridorerna röd, blå och grön/grön B

### **Förbättringsalternativet (0+)**

Alternativet innebär att befintlig sträckning av väg 40 behålls samtidigt som åtgärder för att uppnå projektmålen genomförs.

För att förbättra framkomligheten för den långväga genomfartstrafiken byggs två korsningar om till trearmade cirkulationsplatser.

Förbättringsalternativet innebär också att antalet korsningspunkter minskas.

### **Alternativ röd**

Vägkorridor röd är det nordligaste alternativet av de fyra föreslagna nysträckningsalternativen och utgår från en punkt strax söder om Abborraviksrondellen. Korsningen med väg 32 utformas med brolösning som en sk "fly-over". En planskild korsning för gång- och cykeltrafik anordnas i anslutning till denna trafikplats. Strax norr om en kraftledningsgata viker vägkorridoren av österut och går parallellt och norr om denna i cirka 800 meter.

Korsningen för väg 893/väg 40 utformas planskild där väg 40 går på trespannsbro över väg 893 och en gc-väg.

Över Kvarnarpaån förläggs vägen på en luftig trespannsbro (50 m). Detta görs dels för att åstadkomma en planskild korsning för vandringsleden samt utterpassage dels för att vägen sedan ska kunna gå planskild över vägen som ligger strax öster om vattendraget. Stor omsorg ska läggas på utformning av vägbankar, slänter och strandbrink. Den befintliga trumman under vägbanken och den befintliga fördämningen i betong bör anpassas till ny utformning. En enklare gångbro över vattendraget behövs för vandringsleden. Sammantaget kräver åtgärderna tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Fram till och med Nifsarpsmaden är samtliga korridoralternativ sammanfallande i plan och profil.

Någonstans sydost om Kvarnarp vill kommunen ansluta sitt kommunala vägnät till den nya förbifarten via en trafikled från östra industriområdet. Denna korsning kan komma att utformas som en trafikplats. Väg 40 kommer att gå över den nya trafikleden, som måste grävas ner.

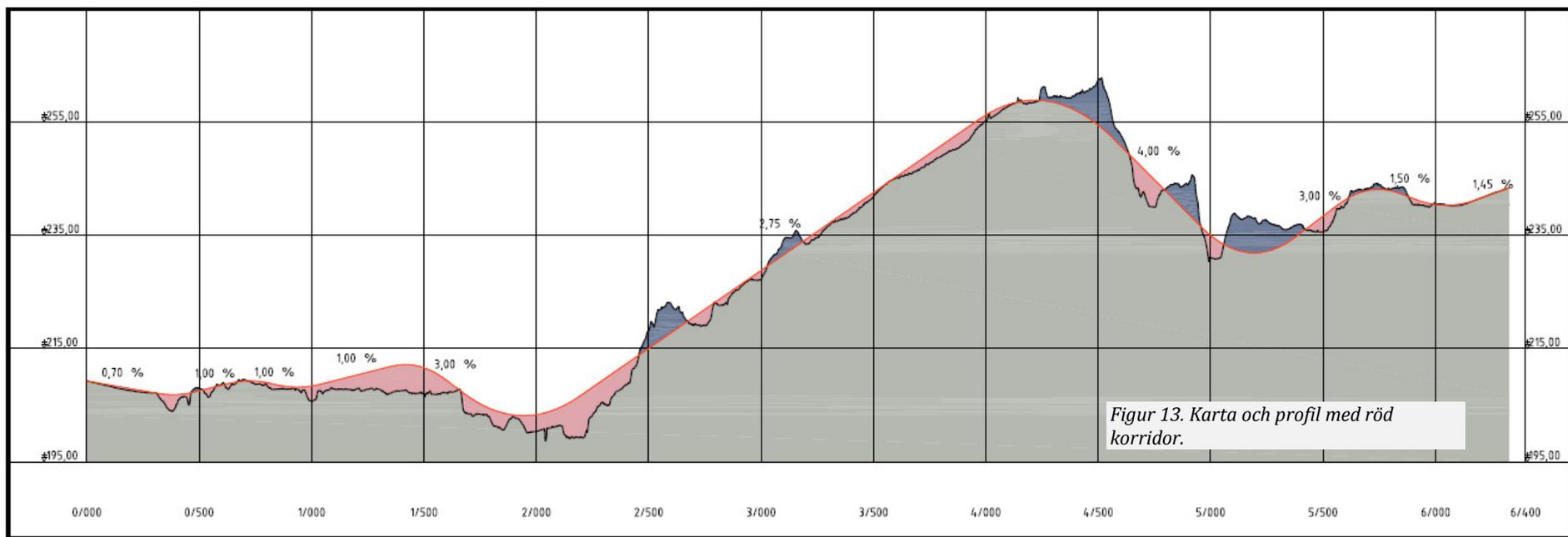
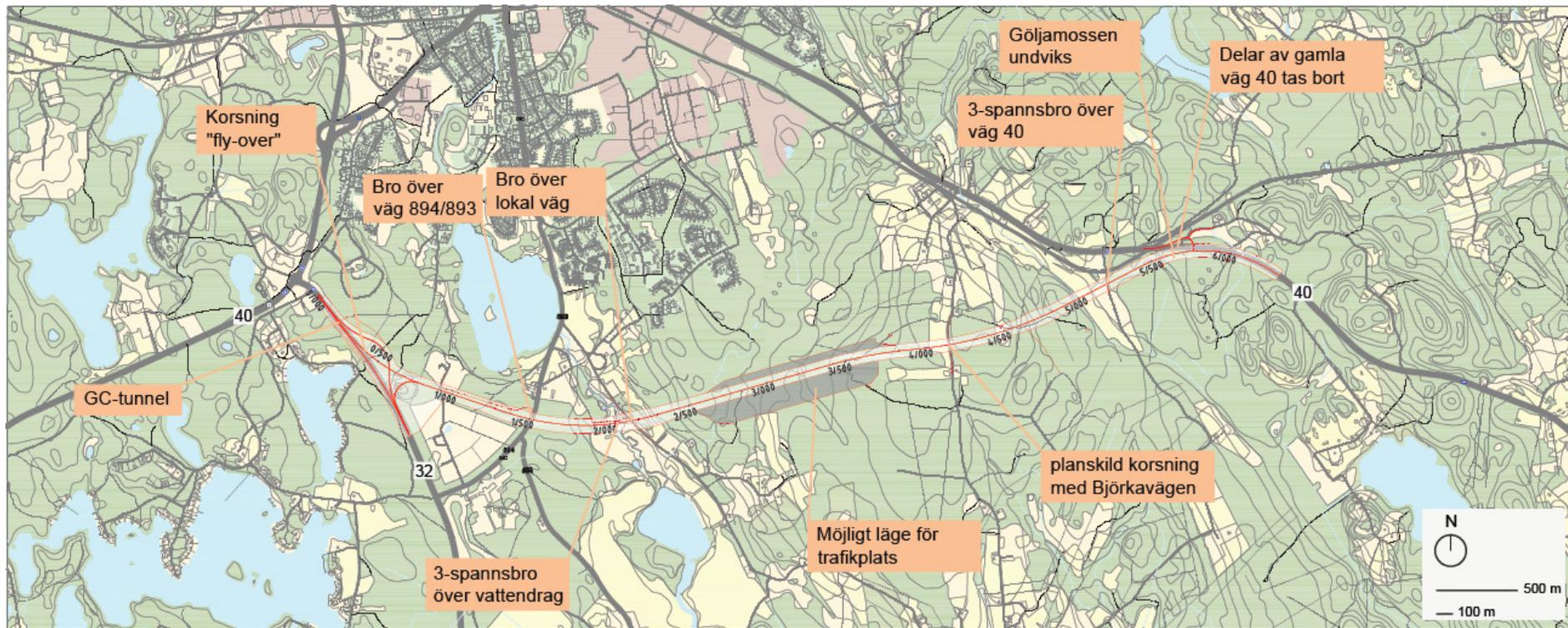
Den gamla vägsträckningen mellan Björka och Bonderyd korsas i en punkt som ligger i ett öppet jordbrukslandskap vid Skogslund. Den gamla vägen får grävas ner för att åstadkomma en planskildhet.

Öster om vägen mellan Björka och Bonderyd går vägkorridoren in i ett mer småkuperat område. Väglinjen går växlande i skärning och på bank. Skärningar är som mest 8 meter djupa och bankar upp mot 5 meter höga.

Väglinjens skärningar och bankar kan utläsas som blå respektive rosa yta på profilirritningen i figur 13. Dessa ytor, som är höjden på bank/skärning multiplicerat med längden på bank/skärning, ger en indikation på vilket alternativ, rött, blått eller grönt A/B, som ger mest respektive minst bank/skärning. En jämförelse finns beskrivet i kapitel 6.

I sydöstra delen av Björka (km 5/200) korsar väg 40 en annan mindre väg som går mellan Björka och Hjorthemmet. Denna väg förläggs på trespannsbro (50 m) och väg 40 får grävas ner. Korsningen befinner sig i ett trångt läge nära järnvägen.

Delar av den gamla väg 40 tas bort och byggs om till c-vägskäl. Denna korsning ska nedtonas för att minska trafikanters vilja att gena genom Eksjö tätort.



Figur 13. Karta och profil med röd korridor.

## Alternativ blå

Vägkorridor blå är det sydligaste alternativet av de fyra föreslagna nysträckningsalternativen.

Första 2000 metrarna sammanfaller för de olika vägkorridorerna i läge och profil.

En eventuell korsning med kommunens trafikled (trafikplats) kommer i detta alternativ skilja sig mot det röda alternativet genom att väg 40 istället kommer att gå under den nya trafikleden, som förläggs på bro (50 m).

Björkavägen måste i det blå alternativet läggas om i ett nytt läge något österut för att åstadkomma planskildhet med väg 40.

Terrängförhållandena kräver dessutom att den nya vägen mellan Björka och Bonderyd grävs ner.

Efter korsningen med vägen mellan Björka och Bonderyd sammanfaller blått och grönt alternativ i plan och profil.

Öster om Björkavägen går vägkorridoren in i ett mer småkuperat område. Väglinjen går växlande i skärning och på bank. Skärningar är som mest 6 meter djupa och bankar upp mot 5 meter höga.

Väglinjens skärningar och bankar kan utläsas som blå respektive rosa yta på profilritningen i figur 15. Dessa ytor, som är höjden på bank/skärning multiplicerat med längden på bank/skärning, ger en indikation på vilket alternativ, rött, blått eller grönt A/B, som ger mest respektive minst bank/skärning. En jämförelse finns beskrivet i kapitel 6.

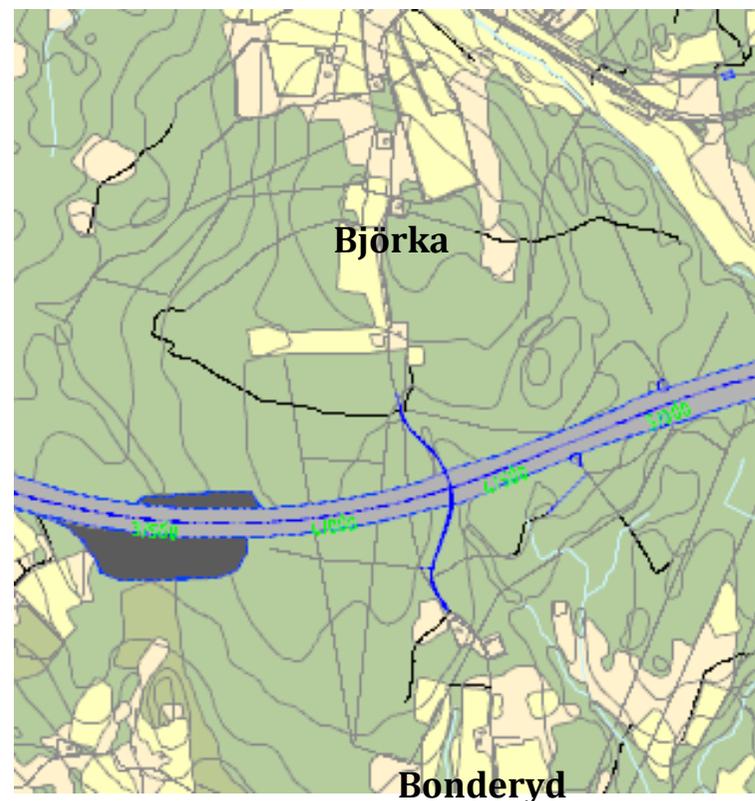
Sydost om Björka (km 5/460) korsar väg 40 en annan mindre väg som går mellan Björka och Hjorthemmet. Denna väg förläggs på trespannsbro (50 m) och väg 40 får grävas ner. Korsningen finns i skogsmark.

Göljamossen som har en nord-sydlig utbredning passerar där bredden på mossen genom karttolkning är som smalast. Här finns också en

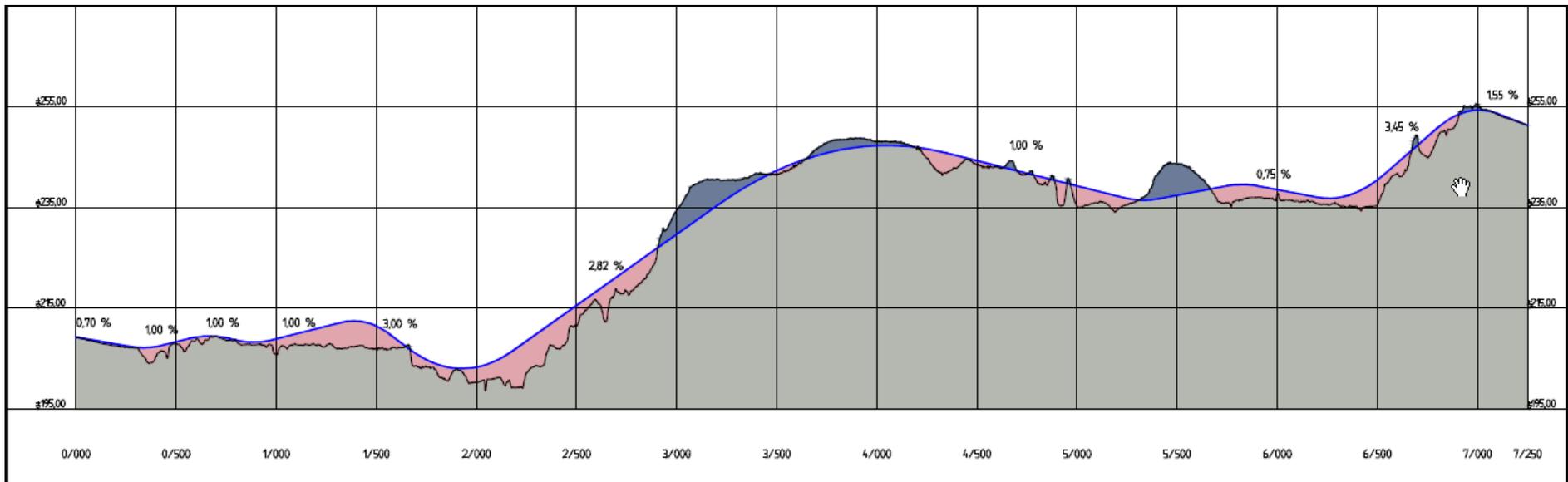
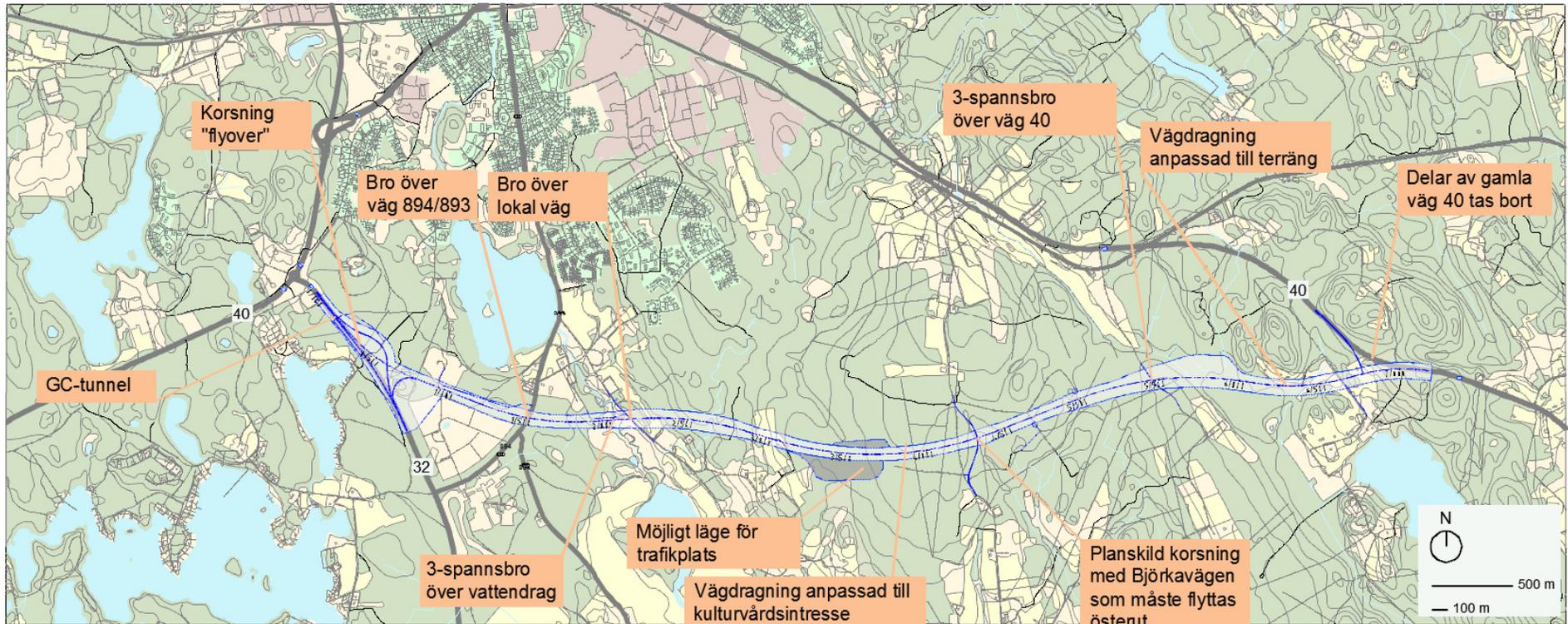
vattendelare som delar ytvattenavrinningen mot norr respektive söder. Det är dock osäkert på hur djupa torvlagren är.

Vid Björnshult är vägen är förlagd till foten av en kraftig bergsformation, vilket ger en god landskapsanpassning. En ekhage berörs dock precis där förbifarten ansluter till befintlig väg 40.

Delar av den gamla väg 40 tas bort och byggs om till c-vägskäl. Denna korsning ska nedtonas för att minska trafikanters vilja att gena genom Eksjö tätort.



Figur 14. Mittersta delen av blå korridor. Vägen mellan Björka och Bonderyd läggs om i ett nytt läge något österut för att åstadkomma planskildhet med väg 40. Bilden visar även möjlig placering av trafikplats (grå yta)



Figur 15. Karta och profil med blå korridor

## Alternativ grön A

Vägkorridor grön A är ett mittenalternativ.

Första 2000 metrarna sammanfaller för vägkorridorer röd, blå och grön A i läge och profil.

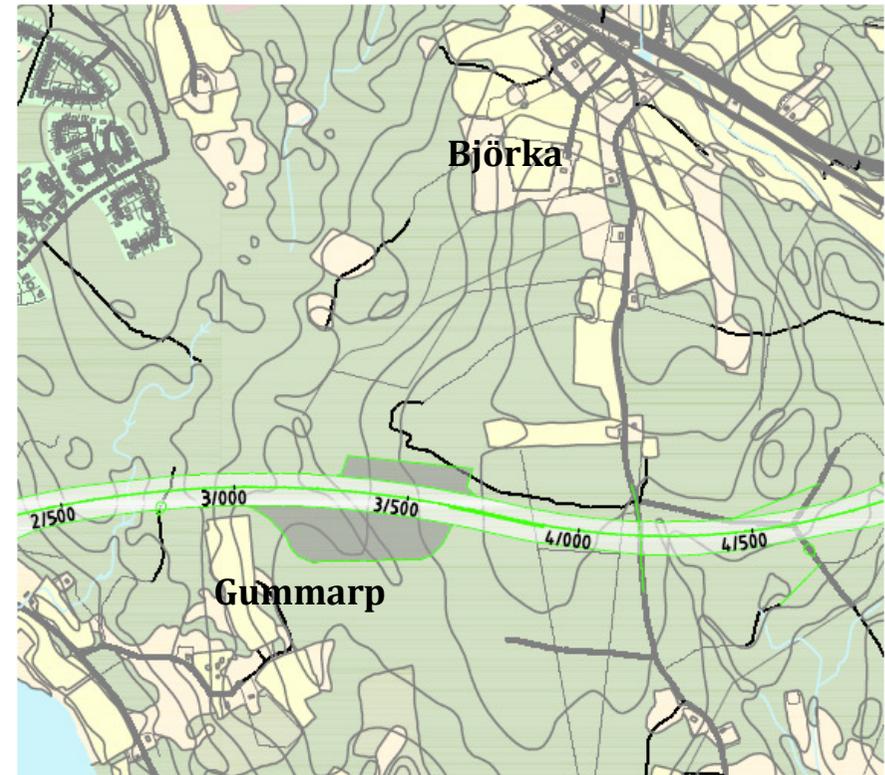
Detta alternativ har tagit hänsyn till jordbruksmark vid Gummarp och Björka. I stället går korridoren i skogsmark.

En eventuell korsning med kommunens trafikled (trafikplats) kommer i detta alternativ skilja sig mot det röda alternativet genom att väg 40 istället, liksom alternativ blå, kommer att gå under den nya trafikleden, som förläggs på bro (50 m).

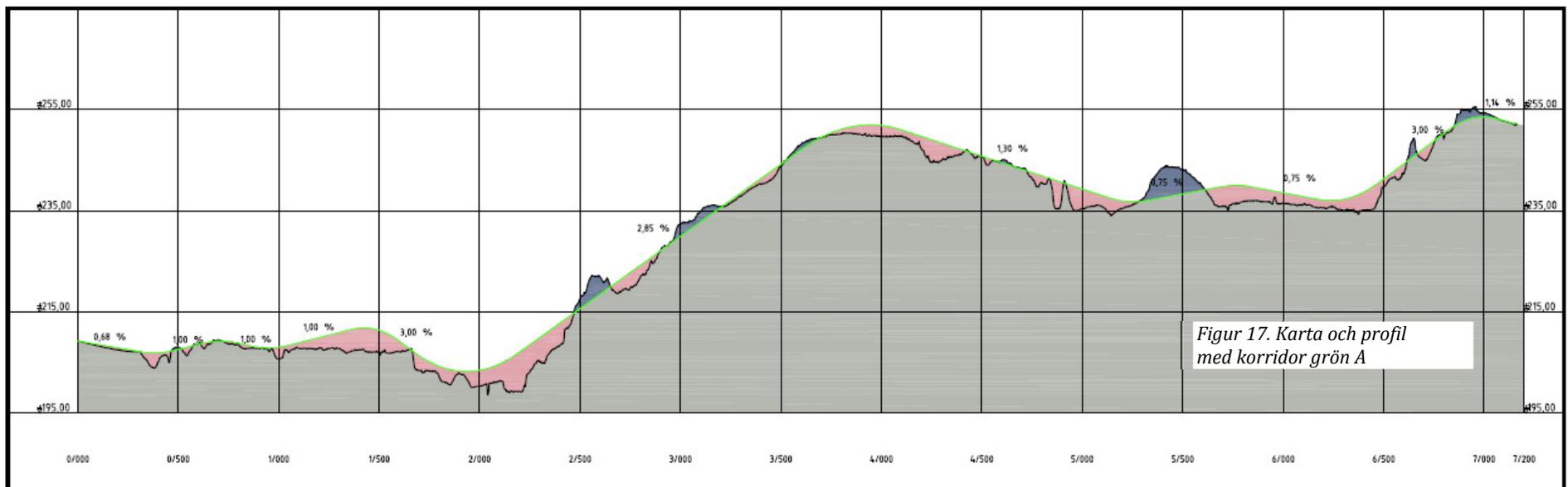
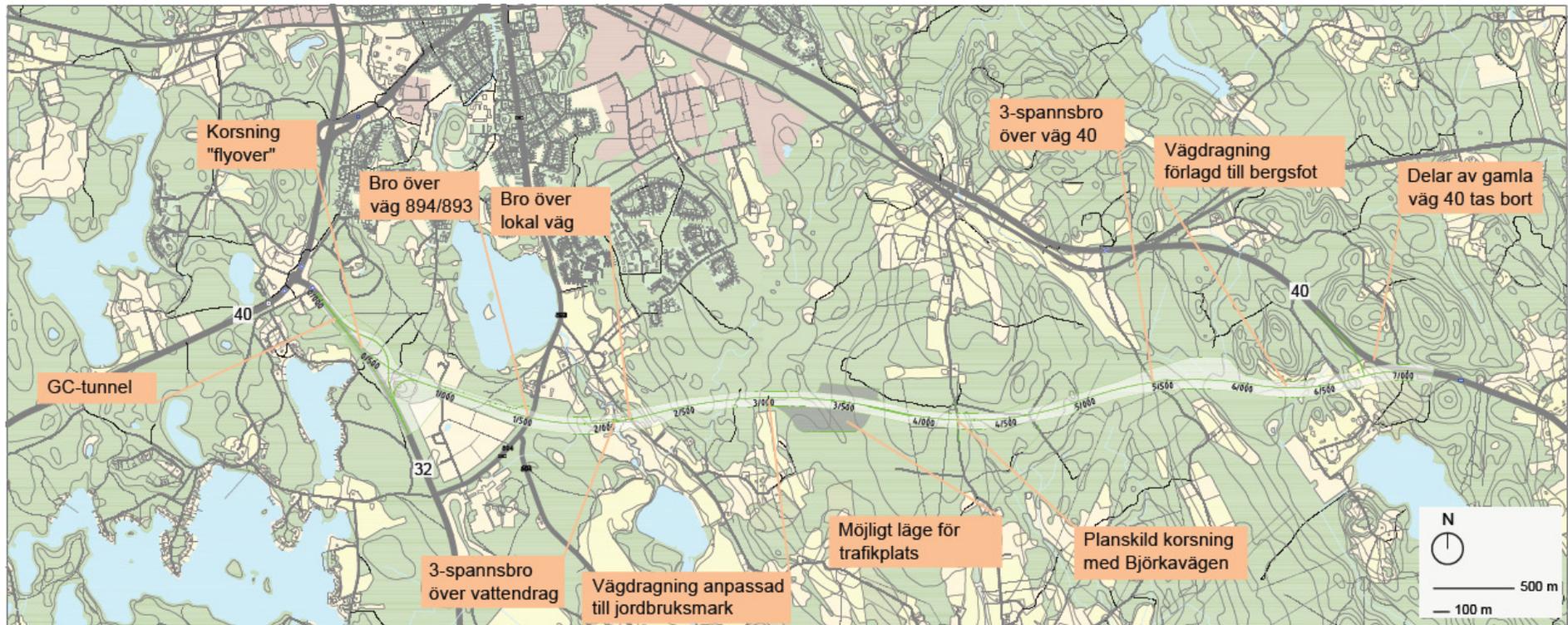
En önskvärd planskild korsning med vägen mellan Björka och Bonderyd kommer att kräva att denna väg grävs ner och att väg 40 förläggs på bro.

Efter korsningen med Björkavägen sammanfaller blått och grönt A alternativ i plan och profil.

Korridorens teoretiska väglinje medför skärningar och bankar, vilket kan utläsas som blå respektive rosa yta på profilritningen i figur 17. Dessa ytor, som är höjden på bank/skärning multiplicerat med längden på bank/skärning, ger en indikation på vilket alternativ, rött, blått eller grönt A/B, som ger mest respektive minst bank/skärning. En jämförelse finns beskrivet i kapitel 6.



Figur 16. Med alternativ grön A har hänsyn tagits till jordbruksmark vid Gummarp. Den grå ytan markerar möjlig placering av trafikplats.



Figur 17. Karta och profil med korridor grön A

### **Alternativ grön B**

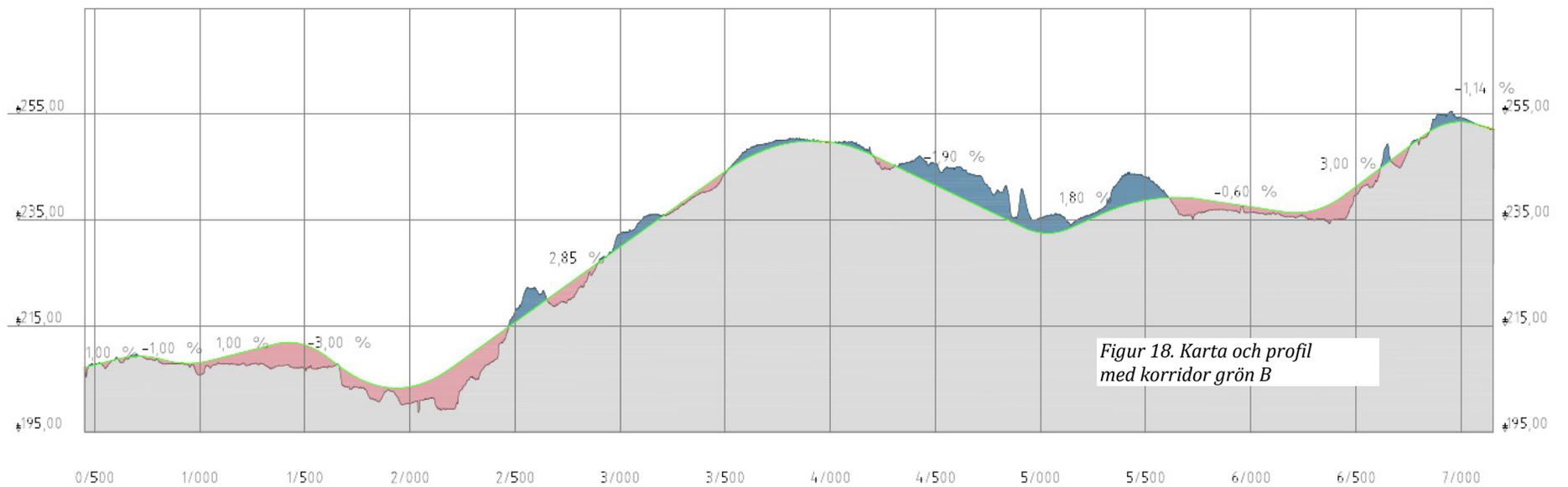
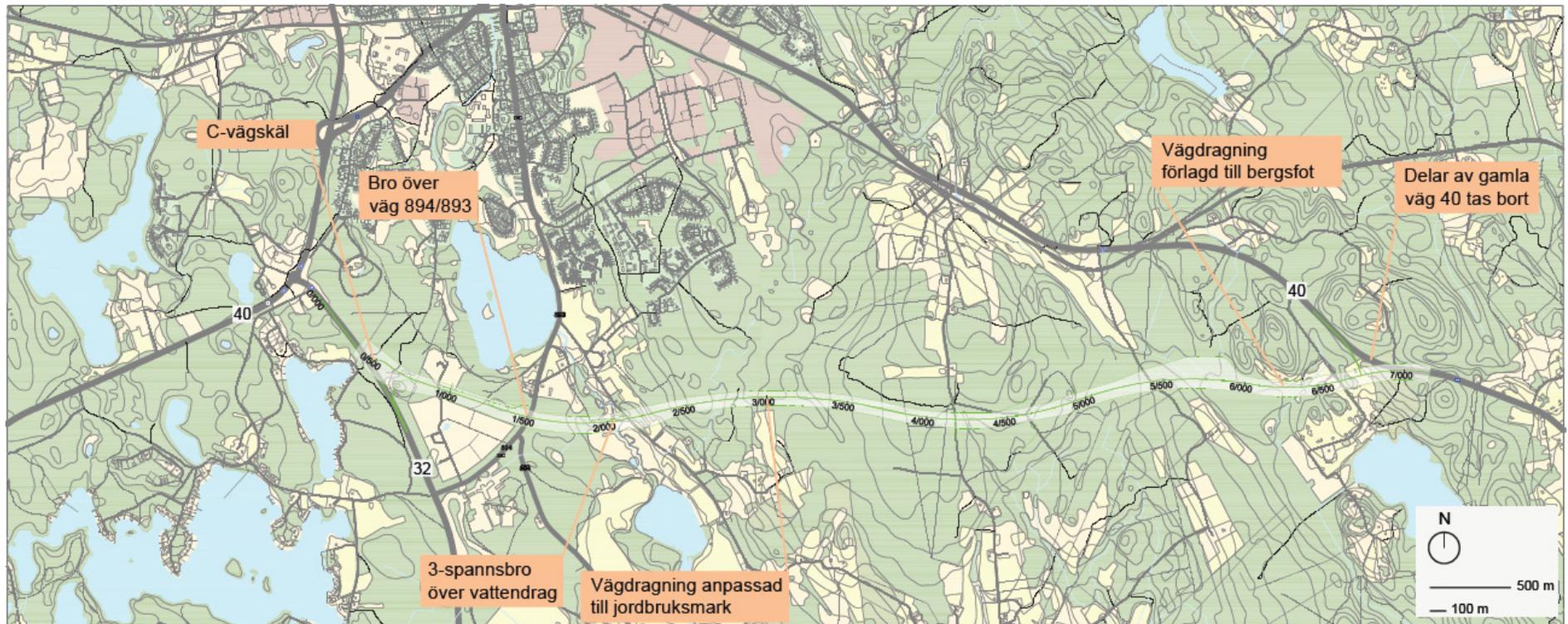
Vägkorridor grön B är ett mittenalternativ. Denna variant innebär färre planskildheter, men är för övrigt lik korridor grön A. Jämfört med korridor grön A och även med blå och röd är korridor grön B dock något kortare eftersom den börjar med ett c-vägskäl vid väg 32 och inte med en flyover-korsning.

Korsningen med väg 894 sker planskilt precis som i alternativ röd, blå och grön A.

Korridor grön B passerar Kvarnarpaån på bro precis som i alternativ röd, blå och grön A. På resten av sträckan planeras inga broar utan korsningen med Björkavägen och andra mindre vägar kommer att ske i plan.

Alternativ grön B föreslås ansluta till väg 40 i öst på samma vis som i de övriga alternativen.

Korridorens teoretiska väglinje medför skärningar och bankar, vilket kan utläsas som blå respektive rosa yta på profilritningen i figur 18. Dessa ytor, som är höjden på bank/skärning multiplicerat med längden på bank/skärning, ger en indikation på vilket alternativ, rött, blått eller grönt A/B, som ger mest respektive minst bank/skärning. En jämförelse finns beskrivet i kapitel 6.



Figur 18. Karta och profil med korridor grön B

## 6 Alternativskiljande principer

De olika alternativen skiljer sig från varandra i avseende hur de påverkar landskapet och allra störst skillnad är det mellan förbättringsalternativet och alternativen röd, blå och grön A/B. Nedan följer en beskrivning av hur de olika alternativen påverkar landskapet.

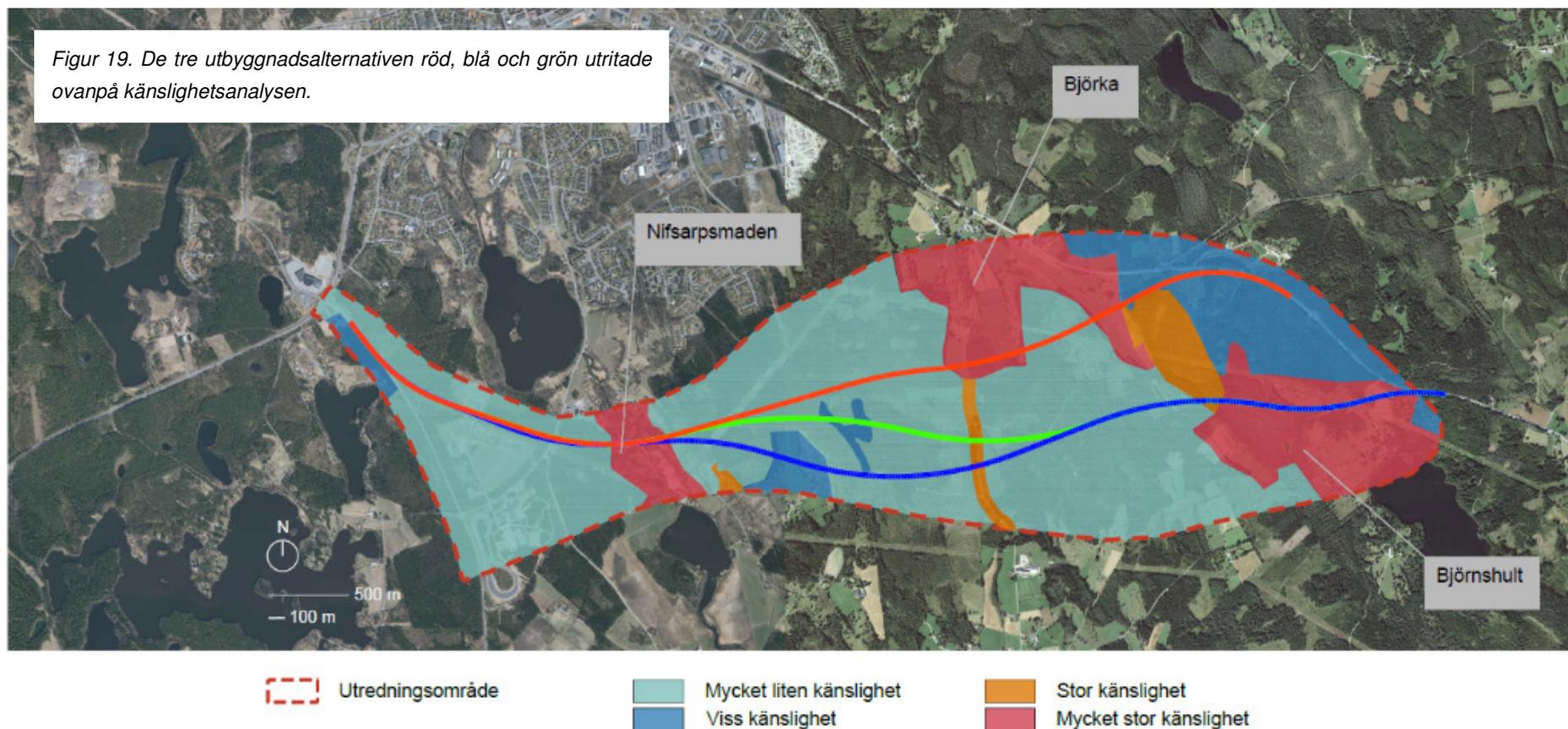
Önskad standard på den nya vägen med bland annat 100 km/h som högsta tillåtna hastighet gör det svårt att anpassa vägen till terrängen.

Samtliga korridoralternativ bedöms ge upphov till skärningar och bankar som påverkar landskapet negativt. Särskilt i småskalig terräng kommer ny väg bryta i skala och struktur mot omgivande landskap.

Samtliga korridoralternativ påverkar också det känsliga området vid Nifsarp och Kvarnarpaån. Här måste man studera eventuella skyddsåtgärder i ett senare skede.

Korridoralternativen ger samtidigt en möjlighet att förbättra miljön inne i Eksjö tätort både avseende framkomlighet, säkerhet, hälsa och stadsbild.

Kartbilden nedan visar hur de olika utbyggnadsalternativen påverkar landskapet. I vissa delar av utredningsområdet kan man inte undvika områden med *Mycket stor känslighet* oavsett var man än lokaliserar vägen.



## Påverkan på landskapet

### Förbättringsalternativet (0+)

De båda cirkulationsplatserna tar mycket plats och kommer genom dess uttryck och skala att störa landskapsbilden/stadsbilden.

### Alternativ röd

Det röda alternativet har anpassats efter Göljamossen öster om Björka. Vägkorridoren gör en böj norr om mossen för att så långt som möjligt undvika torvmarken. Påverkan på kulturlandskapet i Björka blir stor på grund av fragmentering.

Rött alternativ medför måttlig negativ konsekvens för områdets karaktär i Björka. Vägkorridoren passerar områdets ytterkant, men kommer att innebära fragmentering samt skärningar och bankar.

### Alternativ blå

Med det blå alternativet har hänsyn tagits till kulturmiljöintresset i det fossila åkermarksområdet söder om Björka. Vägkorridoren är förlagd så långt söderut som möjligt i utredningsområdet för att minimera skadorna på de fossila åkrarna i de centrala delarna av kulturmiljöområdet. Det småkuperade kulturlandskapet i Björnshult påverkas dock negativt.

Vägen mellan Björka och Bonderyd måste i det blå alternativet läggas om i ett nytt läge något österut för att åstadkomma planskildhet med väg 40. Det betyder att man bryter den gamla kopplingen som syns i landskapet mellan byarna.

Blått alternativ medför måttlig negativ konsekvens för områdets karaktär i Björnshult. Ekhagen och det småbrutna kulturlandskapet fragmenteras av en ny väg.

### Alternativ grön A

Med alternativ grön A har hänsyn tagits till jordbruksmark vid Gummarp och Björka. I stället går korridoren i skogsmark. På övrig sträcka sammanfaller blått alternativ med grön A/B.

Korsningen med kommunens trafikled kommer i detta alternativ skilja sig mot det röda alternativet genom att väg 40 istället kommer att gå under den nya trafikleden, som förläggs på bro (50 m).

Alternativ grön A medför måttlig negativ konsekvens för områdets karaktär i Björnshult. Ekhagen och det småbrutna kulturlandskapet fragmenteras av en ny väg.

Alternativ grön A/B innebär minst påverkan på det öppna jordbrukslandskapet.

### Alternativ grön B

Med alternativ grön B har hänsyn tagits till jordbruksmark vid Gummarp och Björka. I stället går korridoren i skogsmark. På övrig sträcka sammanfaller blått alternativ med grön A/B.

Alternativ grön B medför måttlig negativ konsekvens för områdets karaktär i Björnshult. Ekhagen och det småbrutna kulturlandskapet fragmenteras av en ny väg.

Alternativ grön A/B innebär minst påverkan på det öppna jordbrukslandskapet.

Grönt alternativ B har färre planskildheter är grönt alternativ A, vilket ger mildare påverkan på landskapsbilden.

## Skadeförebyggande åtgärder

I vägplanens lokaliseringsstudie är syftet att titta på alternativskiljande konsekvenser.

Studerade korridorer är i detta skede breda, vilket gör att det finns en viss möjlighet inom korridoren att anpassa vägen till det omgivande landskapet.

De negativa konsekvenserna på landskapet kan mildras genom att

- skogs- och jordbruksmark tillåts vara brukbar fram till vägområdet
- vägen läggs med låg profil i öppet jordbrukslandskap
- vägens bankslänter i jordbruksmark utförs flacka
- bron över Kvarnarpaån gestaltas med stor omsorg
- terränganpassade slänter används i skogspassager.

## Trafikantupplevelse

Trafikantupplevelsen skiljer sig troligen inte nämnvärt mellan de olika korridoralternativen. Samtliga alternativ ger möjlighet till utblickar och varierad landskapsbild.

Grön och blå linje kan upplevas som mer harmonisk för trafikanten i sin linjeföring. Orienterbarheten blir god för bilister som kommer österifrån i och med vägens anpassning mellan den stora bergsformationen norr om Björnshult och sjön. Vägen bjuder på vackra utblickar mot ekhagar och sjön. Bergsformationen kommer att utgöra ett tydligt landmärke.

Med den röda väglinjen kommer trafikanten som kommer österifrån att komma mycket närmare Eksjö tätort innan förbifarten svänger av

mot väster. Det kan få många att lockas till att svänga av här och gena genom Eksjö tätort, vilket motverkar projekt målet.

Den nya entrén till Eksjö via Kvarnarp annonseras tydligare om trafikplatsen ligger på bro över väg 40. Det är fallet i alternativ grön A respektive alternativ blå. I det röda alternativet blir denna annonsering inte lika tydlig, eftersom den nya trafikleden leds under väg 40.



Figur 20. Annonserande trafikplats. Bilden visar trafikplats Väderstad (E4). Bild från Google Earth

## 7 Rekommendationer inför fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med vägplanen (Samrådshandling, valt lokaliseringsalternativ) kommer det valda vägförslaget vidareutvecklas och ritningar arbetas fram där vägsträckningen framgår mer detaljerat.

Efter att lokalisering har valts är det i det fortsatta gestaltungsarbetet viktigt att titta på följande punkter:

- Olika utformningsalternativ inom det valda lokaliseringalternativet kan behöva studeras.
- I det fortsatta arbetet bör nivåer och vegetation mätas in så att slänter kan anpassas till dessa. Nya planteringar ska utgå från befintlig vegetation i omgivningen.
- En passageplan tas fram för att klarlägga behov av stängsel och vilka passagemöjligheter som behövs för att djur säkert ska kunna korsa vägen.
- Lokalvägnätet samt skogsvägnätet ska ses över och förses med erforderliga passager över eller under ny väg.
- Dagvattenmagasin och fördröjningsdammar ska utformas så att de blir en del av landskapet.
- Passagen över Nifsarpsmaden ska utformas så att den mildrar barriäreffekten för vilt och människor. Den ska även utformas så att den visuellt och audiellt stör så lite som möjligt.

## Referenser

- *Förstudie – Väg 40 förbi Eksjö*, Eksjö kommun, Jönköpings län, Objekt 108206, Trafikverket 2012-12-19
- *Råd för gestaltningsprogram och gestaltningsarbete i olika skeden*, Vägverket 2009, Publikationsnummer 2009:161
- *Handbok för gestaltningsarbete och gestaltningsprogram i infrastrukturprojekt*, Trafikverket, TRV 2014/78881
- *VGU*, Vägverket, Publikationsnummer 2004:80





Trafikverket, 551 91 Jönköping. Besöksadress: Kaserngatan 10  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)