

Samrådsredogörelse

E4 TRAFIKPLATS LJUNGARUM, GENOMGÅENDE KÖRFÄLT, JÖNKÖPINGS KOMMUN, JÖNKÖPINGS LÄN

Vägplan, 2024-08-30

Uppdragsnummer: 166237



Trafikverket

Postadress: Bataljonsgatan 8, 553 05 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Tobias Johansson, IVsyrv1

Dokumentdatum: 2024-08-30

Ärendenummer: TRV 2022/142140

Uppdragsnummer: 166237

Version: 1

Kontaktperson: Tobias Johansson

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	6
3.1.3.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	6
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	9
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	9
	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
3.2.3.		15
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	18

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2022/142140.

1 Sammanfattning

Informationsmöte med länsstyrelsen i Jönköping genomfördes 2023-03-06.

I samband med mötet informerades bland annat om projektets bakgrund och problematik, dess ändamål och projektmål samt om dess tidplan. Även redogjordes för de kommunala planerna inom och i anslutning till aktuellt projekt.

Därefter gjordes en beskrivning av projektets omfattning och om de befintliga förutsättningarna inom utredningsområdet. Bland annat redogjordes för natur- och kulturmiljön, befintliga bullerskyddsåtgärder och vilka utredningar som planerades göras i samband med framtagandet av vägplanen.

Fyra stycken samverkansmöten har genomförts med Jönköpings kommun. I samband med dessa möten har såväl diskussioner förts gällande vägutformningsfrågor som samverkansfrågor gällande vägplanen och Jönköpings kommuns arbete med upprättande av detaljplan för angränsande område.

Annons om projektet (samrådsunderlaget) infördes i Jönköpings-Posten 2023-03-25 och i Post och Inrikes Tidningar. I samband med detta skickade Trafikverket även ut en pressrelease, vilket bland annat resulterade i ett inslag i SVT:s lokalityheter.

Samrådstiden genomfördes under tiden 2023-03-27 – 2023-04-19.

Samrådsunderlaget fanns tillgängligt via Trafikverkets webbsida.

Under arbetet med upprättande av samrådshandlingen har samrådsmöten genomförts med Jönköpings kommun gällande luftkvalitén, berörda detaljplaner, buller och trafik under byggtiden.

Samrådshandlingen ställdes ut för samråd under tiden 2024-05-02 – 2024-06-02.

I samband med detta genomfördes ett samrådsmöte med allmänheten och berörda 2024-05-14 i Södra Munksjöns Utvecklings AB (SMUAB) lokaler i Jönköping.

Särskild kallelse till de direkt berörda markägarna och till fastighetsägare med buller över riktvärdena skickades ut med brev.

Annons om samrådsmötet infördes även i Jönköpings-Posten 2024-04-30. Information om mötet delades även via lokalradion (radion Jönköping) och på Jönköpings-Postens webbsida (jp.se).

Information om objektet har även funnits på Trafikverkets webbsida.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har identifierats i enighet med Trafikverkets övergripande krav för upprättande av vägplan. Samrådsretsen består för närvarande av:

- Länsstyrelsen i Jönköpings län
- Jönköpings kommun
- Region Jönköpings län
- Skogsstyrelsen
- Räddningstjänsten Jönköpings kommun
- Polismyndigheten
- Försvarsmakten
- Jönköpings länstrafik
- Skanova
- Telia
- Jönköpings Energi
- Jordbruksverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Riksantikvarieämbetet
- Sveriges åkeriföretag Småland-Öland
- Energimyndigheten
- Naturvårdsverket
- Statens geotekniska institut
- Statens geologiska undersökning
- SMHI
- Allmänheten

Samrådsretsen meddelades om samråd via brev.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Tidigt samråd med länsstyrelsen i Jönköping genomfördes 2023-03-06.

Vid mötet informerades om projektets bakgrund och syfte. Projektets problematik, dess ändamål och projektmål samt dess tidplan genomgicks. Även redogjordes för de kommunala planerna inom och i anslutning till projektet.

En beskrivning av projektets omfattning och de befintliga förutsättningarna inom utredningsområdet redovisades. Bland annat redogjordes för natur- och kulturmiljön, befintliga bullerskyddsåtgärder och vilka utredningar som planeras göras i samband med framtagandet av vägplanen. Bland annat kommer bullerutredning, naturinventering och gestaltningsprogram att tas fram.

Samrådsretsens omfattning och hur information till berörda kommer att genomföras gick igenom. Samrådsunderlaget kommer att läggas upp på Trafikverkets hemsida och dessutom genomförs annonsering i tidningar och en pressrelease planeras tas fram.

Nästa samråd planerades ske i slutet av april 2023. Det noterades att vi troligen inte kommer att ta någon ny mark i anspråk. Bullerstörningar från befintlig väg har framförts från boende vid Backgatan (Ljungarum).

Diskussion fördes om att man i kommande skede skulle samråda med bland annat Länstrafiken, Region Jönköping, verksamheter inom Solåsen och Ryhovsområdet. Bland organisationer nämndes Åkeriförbundet.

Förnyat samråd med länsstyrelsen genomfördes 2023-04-24 vars syfte var att presentera samrådsunderlaget samt summera de synpunkter som inkommit under samrådet.

Vid mötet diskuterades bland annat hur trafiken kommer att kunna trafikera arbetsplatsen under byggskedet, bullerfrågor, hantering av dagvatten, hantering av sand inom utredningsområdet och vikten av att tallskog i olika successionsstadier bör behållas.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Fyra stycken samverkansmöten har genomförts mellan Trafikverket, Jönköpings kommun och Södra Munksjön Utvecklings AB (SMUAB).

Mötena har bland annat resulterat i att föreslagen anslutningspunkt norr om trafikplats Ljungarum, mellan Trafikverket och Jönköpings kommun, har flyttats öster ut för att erhålla bättre anslutning mot det kommunala vägnätet, dvs mot Jordbrovägen/Barnhemsgatan.

Jönköpings kommun har även framfört att de planerar att lokalisera en ny brandstation i anslutning till Barnhemsgatan.

Diskussioner har även förts gällande genomförandetiderna för de olika objekten, dvs Trafikverkets ombyggnad av trafikplats Ljungarum och Jönköpings kommuns anslutande vägnät/korsning.

WSP i Jönköping har tillsammans med Jönköpings kommun och SMUAB genomfört fyra stycken arbetsmöten gällande bland annat utformningen av kommunens angränsande vägnät till trafikplats Ljungarum.

På mötena har även idéförslag diskuterats gällande hur angränsande områden till vägen norr om trafikplats Ljungarum skulle kunna gestaltas.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Gemensam synpunkt från flera privatpersoner:

- Dominerande fråga från allmänheten har gällt frågor gällande vägtrafikbuller, t.ex. för de boende på Ljungarum, speciellt från de boende på Backgatan.

Trafikverkets kommentar

Frågor gällande vägtrafikbuller kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med upprättande av vägplanen. Bland annat kommer det att upprättas ett PM gällande dagens bullersituation och hur bullersituationen kommer att bli efter att aktuellt objekt har byggts om.

Privatperson 2:

- Framför att ett alternativ skulle kunna vara att ansluta väg 40 öster ut till E4 redan vid Ljungarum, för att därmed minska problemet med långa köer och många olyckor i anslutning till Ekhagsrondellen.

Trafikverkets kommentar

Beträffande synpunkten med långa köer och olyckor i anslutning till trafikplats Ekhagen så är Trafikverket väl medvetna om problematiken. Under 2022 färdigställdes en Åtgärdsvalsstudie för E4 genom Jönköping.

Ett av åtgärdsförslagen från studien som tagits vidare för fortsatt planering är just kapacitetshöjande åtgärder i trafikplats Ekhagen. De föreslagna åtgärderna är dock så pass omfattande att beslut om eventuellt genomförande måste tas av regeringen. Detta kan tidigast göras i samband med fastställelse av nästa Nationell plan för transportinfrastrukturen vilken förväntas ske 2026.

Precis som nämns så har det tidigare diskuterats att koppla väg 40 till trafikplats Ryhov via en ny vägsträckning. Denna diskussion var dock kopplad till Jönköpings kommuns exploateringsplaner i området som idag är golfbana. Kommunens exploateringsplaner föll dock på grund av byggnadstekniska utmaningar. Därmed föll även diskussionen gällande en ny vägdragning mot trafikplats Ryhov.

Privatperson 3:

- Framför att det är positivt att åtgärder genomförs inom aktuellt objekt. Åtgärder önskas även gällande trafikplats Råslätt med avseende på trafik som skall norr ut på E4.

Trafikverkets kommentar

Synpunkten gällande trafikplats Råslätt kommer att studeras vidare i samband med upprättande av vägplanen.

Privatperson 4:

- Framfört att det hade varit bra att redovisa hur den nya utformningen av trafikplatsen var tänkt.

Trafikverkets kommentar

Detta kommer att redovisas i samband med det fortsatta arbetet med upprättande av vägplanen.

Privatperson 5:

- Framför att en enkel lösning av trafikplatsen vore att göra en cirkulationsplats eller en viadukt. Viadukten skulle göra att E4 blir genomgående hela vägen söder ut medan cirkulationsplatsen blir billigast.

Trafikverkets kommentar

Ett av målen med aktuell vägplan är att E4 skall bli genomgående och därmed förbättra framkomligheten för den södergående trafiken på E4. En cirkulationsplats bedöms inte vara aktuell då det skulle försämra framkomligheten i trafikplatsen.

Privatperson 6:

- Framför att det är problem att köra ut från fastigheten Ättehögen 7 till Kraftgatan, vilket medför långa väntetider och att korsningen i huvudsak trafikeras av tunga fordon.

Trafikverkets kommentar

Ovanstående korsning ingår i det kommunala vägnätet och är belägen utanför det område som vägplanen omfattar. Frågan hanteras därmed i ett annat ärende.

Trafikverket rekommenderar att synpunkten lämnas till Jönköpings kommun.

Privatperson 7:

- Framför att problemet med E4 genom Jönköping är mycket större än trafikplats Ljungarum. Strunta i att bygga om trafikplats Ljungarum. Spara pengarna och satsa på att flytta ut motorvägen så att den inte går genom staden.

Trafikverkets kommentar

Att flytta E4 utanför staden är ett helt annat projekt både till omfattning och kostnader och dessa frågor hanteras ej i denna vägplan.

Privatperson 8:

- Har tagit fram illustrationer med förslag till hur trafikplats Ljungarum kan byggas om.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket kommer att studera illustrationerna ytterligare, men noterar samtidigt att delar av föreslagen utbyggnad medför att befintlig bro över E4 (södergående riktning) och väg 40 behålls och att trafiken som kommer från Göteborg på väg 40 inte blir genomgående.

Trafikverket har beslutat att befintlig bro kommer att rivas i samband med att trafikplats Ljungarum byggs om. Bron bedöms ej vara rimlig att förstärka till den bärighet som krävs för framtida trafik ur ett ekonomiskt eller byggbarhetsperspektiv.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samrådsyttrande har erhållits från Region Jönköpings län. De välkomnar satsningen på trafikplats Ljungarum som är en viktig åtgärd för att förbättra tillgängligheten i vägsystemet.

Som ansvarig kollektivtrafikmyndighet påpekar Region Jönköping vikten av tillgänglighet till E4 och trafikplats Ljungarum, både för stadstrafiken och den regionala busstrafiken.

Vidare påpekas att Region Jönköping nyligen investerat i en ny depå för stadstrafiken, vilken är belägen på Ljungarums industriområde (Industrigatan). Trafiken till och från depån går främst på E4 via trafikplats Råslätt och Kraftgatan samt även via trafikplats Råslätt mot Råslätt centrum.

Region Jönköping påpekar även vikten av tillgänglighet för kollektivtrafiken både under byggskedet och vid val av projektets utformning.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar att Region Jönköping välkomnar satsningen på trafikplats Ljungarum och att man poängterar vikten av framkomligheten både under byggskedet och vid val av projektets utformning.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Samrådshandlingen ställdes ut för samråd under tiden 2024-05-02 – 2024-06-02.

I samband med detta genomfördes ett samrådsmöte med allmänheten och berörda 2024-05-14 i Södra Munksjöns Utvecklings AB (SMUAB) lokaler i Jönköping.

Särskild kallelse till de direkt berörda markägarna och till fastighetsägare med buller över riktvärdena skickades ut med brev.

Annons om samrådsmötet infördes även i Jönköpings-Posten 2024-04-30. Information om mötet delades även via lokalradion (radion Jönköping) och på Jönköpings-Postens webbsida (jp.se).

Information om objektet har även funnits på Trafikverkets webbsida.

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

I samband med samrådsmötet 2024-05-20 med Jönköpings kommun gällande luftkvalitén i anslutning till aktuellt objekt deltog även representant från länsstyrelsen.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Ett flertal samrådsmöten har genomförts med Jönköpings kommun gällande buller och luftkvalitén i anslutning till aktuellt objekt.

Samrådsmöte genomfördes 2024-04-24 med Jönköpings kommun gällande berörda detaljplaner.

Samrådsmöte genomfördes 2024-04-16 med Jönköpings kommun gällande trafik under byggtiden.

Erhållna yttranden i samband med att samrådshandlingen ställdes ut för samråd under 2024-05-02 – 2024-06-02.

Jönköpings kommun

Jönköpings kommun framför i sitt samrådsyttrande att kommunen har två översiktsplaner inom projektområdet och att det är viktigt att ta hänsyn till och beakta dessa inte bara hur det ser ut i dag, utan också hur den framtida stadsutvecklingen kan komma att utformas utifrån gällande översiktsplaner. Andelen verksamhetsområden kommer att minska och ersättas med blandstad.

I kommunens översiktsplan är området söder om Ljungarumsskolan ner mot trafikplats Råslätt utpekad som framtida utvecklingsområde med markanvändning "Mångfunktionell bebyggelse". Det är viktigt att Trafikverkets framtida planer tar hänsyn till och inte begränsar stadens utveckling. Det behövs en fortsatt dialog mellan kommunen och Trafikverket. I översiktsplanen beskrivs även en framtida koppling från Värnamovägen till Ljungarums industriområde under E4. Kopplingen är tänkt för kollektivtrafik och cykel.

I den samlade bedömningen i kapitel 6 beskrivs bättre möjligheter att välja kollektivtrafiken genom att projektet bidrar till att människor som tidigare har tagit bilen nu kan använda kollektivtrafiken och att projektet ökar tillförlitligheten i kollektivtrafiksystemet. Hur projektet bidrar till detta bör beskrivas mycket tydligare.

Jönköpings kommun efterlyser också en mer transparent och tydlig redovisning och bedömning av barriäreffekter för oskyddade trafikanter.

Jönköpings kommun anser att Trafikverket bör redovisa och bedöma den klimatpåverkan som åtgärden förväntas ge på kort och lång sikt på ett tydligare sätt samt hur denna aspekt vägts in i val av åtgärd kopplat till de transportpolitiska målen. Vidare bör det i planhandlingen klarare framgå hur åtgärden förväntas bidra till eller motverka arbetet för ett mer transportsnålt samhälle.

I planens miljökonsekvensbeskrivning redovisas Jönköpings kommuns mål gällande ett hållbart transportsystem. Bedömningen av åtgärdens påverkan på målen bör göras mer utförligt.

Det finns naturvärden i området vilka kan komma att påverkas av projektet. Bland annat kommer tallar att tas ner för att möjliggöra nybyggnationen. Här bör dessa värden i möjligaste mån bevaras och om så inte kan ske bör kompensationsåtgärder genomföras.

Jönköpings kommun har synpunkter på hur Trafikverket utrett och bedömt luftkvalitetsfrågor i vägplanen. Kommunen önskar förtydligande gällande följande punkter från Trafikverket.

- Det är inte helt tydligt hur Trafikverket i projektet förhåller sig till miljökvalitetsnormerna. I projektets miljökonsekvensbeskrivning konstateras det att miljökvalitetsnormerna inte kommer att överskridas (sida 6), men i samma dokument på sidan 49 framgår det att den i själva verket kan komma att överskridas i förhållande till frisk luft. Det vore önskvärt med ett förtydligande om vad som gäller.
- För bostadsområdet Ljungarum finns inte områdesberäkningar framtagna och det går därför inte att bedöma om framtidsscenario innebär en förbättring för bostadsområdet och de boende.
- I den föreslagna vägplanen bör det redovisas vilka åtgärder som Trafikverket kan genomföra i ett framtida scenario med överskridande av MKN för att bidra till en minskning av luftföroreningar. Detta spelar roll för kommunen huruvida den behöver upprätta åtgärdsprogram om luftkvalitetsparametrar överskrider för planerade exploateringsområden längs E4.
- Nuvarande beräkningar har inte beaktat närliggande förbränningsanläggningar. Det bör göras en bedömning om tillskottet från förbränningsanläggningarna har en sådan påverkan på luftkvalitet att det förändrar nuvarande bedömning. Dessa anläggningar är hetvattencentralen Ljungarum, Ryhov samt Östra klinikerna.
- Damning under byggskedet kan innebära att luftkvaliteten försämras i området, speciell beaktning/städning bör genomföras för att minska spridningen av uppvirvlade partiklar i direkt anslutning till skolan och dess normala verksamhetstider.
- Byggskedet kommer innebära störningar för trafiken. Om störningarna innebär att trafikanter tar omvägar igenom staden kan det innebära att redan hårt trafikerade kommunala gator får ett betydande tillskott. Ytterligare tillskott till de kommunala vägarna kan innebära överskridande av kommande MKN på kommunala gator. Vidare kan det även innebära följd effekter på andra trafikslag såsom kollektivtrafik, cykel och fotgängare. Hur dessa trafikslag påverkas kan behöva belysas närmare inför byggskedet.

Kommunen ser positivt på den planerade minskningen av bullerstörningar för intilliggande bostadsområdena och verksamheter. Men Trafikverket bör kunna redovisa för

hur stor effekt de planerade väg- och fastighetsnära åtgärderna kommer att ha, och om de kommer uppfylla kraven som ställs i miljöbalken.

Eftersom utredningen av bullerproblematiken och planering för eventuella åtgärder gällande Ljungarumsskolan inte ännu är färdigställd bör kommunen genom Miljö- och hälsoskyddsnämnden fortsätta ha en dialog med Trafikverket och vara involverade i förarbetet av kommande bullerutredning.

Jönköpings kommun vill betona behovet av kontinuerlig och tät samordning mellan projekten där frågor som till exempel hantering av tekniska system, omledning av trafik under byggskedet, gestaltning och masshantering kan lyftas som särskilt viktiga att beakta. Jönköpings kommun ser gärna att det föreliggande projektets genomförande regleras genom avtal som kan styra och förtydliga dessa delar på ett mer specifikt sätt än den övergripande avsiktsförklaringen som tecknats.

Jönköpings kommun ser också behov av att vidare utreda förutsättningar för framtida drift och underhåll av vägar och tekniska system kopplat till föreslagen gräns för väghållarskap.

Gällande förslag på utformning kräver att ny detaljplan tas fram och antas för kvarteret Älghornet i sydvästra delen av trafikplatsen. En ny detaljplan för denna del kan ta upp emot två år att upprätta. Trafikverket behöver ansöka om planbesked samt underteckna planavtal innan planarbete kan inledas. Eventuella kostnader för utredningar i samband med planarbetet bekostas av sökande.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket gör bedömningen att planförslaget inte strider mot kommunens framtida planer på omvandling av intilliggande områden till blandstad. Då kommunen inte påbörjat arbetet med att planlägga omvandling av intilliggande områden är det svårt för Trafikverket att förhålla sig till dessa framtida planer. När detaljplanearbetet påbörjas kommer Trafikverket vara en remissinstans som brukligt vid planläggning intill statlig väg.

Vid åtgärder mot trafikbuller utgår Trafikverket från befintlig bebyggelse samt planerad bebyggelse enligt gällande detaljplaner respektive beslutade bygglov. Fridhem och Solåsen är i gällande detaljplan planlagda som verksamhetsområden. Frågan om eventuella skyddsåtgärder mot trafikbuller får således hanteras vid framtida planläggning av områdena utifrån pågående stadsomvandling.

Trafikverket har i planhandlingarna inte gjort någon fördjupning av barriäreffekterna för oskyddade trafikanter. Motivet är att E4 och väg 40 och tillhörande ramper inte trafikeras av gång- och cykeltrafik. De befintliga planskilda gång- och cykelpassagerna inom planområdet anpassas efter den nya utformningen. Planförslaget innebär inte några förlängda resvägar för gång- och cykeltrafik.

Åtgärdsvalstudie, E4 genom Jönköping – Infrastruktur & Stadsutveckling identifierade tydliga brister när det gällde kopplingen för gång- och cykeltrafik för att knyta ihop stadsdelar norr respektive söder om E4. Bristerna gällde kvalitén på befintliga passager, de är ofta bullerutsatta och upplevs som otrygga miljöer med bristande "stadskvaliteter". Ett flertal av de kommunala gång och cykelstråken som ansluter till passagerna har också brister då de ofta upplevs som otrygga och av varierande kvalitet. På vissa sträckor var det även relativt långt mellan passagerna varför det sannolikt på sikt även behövs nya passager för att öka tillgängligheten i nord-sydlig riktning för gång och cykeltrafik. Att enbart fokusera på gång- och cykelåtgärder och nya passager över/under E4 i anslutning till ombyggnationen av trafikplats Ljungarum riskerar att satsningar på gång- och cykelväg inte

hamnar "rätt". Det behövs ett strategiskt helhetstänk för hela sträckan av E4 genom Jönköping/Huskvarna.

Åtgärdsvalstudien såg behovet av ett sådant helhetstänk för hela sträckan genom Jönköping och föreslog en fördjupad utredning för att utarbeta en strategi för bättre infrastruktur för gång- och cykeltrafik som skall passera E4, denna utredning skulle även innefatta trafikplats Ljungarum då flera befintliga passager finns där. Åtgärdsvalstudien föreslog att Jönköpings kommun initierar en sådan fördjupning. Eftersom kommunen är den part som har stadsutvecklingsperspektivet i fokus bedömdes det lämpligt att de driver ett sådant arbete och att det görs i nära samverkan med bland annat Trafikverket. En sådan fördjupning har ännu inte initierats av kommunen.

Mer noggranna beräkningar och resonemang kring projektets klimatpåverkan kommer att redovisas i granskningshandlingen som ställs ut för granskning hösten 2024.

Trafikverkets uppdrag från regering och riksdag är att säkerställa framkomlighet och tillräcklig kapacitet på E4 och väg 40 utifrån prognostiserade trafikflöden. Detta kan i vissa delar vara motstridigt mot kommunens uppdrag från lokalpolitiken att arbeta målstyrt med att minska trafikmängderna. På E4 och väg 40 samsas nationell, regional och lokal trafik. Trafikverket ser positivt på kommunala åtgärder i Jönköping inom t.ex. gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik som minskar trafikmängderna på E4 och väg 40.

I så stor omfattning som det är möjligt kommer Trafikverket att återplantera ny tall inom trafikplatsen. Trafikverket kommer också att inleda en dialog med kommunen om att plantera tall i områden där mark återlämnas till kommunen när delar av nuvarande trafikplats rivs. Områden som är aktuella är t.ex. i det sydvästra hörnet av trafikplatsen för att utvidga tallskogen mot Ljungarumsskolan och Älgstigen.

Till granskningshandlingen kommer miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas med att årsmedelvärdet för PM10 visar att gränsvärdet i miljökvalitetsnormen inte bedöms överskridas för någon beräkningspunkt. För 90 percentilen av dygnsmedelvärdet överskrids gränsvärdet i miljökvalitetsnormen vid åtta beräkningspunkter nära vägen vilket innebär att närmsta byggnaderna klarar miljökvalitetsnormen men inte miljökvalitetsmålet Frisk luft. NO2 bedöms klara såväl gränsvärdet i miljökvalitetsnormen som preciseringen av miljökvalitetsmålet Frisk luft.

Väganläggningen i planförslaget kommer något närmare bostadsområdet Ljungarum då E4 breddas med ett körfält. I sammanhanget bedöms detta ha en liten påverkan på luftkvaliteten då den framförallt hör ihop med trafikmängderna. Trafikmängderna bedöms öka likartat i både nollalternativ och planförslag. Men med planförslagets gabionmur och bullerskyddsskärm mot bostadsområdet bedöms luftkvaliteten bli bättre än nollalternativet.

Trafikverket har i nuläget svårt att redovisa vilka åtgärder som Trafikverket kan genomföra i ett framtida scenario med överskridande av MKN för luft. En anledning till detta är att ska man kunna åstadkomma förbättringar så krävs ett samarbete mellan stat, region och kommun. I detta projekt kan frågan inte hanteras utan bör adresseras till Trafikverket som myndighet.

Trafikverket ser frågan om närliggande förbränningsanläggningar som intressant men den bör adresseras som en fråga i det övergripande samarbetet mellan Trafikverket och kommun utifrån Åtgärdsvalstudie, E4 genom Jönköping – Infrastruktur & Stadsutveckling.

Trafikverket tar med sig synpunkten angående damning under byggskedet och kommer ta med den som en förutsättning för entreprenaden.

Trafikverket är medvetna om att åtgärder på E4 kan öka trafikbelastningen på det kommunala vägnätet liksom att åtgärder på det kommunala vägnätet ökar belastningen på E4. Trafikverket gör bedömningen att gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik inte ska påverkas i någon stor utsträckning av byggskedet utan att gång- och cykel under byggtid kan ta sig till/från Jönköpings centrum. Generellt kommer fordonstrafiken kunna passera ombyggnationen med samma antal körfält som idag men med sänkt hastighet. Utformningen av tillfälliga förbiledningar och avsmalningar ska kunna hantera de trafikflöden som belastar trafikplatsen idag. Sammantaget är bedömningen att en mindre del lokaltrafik eventuellt väljer andra vägar men att regional och nationell trafik fortsatt kommer att trafikera E4 och väg 40 under byggskedet.

Trafikverket redovisar effekten av bullerskyddsåtgärder i PM Buller med tillhörande bilagor. I bilaga 1 framgår effekterna i tabellform. Utöver det finns det även kartor med bullernivåer redovisade i färg efter dB-nivå.

Älgstigens förskola är beaktad i bullerutredningen. Văganläggningen i planförslaget flyttas längre bort från förskolan och en bullerskyddsskärm föreslås vid vägdelen närmast förskolan. I och med detta så uppfylls Trafikverkets riktlinjer för buller såväl inomhus som utomhus på förskolans gård.

Trafikverket arbetar med att ta fram förslag på lokala bullerskyddsåtgärder för att skydda delar av skolgårdsmiljön på Ljungarumsskolan. Förslagen kommer att presenteras för kommunen efter sommaren 2024.

Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog kring samordning mellan projekten att bygga om trafikplats Ljungarum och kommunens anslutning av Barnhemsgatan till Jordbrovägen. Trafikverket ser också avtal mellan parterna som en viktig del för att reglera olika delar projektering, utförande och gränser i färdig anläggning.

Trafikverket ser positivt på att kommunen påbörjat arbetet med att handlägga planbeskedet. För Trafikverket är det viktigt att ärendet med detaljplan handläggas skyndsamt då en vägplan inte kan fastställas om planförslaget står i strid med gällande detaljplaner.

Södra Munksjön Utvecklings AB (SMUAB)

SMUAB framför att det är viktigt att ta hänsyn till och beakta inte bara hur det ser ut i dag utan också hur den framtida stadsutvecklingen kan komma att utformas utifrån gällande ramprogram för Södra Munksjön. Till exempel redovisas inga bullerskyddsåtgärder mot Fridhem och Solåsen, det föreslås inga nya plankorsningar för gång- och cykeltrafiken. I projektet behöver det tas höjd för den stadsutveckling som sker i området med ny stadsnära blandstad. Projektet tar inte tillräcklig hänsyn till tidigare utredning Åtgärdsvalsstudien för E4 genom Jönköping.

Bedömningen av de transportpolitiska målen behöver utvecklas och förklaras bättre. De transportpolitiska målen som berör personer med funktionsnedsättning, barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och förbättringar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel behöver utvecklas. Nuvarande bedömning visar inte på om föreslagna åtgärder är tillräckliga för att nå full måluppfyllelse. Hur funktionsnedsatta, barn, gående, cyklister eller kollektivtrafikresenärer får det bättre i jämförelse med idag framgår inte.

Det saknas förslag och beskrivning av hur närliggande befintlig kommunal trafikmiljö påverkas eller förbättras. Det saknas förslag till nya planskilda gång- och cykelpassager som knyter ihop stadsdelar och som ger ökad mobilitet, tillgänglighet, trygghet och säkerhet.

Projektet har för stort fokus på biltrafikens vinster i form av ökad kapacitet, tillgänglighet och säkerhet. Förändringar på E4 med dess centrala läge genom Jönköping måste ta större hänsyn till befintlig och framtida stadsmiljö. Åtgärderna på E4 måste bättre samverka med Sveriges klimatmål och Jönköpings ambitioner om en socialt, miljömässig och ekonomisk hållbar stadsutveckling.

Trafikverkets kommentar

Trafikverkets arbete med skyddsåtgärder mot buller och vibrationer ska uppfylla gällande lagkrav på ett enhetligt och kostnadseffektivt sätt. Trafikverkets inriktning för att minska de negativa effekterna av buller och vibrationer utgår från att det krävs en kombination av åtgärder: skydda de mest utsatta, åtgärda källan samt planera och bygg rätt. Vid åtgärder mot trafikbuller utgår Trafikverket från befintlig bebyggelse samt planerad bebyggelse enligt gällande detaljplaner respektive beslutade bygglov. Fridhem och Solåsen är i gällande detaljplan planlagda som verksamhetsområden. Frågan om eventuella skyddsåtgärder mot trafikbuller får således hanteras vid framtida planläggning av områdena utifrån pågående stadsomvandling.

Åtgärdsvalstudie, E4 genom Jönköping – Infrastruktur & Stadsutveckling identifierade tydliga brister när det gällde kopplingen för gång- och cykeltrafik för att knyta ihop stadsdelar norr respektive söder om E4 både gällande befintliga passager och de anslutande gång- och cykelstråken. På vissa sträckor var det även relativt långt mellan passagera varför det sannolikt på sikt även behövs nya passager för att öka tillgängligheten i nord-sydlig riktning för gång och cykeltrafik. Att enbart fokusera på gång- och cykelåtgärder och nya passager över/under E4 i anslutning till ombyggnationen av trafikplats Ljungarum riskerar att satsningar på gång- och cykelväg inte hamnar "rätt". Det behövs ett strategiskt helhetstänk för hela sträckan av E4 genom Jönköping/Huskvarna.

Åtgärdsvalstudien såg behovet av ett sådant helhetstänk för hela sträckan genom Jönköping och föreslog en fördjupad utredning för att utarbeta en strategi för bättre infrastruktur för gång- och cykeltrafik som skall passera E4, denna utredning skulle även innefatta trafikplats Ljungarum då flera befintliga passager finns där. Åtgärdsvalstudien föreslog att Jönköpings kommun initierar en sådan fördjupning. Eftersom kommunen är den part som har stadsutvecklingsperspektivet i fokus bedömdes det lämpligt att de driver ett sådant arbete och att det görs i nära samverkan med bland annat Trafikverket. Någon sådan fördjupning har ännu inte initierats av kommunen.

De transportpolitiska målen som berör personer med funktionsnedsättning, barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och förbättringar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel är viktiga mål i Trafikverkets arbete. Men i detta projekt som syftar till att öka framkomligheten på E4 och väg 40 är detta trafikantgrupper som till stor del inte berörs av planförslaget. Projektet påverkar inte befintliga stråk och passager för gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafiken bedöms påverkas positivt då planförslaget ökar framkomligheten på E4 och väg 40.

Trafikverket har under upprättandet av planförslaget samverkat med Jönköpings kommun och SMUAB. Utöver Trafikverkets egna trafikprognoser har Jönköpings kommuns trafikprognoser för 2050 använts för att på bästa sätt säkerställa att planförslaget är anpassat efter kommunens utvecklingsplaner. Trafikverkets uppdrag är att säkerställa en god framkomlighet på E4 och väg 40 som är del av TEN-T-vägnätet. I uppdraget ingår att utforma väganläggningen efter framtagna trafikprognoser.

Planförslaget är också anpassat för att möjliggöra en eventuell kommunal trafiklösning som knyter ihop Barnhemsgatan med trafikplats Ljungarum.

Vid utformning av planförslaget har vägområdet totalt sett minskat och föreslagen trafikplats är mindre till ytan än befintlig trafikplats Ljungarum vilket medför ökade möjligheter för Jönköpings kommun att utveckla miljöerna runt trafikplatsen.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Vägplanen hölls tillgänglig för samråd under perioden 2024-05-02 – 2024-06-02.

Handlingarna fanns tillgängliga på Trafikverkets webbsida

Under denna tiden genomfördes ett öppet hus 2024-05-14 till vilket särskilt berörda och allmänheten bjöds in.

Särskild kallelse till de direkt berörda markägarna och till fastighetsägare med buller över riktvärdena skickades ut med brev.

Annons om samrådsmötet infördes i Jönköpings-Posten 2024-04-30. Information om mötet informerades även om på lokalradion (radion Jönköping) och på Jönköpings-Postens webbsida (jp.se).

Information om objektet har även funnits på Trafikverkets webbsida.

Vid samrådsmötet redogjordes för syfte och bakgrund till projektet, föreslagna åtgärder samt de effekter och konsekvenser som bedöms uppstå till följd av projektet.

I samband med presentationen lyftes flera frågor rörande buller, såsom ansvar för befintlig bullerskyddsvall och föreslagna skyddsåtgärder.

Efter den allmänna presentationen fanns möjlighet för allmänheten att gå runt på olika stationer och ställa frågor gällande buller, vägutformningsförslaget (3D-modell fanns tillgänglig) och ritningar tillhörande samrådshandlingen samt en preliminär miljökonsekvensbeskrivning.

Minnesanteckningar från samrådsmötet finns även tillgängliga hos Trafikverket enligt diarienummer TRV 2022/142140.

Erhållna yttranden från allmänheten i samband med att samrådshandlingen ställdes ut för samråd under 2024-05-02 – 2024-06-02.

Följande synpunkter framförs:

Synpunkter angående flytt av E4 och väg 40

För att göra staden attraktiv och hållbar över tid så borde en omläggning utanför staden vara rimligare, där E4 går öster om och väg 40 ansluter efter att stadsgränsen slutat. Inga större vägar borde gå genom någon stadsmiljö med tanke på den stora påverkan de ändå har. Så antingen dra vägen öster ut eller gräv ner den under.

Vidare i annan synpunkt föreslås lösningar med att förlägga i E4 och väg 40 tunnel i och utanför staden.

Trafikverkets kommentar

Att flytta E4 utanför staden är ett helt annat projekt både till omfattning och kostnader och dessa frågor hanteras ej i denna vägplan. Några utredningar i frågan utförs i nuläget inte hos Trafikverket då det inte finns något uppdrag från varken regering eller externa parter.

Synpunkter angående utformning av trafiklösning

Det är väldigt viktigt att E4 både i norr och södergående riktning utformas på ett sådant sätt att lastbilsekipage med full totalvikt kan framföras i en hastighet av 100 km/h utan riskera att börja kränga eller vara en fara för andra trafikanter. Detta gäller även anslutning till väg 40. Stigningar till och på ramper bör även anpassas så att ett "standard" lastbilsekipage kan bibehålla 80 km/h för att inte som i dag börja att bygga köer.

I befintligt förslag gällande väg 40 mot E4 norr ut så leds två körfält via bro för att ansluta till E4 norr ut från höger. Med pågående expansion av både industriområdena och närliggande tätorter så kommer trafikmängderna att öka. När dessa skall vävas ihop så blir det en ny variant av den lösning som tidigare fanns vid E4 söder ut mot A6. Byt i stället ut vänster körfält före trafikplatsen och led det rakt fram och låt detta körfält ansluta till E4 från vänster. Då tillkommer även möjligheten att styra trafikflöden med skyltning för att minska belastningen på motorvägens högra sida.

Mellan trafikplats Ljungarum och till Huskvarna södra (avfart 100) föreslås att omkörningsförbud införs för lastbil.

I annat yttrande föreslås också att man innan trafikplats Råslätt i norrgående riktning bygger en påfart till Ljungarums industriområde.

Trafikverkets kommentar

Både genomgående E4 och genomgående väg 40 får en geometrisk standard som motsvarar 80 km/h genom trafikplats Ljungarum, dvs. skyltad hastighet. Även lastbilsekipage kommer därför ha möjlighet att färdas i skyltad hastighet på både E4 och väg 40. Övriga ramper uppfyller däremot inte den geometri som motsvarar 80 km/h, vilket heller inte är möjligt att uppnå utifrån de begränsningar som finns med bebyggelse, etc. runt trafikplatsen. Generellt brukar det inte finnas ett behov av att utforma ramper i en trafikplats med en så stor geometri, trafikanterna får istället anpassa hastigheten efter vad rampen tillåter. Vid utformningen av trafikplats Ljungarum har ramperna dock utformats med en så god geometri som möjligt, framför allt ramperna mellan E4 söder och väg 40 väster i båda riktningar, men även de till och från Jönköpings centrum.

Bara för att väg 40:s två körfält kommer ansluta till E4 norrut på höger sida i färdriktningen i trafikplats Ljungarum kommer situationen inte att bli alls såsom den förut var mellan trafikplats Ekhagen och Odengatans avfart. Dels är avståndet mellan trafikplats Ljungarum och trafikplats Ryhov avsevärt längre än vad det är mellan trafikplats Ekhagen och Odengatans avfart och dessutom kommer det ena körfältet från väg 40 västerifrån vara det körfält som fortsätter vidare längs E4 norrut. I stället kommer det vänstra körfältet från E4 söderifrån att upphöra strax före trafikplats Ryhov. Denna körfältsindelning har valts för att trafiken ska flyta så bra som möjligt och utifrån att både E4 och väg 40 är genomgående motorvägar.

Omkörningsförbud för tunga fordon bör generellt inte finnas på sträckor där man har flera körfält i samma riktning som leder till/från olika motorvägar, dvs. såsom det kommer vara på sträckorna före/efter trafikplats Ljungarum, dvs. mellan trafikplats Råslätt och trafikplats Ryhov.

Detta med anledning av att det på sådana sträckor snarare är naturligt och nödvändigt att trafiken, inklusive lastbilar, väljer körfält efter var de är på väg/kommer ifrån. Ett

omkörningsförbud på en sådan sträcka kan då snarare skapa förvirring och leda till sämre framkomlighet.

På E4 genom Jönköping är dessutom hastighetsgränsen densamma som den som lastbilar med släp får färdas i (80 km/h) varför påverkan på personbilar om en lastbil nyttjar vänster körfält, inte blir detsamma som det exempelvis blir på motorväg med högre hastighetsgräns. Detta är ytterligare en aspekt som generellt talar emot behovet av omkörningsförbud för lastbilar genom Jönköping.

Att bygga en ny påfart till Ljungarums industriområde ingår inte i aktuellt objekt.

Synpunkter angående buller

Önskemål framförs om bullerskydd upp mot bostadsområdena Gamla Råslätt och Kättilstorp med gatorna Värnamovägen och Grenadjärgatan.

I annat yttrande efterfrågas att Trafikverket mäter ljudnivåer inomhus i berörda bostäder.

Vidare i annat yttrande framförs önskemål om en bullerskyddsskärm på en delsträcka (ca 60 m) på västra sidan av Jordbrovägen (strax efter korsningen med Barnhemsgatan).

Flera yttranden berör också önskemål om så kallad tyst asfalt för att minska bullernivåerna.

Trafikverkets kommentar

I PM Bullerutredning ingår bland annat att det görs en samhällsekonomisk beräkning avseende vilka fastigheter som är lönsamma att erhålla bullerskyddsåtgärd utöver bullerberäkningar. Vid Gamla Råslätt, Kättilstorp, Värnamovägen och Grenadjärgatan visar utredningar att fastighetsnära åtgärder är de mest rimliga åtgärderna tekniskt och ekonomiskt.

Genomförda bullerberäkningar bygger på teoretiska beräkningar med en trafikbelastning och andelen tung trafik enligt årsmedeldygnstrafiken. En mätning av ljudnivån vid ett enstaka tillfälle bedöms inte relevant det inte är möjligt att sätta den aktuella mätningen i relation till trafikbelastningen vid aktuellt måttillfälle.

Sträckan på västra sidan om Jordbrovägen där det finns önskemål om bullerskyddsskärm är utanför vägområdet i planförslaget och Jönköpings kommun är väghållare för sträckan som alstrar buller. Önskemålet bör därför adresseras till Jönköpings kommun.

Att lägga tyst asfalt har bedömts att inte vara ekonomiskt och tekniskt möjligt. Tyst asfalt är en mer kostsam produkt vid anläggandet samt att det kräver regelbundet underhåll med tvätt/städning och har kortare livslängd. Vidare kräver tyst asfalt ett omfattande och kostsamt arbete med avvattning och dränering för att säkerställa att vägkroppen dräneras eftersom tyst asfalt inte är lika tät som en konventionell asfalt.

Synpunkter på planeringsprocessen inför upprättande av vägplan

Fråga framförs gällande vilka typ 1 och typ 2 åtgärder (enligt fyrstegsprincipen) har genomförts innan den nu planerade ombyggnaden. Och hur har man kommit fram till att steg 1 och steg 2 åtgärder inte är tillräckliga.

Har hänsyn tagits till inducerad trafik från utbyggnaden i beräkningar av projektets samhällsnytta?

Trafikverkets kommentar

I bland annat utredningen Åtgärdsvalstudie, E4 genom Jönköping – Infrastruktur &

Stadsutveckling (samverkansprojekt mellan Jönköpings kommun och Trafikverket) framgår att man inom steg 1 analyserat fem alternativ (t.ex. trängselavgifter, omfattande samordnat Mobility Managementarbete, aktiv styrning av P-avgifter) och inom steg 2 har 6 olika alternativ studerats (t.ex. omkörningsförbud för tunga fordon, variabla hastighetsgränser, ökad polisövervakning). Mer information finns att läsa i studien som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Åtgärdsvalstudien berör hela sträckningen av E4 genom Jönköping men förslagen påverkar också trafikplats Ljungarum.

I den samhällsekonomiska beräkningen beaktas bland annat prognoser för framtida trafik.

Synpunkt angående befintlig bullervall

I ett yttrande sägs att man numera ser lastbilstaken då vallen längs med E4 mot Ljungarums bostadsområde sjunkit ihop. Ljudet har ökat, dels på grund av det samt av den ökade trafikgenomströmningen. Om Trafikverket bygger om till tre körfält på sträckan krävs ett omfattande arbete med att öka vallens höjd, och bygga bullerplank eller murar mot husen bakom.

Trafikverkets kommentar

Befintlig vall föreslås kompletteras med en bullerskyddsskärm med en höjd av ca 3,0 m, vilket medför att överkanten på bullerskyddsskärmen blir ca 7 m över befintlig väggkant. Med föreslagna vägnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder klaras gällande riktvärden inomhus och vid uteplats.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Erhållna yttranden i samband med att samrådshandlingen ställdes ut för samråd under 2024-05-02 – 2024-06-02.

Statens geotekniska institut (SGI)

- Avstår från att lämna synpunkter.

Jordbruksverket

- Avstår från att lämna synpunkter.

Skogsstyrelsen

- Skogsstyrelsen har inget att invända mot att ombyggnaden sker enligt presenterad vägplan.

Polismyndigheten

- Polismyndigheten påpekar att de bedriver utryckningskörningar i samband med brott mot liv och hälsa samt olyckor. Varför framkomlighet och fungerande flöde är av mycket stor vikt över hela tidsperioden som byggnation bedrivs. God planering och framförhållning är ett måste.

Viktiga frågor att beakta i det fortsatta arbetet är trafiksäkerhetsarbetet efter färdigställd byggnation. Polismyndigheten önskar ytor för arbete på väg (trafikövervakning), tillfälliga katastrofzoner, hjälp/serviceplats för åtgärd av skadade fordon.

Trafikverkets kommentar

Samrådsmöte genomfördes 2024-05-29 med Polisen varvid kompletterande ytor för

trafiksäkerhetsarbetet diskuterades. Vägplanen kommer att kompletteras med de ytor som Polisen önskat inför att vägplanen ställs ut för granskning.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

- Avstår från att granska remissen och lämna platsspecifika yttrande men hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer.

Försvarsmakten Mellersta Militärregionen

- Framför bland annat att vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m). Sidomarkeringsstolpar vid vägren ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggning. Fri höjd ska minst vara 4,50 m. Under byggnation ska ovanstående krav säkerställas på aktuell väg eller omledningsväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till Försvarsmaktens krav på framkomlighet och bärighet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

- Avstår från att yttra sig i ärendet.

SMHI

- Framför några mindre synpunkter kopplade till stycke 8.9.2 "Klimatanpassning och översvämning". Vidare påpekar SMHI att det sedan SMHIs länsanalys för Jönköpings län publicerades 2015 nu har lanserats en klimatscenariotjänst med uppdaterade dataunderlag och analyser. Slutsatserna är i många fall desamma kvalitativt, men det finns kvantitativa skillnader.

Trafikverkets kommentar

Vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en hänvisning till klimatscenariotjänsten.

Cykelfrämjandet i Jönköping, infrastrukturgruppen

- Framför bland annat att sträckningen av gång- och cykelvägen till Ljungarumsskolan innehåller en tvär sväng i anslutning till GC-porten, vilket innebär en ökad kollisions-, halk- och allmän olycksrisk och ökar även otryggheten eftersom man inte kan se in i porten innan man går/cyklar in.

Beträffande befintliga gång- och cykelportar ställs frågan vad som avses med att de kommer att anpassas/breddas.

Vidare framförs att det saknas helt idéer om hur framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter ska hanteras och förbättras.

Vikten av GC-portarna för att kunna korsa motorvägen betonas. Stängs dessa portar under ombyggnaden kommer det att leda till mycket långa omvägar alternativt helt hindra vissa cykelturer. Därför är det av största vikt att störningarna för gång- och cykel minimeras och att omledningarna håller hög kvalitet, är så gena som möjligt och begränsas i tid.

Beträffande Trafikverkets fyrstegsprincip ställs frågan vilka steg 1 och steg 2 åtgärder som har genomförts i trafikplats Ljungarum, trafikplats Ryhov och trafikplats A6? Hur har Trafikverket kommit fram till att dessa åtgärder är otillräckliga för att förbättra trafiksituationen.

Vidare påpekas att förbättrad framkomlighet kommer att leda till inducerad biltrafik och fler lokalresor med bil vilket kommer leda till fler och värre köer runt om i Jönköping. Detta behöver analyseras och hanteras tillsammans med Jönköpings kommun och övriga intressenter.

Trafikverkets kommentar

Jönköpings kommun är ansvarig väghållare för gång- och cykelvägnätet i staden. Trafikverket avser att lyfta synpunkten inom ramen för det pågående samarbete som sker mellan Trafikverket och kommunen om åtgärder längs E4 genom Jönköping och Huskvarna. Vid de åtgärder som planeras i vägplanen avses dock sikten genom porten på E4 vid Ljungarumsskolan att förbättras i samband med att denna måste förlängas då E4 breddas genom att vingmurarna utformas bågformade.

Med anledning av att ytterligare körfält kommer att byggas så behöver befintliga broar breddas vilket innebär att gång- och cykelportarna i sin tur kommer att förlängas.

Trafikverket kommer att arbeta för att minimera påverkan på gång- och cykeltrafik under byggtid. Dialog kommer att hållas med Jönköpings kommun för att hitta lämpliga lösningar för omledning under de perioder det är oundvikligt.

I bland annat utredningen Åtgärdsvalstudie, E4 genom Jönköping – Infrastruktur & Stadsutveckling (samverkansprojekt mellan Jönköpings kommun och Trafikverket) framgår att man inom steg 1 analyserat 5 alternativ (t.ex. trängselavgifter, omfattande samordnat Mobility Managementarbete, aktiv styrning av P-avgifter) och inom steg 2 har 6 olika alternativ studerats (t.ex. omkörningsförbud för tunga fordon, variabla hastighetsgränser, ökad polisövervakning). Mer information finns att läsa i studien som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Åtgärdsvalstudien berör hela sträckningen av E4 genom Jönköping men förslagen berör också trafikplats Ljungarum.

Region Jönköpings län

- Välkomnar satsningen på trafikplats Ljungarum som är en viktig åtgärd för att förbättra tillgängligheten i vägsystemet.

Som ansvarig kollektivtrafikmyndighet påpekas vikten av tillgängligheten till E4 och trafikplats Ljungarum för kollektivtrafiken, både stadstrafiken i Jönköping och den regionala busstrafiken.

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv är det viktigt med en bra funktion och framkomlighet under byggtiden och framför allt behöver det vara en väl fungerande funktion för trafiken i den permanenta utformningen. På motsvarande sätt är det viktigt att säkerställa tillgängligheten till länsjukhuset Ryhov och då främst kopplingen väster ut via trafikplats Ryhov och trafikplats Ljungarum

Vidare anser Regions Jönköpings län att det är viktigt med god framförhållning och kommunikation om det blir större omledningar under byggtiden vilket kan påverka övriga delar av det regionala statliga vägnätet.

Trafikverkets kommentar

Under det fortsatta arbetet med projektet kommer ytterligare utredningar att göras beträffande trafik under byggtiden.

När projektet har kommit längre kommer Trafikverket att återkomma med ytterligare information till allmänhet och berörda intressenter.



Trafikverket, Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se