

RAPPORT

Samrådsredogörelse Väg 842 förbi Tenhult

Jönköpings kommun, Jönköpings län
Vägplan
2024-06-20



Trafikverket

Postadress: Bataljonsgatan 8, 553 05 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Väg 842 förbi Tenhult, Samrådsredogörelse

Författare: Shpat Hoxha, WSP

Uppdragsledare: Björn F Wünsche, WSP

Dokumentdatum: 2024-06-20

Ärendenummer: TÄHS-2023-000880

Åtgärdsnummer: 16149

Projektnummer: 177056

Version: 1.0

Projektledare: Emma Helmersson, Trafikverket

Innehåll

Innehåll	3
1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets	5
3 Samråd	6
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörd kommun	7
3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.1.4 Samråd med övriga myndigheter och organisationer	14
3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ	15
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget	15

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser vägplan för projekt Väg 842 förbi Tenhult. I denna samrådsredogörelse sammanställs hur samrådet bedrivits, samrådsmöten som har hållits samt vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena och minnesanteckningarna från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen sammanfattar Trafikverket de inkomna synpunkterna och hur synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TÄHS-2023-000880.

Samråd är en fortlöpande process som pågår i flera steg och på olika sätt under hela planlägningsprocessen fram till granskningen av vägplanen. Vid allmänna samrådstillfället har en bredare krets av berörda och allmänhet beretts möjlighet att lämna synpunkter.

Ett digitalt samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan pågick 29 april till 22 maj 2024.

2 Samrådsrets

Projektets samrådsrets vid samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har utgjorts av berörd länsstyrelse, berörd kommun, region och regional kollektivtrafikmyndighet samt organisationer och allmänhet som kan antas bli berörda genom det geografiska utredningsområdet som projektet berör.

Tabell 1 Sändlista samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Kategori	Adressat
Kommun	Jönköpings kommun
Myndighet	Försvarsmakten Länsstyrelsen
Regional kollektivtrafikmyndighet	Region Jönköpings län
Region	Region Jönköpings län
Enskilt berörda	

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Information om samrådet annonserades i Jönköpings-Posten 27/4 och Post- och Inrikes Tidningar (PoIT) 26/4.

Ett brev med information om samrådet skickades till kommun, myndigheter, organisationer och de enskilda som kan bli särskilt berörda daterat 17 april 2024.



SAMRÅDSUNDERLAG – TIDIGT SKEDE

Väg 842 förbi Tenhult, Jönköpings kommun

Vi planerar att bygga en ny väg utanför Tenhult för att flytta tung trafik från de centrala delarna och därigenom öka framkomlighet, trafiksäkerhet samt förbättra miljön i tätorten.

Ett samrådsunderlag har tagits fram där vi har bearbetat och analyserat ett underlag inom ett begränsat utredningsområde.

Samrådstitid: Vi önskar få in synpunkter på samrådsunderlaget under perioden 29 april- 22 maj 2024.

Plats för handlingar: Samrådsunderlaget finns på projektets webbsida: www.trafikverket.se/vag842

Synpunkter: Du kan lämna dina synpunkter i synpunktsformuläret på projektets webbsida. Du kan även skicka dina synpunkter till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge eller till investeringsprojekt@trafikverket.se, ange TÄHS-2023-000880.

Mer information: Emma Helmersson, projektledare, emma.helmersson@trafikverket.se, 010-123 57 31

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Ett inledande samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen den 19 april 2024. På mötet informerade Trafikverket om projektet och dess tidplan.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Ett samrådsmöte hölls med Jönköpings kommun den 29 april 2024. På mötet informerade Trafikverket om projektet och dess tidplan.

Skriftliga inkomna synpunkter Jönköpings kommun 2024-05-03

Jönköpings kommun bedömer att relevanta delar i detta skede har beaktats och har endast ett fåtal medskick i det fortsatta arbetet.

Jönköpings kommun ser positivt på projektet där en avlastning av trafiken genom Tenhult är en viktig förutsättning för Tenhults framtida utveckling. I kommunens gällande översiktsplan från 2016 samt i den kommande översiktsplanen för mindre tätorter och landsbygden finns en ny förbifart beskriven.

Samrådsunderlaget är tydligt och de värden (bl.a. natur-, kultur och miljövärden samt landskapsbild) som finns i området beskrivs på ett bra sätt.

Planerade och beskrivna inventeringar bedöms som korrekta och nödvändiga. Det är viktigt att resultatet från dessa inventeringar i senare skeden faktiskt används för justeringar av den slutliga väg-dragningen.

I det fortsatta arbetet bör intrång och exploatering av jordbruksmark i möjligaste mån undvikas. Förbifarten förbi Tenhult är en viktig pusselbit i det framtida trafiksystemet. I det fortsatta arbetet är det viktigt att föra en dialog och se på lösningar också i det omkringliggande vägsystemet för både cykel, bil och lastbilstrafik. Viktiga frågor blir då bland annat kopplingspunkten till förbifarten och väg 931 (Jönköpingsvägen) och dess framtida funktion, huvudmannaskapet för trafiken genom tätorten, flöden för tung trafik till och från befintliga och planerade verksamhetsområden, framtida cykelvägar samt resultatet från den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket gör för väg 842.

Oavsett vilken sträckning som väljs i framtiden så kommer förbifarten påverka boende, verksamhetsutövare, jordbruksmiljöer och andra intressenter och intressen. I den fortsatta processen är det därför viktigt med en fortsatt dialog kring vägens dragning och dess inverkan på trafiken, samhället och de olika värden som finns inom utredningsområdet.

Trafikverkets bemötande:

Projektet tackar Jönköpings kommun för synpunkter och tar med sig dessa i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Trafikverket har informerat samtliga fastighetsägare inom utredningsområdet om projektet. Sammantaget rör det sig om ett 50-tal fastighetsägare som kan bli särskilt berörda.

3.1.3.1 Generella synpunkter som förespråkar projektet

Ett flertal synpunkter välkomnar förslaget om en ny väg 842 förbi Tenhult, då de anser att det kommer att förbättra trafiksituationen i Tenhult. Några ser positivt på att den nya vägen kommer att flytta bullret utanför tätorten. Andra tycker att åtgärden är nödvändig ur säkerhetssynpunkt då många barnfamiljer bor och rör sig i närheten av den befintliga vägen genom Tenhult, vilket skapar en otrygg miljö.

Trafikverkets bemötande:

Projektet tackar för inkomna synpunkter. En stor del i projektet är att aktivt arbeta med bullerfrågor, detta kommer vi göra genom hela planläggningsprocessen.

Projektets ändamål är att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Vi arbetar för att skapa en trygg miljö i samhället för alla trafikslag.

3.1.3.2 Synpunkter som är kritiska till projektet

Flera synpunkter som inkommit är att en ny väg 842 inom det aktuella utredningsområdet inte kommer att ge några positiva effekter för trafiken, och endast kommer att ha negativ påverkan på miljön och jordbruksmark. Andra synpunkter är kritiska till projektet eftersom den nya sträckningen, som visserligen kommer att gynna Tenhults centrum, anses även fortsättningsvis medföra tung trafik för boende längs väg 931, i norra delen av utredningsområdet. En del anser att den föreslagna åtgärden inte är tillräcklig och menar att den bör förlängas och anslutas till väg 40.

Ett flertal synpunkter tycker att utredningsområdet är för begränsat, och hade velat se att den nya vägen kan förläggas utanför utredningsområdet.

Trafikverkets bemötande:

För kommentar gällande påverkan på jordbruksmark, se avsnitt 3.1.3.6.

Projektet ger positiva effekter för trafiken på Mjälarydsvägen. Trafikverket har kännedom om att det finns kvarstående brister gällande trafiksituationen i området och dialog förs med Jönköpings kommun och Region Jönköpings län om fortsatt hantering av detta.

För beskrivning av utredningsområdets avgränsning, se avsnitt 3.1.3.10.

3.1.3.3 Synpunkter på befintlig väg 842

Ett antal synpunkter har inkommit som påpekar brister med befintlig väg 842. Några synpunkter anser att vägen inte tycks vara klara tung trafik och syftar till vägens bärighet. Några tycker att vägen ska breddas då den upplevs trång vid möten mellan fordon. Flera synpunkter anser att väg 842 är farlig att cykla på och vill att den nya vägen ska vara tillräckligt bred, alternativt att en separat cykelväg byggs, med hänvisning till vägen mellan Lekeryd och Huskvarna.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket arbetar med en tidig utredning för väg 842 väster om utredningsområdet mellan Tenhult och Barnarp. Utredningen innefattar samtliga trafikslag och även en bärighetsutredning samt en trafikanalys. Arbetet planeras färdigställas vintern 2024/2025.

Resultatet från utredningen blir en viktig del av Trafikverkets fortsatta arbete med hela väg 842.

3.1.3.4 Industriområde Öggestorp

Flera synpunkter anser att projektet inte har beaktat planerat industriområde i Öggestorp. Med tanke på ökningen av lastbilstrafiken till följd av det nya industriområdet kommer den nya förbifarten inte att bidra till mindre trafik genom Tenhult, anser man, utan motverkar syftet med detta projekt. I stället föreslås en förbifart som leder till trafikplats Rogberga.

Trafikverkets bemötande:

Jönköpings kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan för mindre tätorter och landsbygd. I planen undersöks möjligheterna till ytterligare verksamhetsområden i Öggestorp. Översiktsplanen förväntas fastställas hösten 2024. Projektets förutsättningar grundar sig i beslutade kommunala planer.

I den pågående tidiga utredningen för väg 842 som nämns i avsnittet ovan ingår en trafikanalys som tas med i det fortsatta arbetet i en ny väg förbi Tenhult. En framtida exploatering i Öggestorp ingår i denna analys.

3.1.3.5 Samordning med järnvägen

Flera synpunkter tycker att en samplanering med järnvägsprojektet mellan Byarum och Tenhult är positivt för att minska ingreppen i landskapet. En annan synpunkt är att projekten bör samordnas i kommande informationsmöten med allmänheten.

Trafikverkets bemötande:

En samlokalisering med järnvägen är möjlig inom utredningsområdet, detta kommer vi att titta närmre på i nästa skede som är en lokaliseringsutredning.

Järnvägen och vägen är två olika projekt där en vägplan och en järnvägsplan ska tas fram och därmed kräver olika samråd. En samordning kan bli aktuell i senare skede.

3.1.3.6 Jordbruksmark

Flera synpunkter uttrycker oro över påverkan på jordbruksmark i området, i synnerhet då gården i Åkerby berörs av den nya vägsträckningen. Det bör eftersträvas att bli ett mer självförsörjande samhälle snarare än att förstöra mer jordbruksmark och odlingsytor än nödvändigt. Vidare lyfts att även övriga markägare som har samarbete med jordbruksägaren i området drabbas om denne skulle avveckla sin verksamhet. En ytterligare synpunkt är att ett större utredningsområde behövs för att undvika fragmentering av jordbruksmarken.

Trafikverkets bemötande:

När en ny väg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativ påverkan såsom exempelvis barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter.

Hur jordbruksmark kan komma att beröras ingår som ett av flera andra viktiga kriterier att beakta vid val av korridor i kommande skede.

Under det fortsatta arbetet tas en passageplan fram för att minska barriäreffekten och för att möjliggöra fortsatt brukande av jordbruksmark.

3.1.3.7 Skogsmark

Några synpunkter anser att en ny väg 842 genom den norra delen av utredningsområdet skulle dela skogsmarken och leda till stort produktionsbortfall och förlorade skogsvärden.

Trafikverkets bemötande:

När en ny väg anläggs är det oundvikligt att det innebär negativ påverkan såsom exempelvis barriäreffekter och intrång på enskilda fastigheter.

Hur skogsmark kan komma att beröras ingår som ett av flera andra viktiga kriterier att beakta vid val av korridor i kommande skede.

Under det fortsatta arbetet tas en passageplan fram för att minska barriäreffekten och för att möjliggöra fortsatt brukande av skogsmark.

3.1.3.8 Kulturhistoriska värden/fornminnen

En synpunkt uppmanar projektet att vara aktsamt om fornminnen, äldre boplatser och kulturlandskap, vilka har ett högt värde.

Enligt en annan synpunkt bör den nya vägen förläggas väster om Ingaryds naturreservat för att minimera intrånget på Ingaryds gård.

Trafikverkets bemötande:

Projektet kommer att göra arkeologiska utredningar för att få en tydlig bild av områdets kulturhistoriska förutsättningar.

Hur vägen förläggs i förhållande till natur- och kulturhistoriska värden är ett av flera andra viktiga kriterier att beakta vid val av korridor i kommande skede.

3.1.3.9 Trafik genom samhället

Ett antal synpunkter som inkommit beskriver problematiken med den befintliga trafiken som går genom samhället. Mjälarydsvägen lyfts fram som ett exempel, i närheten finns bostadsområde samt skola och fotbollsplan med många barn. Synpunktslämnarna anser att den bör göras mindre tillgänglig för lastbilstrafik, i form av exempelvis kameror och farthinder, även efter att den nya vägen är i drift. Andra synpunkter vill se samma åtgärder vidtas på väg 931.

Flera synpunkter anser att trafiken genom samhället har ökat sedan förbifart Barnarp byggdes.

Enligt en synpunkt är det viktigt att den nya vägen blir mer attraktiv för långtradare för att de inte ska fortsätta gena genom samhället. Det finns även önskemål om att genomfartstrafiken via Industrivägen och Mjälarydsvägen ska förbjudas helt.

Några synpunkter befarar att den nya vägen kommer att öka trafiken på Nässjövägen genom samhället, en väg som lastbilar redan idag kör för fort på.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket har begränsad möjlighet att anlägga fysiska hinder. Fysiska hinder kan riskera att bidra med störande buller och/eller vibrationer för boende i närområdet och skapa problem för skötsel av vägen. På statliga vägar finns krav på framkomlighet och Trafikverket måste säkerställa att alla kan ta sig fram. Automatiska Trafiksäkerhetskameror (ATK) är en kostsam åtgärd som Trafikverket bara sätter upp där mätningar visar att medelhastigheterna och olycksrisken är hög samt att vägsträckan är skyltad med hög hastighet. Prioriteringen görs nationellt på Trafikverket i dialog med polisen och de sträckor som bidrar mest till att minska antalet döda och allvarligt skadade väljs ut. Trafikverket planerar inte för någon ATK i Tenhult.

För att uppfylla vägens ändamål med ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet kommer vägens attraktivitet vara en avgörande aspekt vid framtida lokaliseringalternativ.

Trafikmätningar visar att trafiken har ökat på väg 842. Detta kan bero på exploateringar vid Stigamo och Torsvik, generell trafikökning och en förbättrad passage vid Barnarp. Hur stor andel av den ökningen som beror på förbifarten i Barnarp är svårt att säga men sannolikt en mindre del.

En ny väg förbi Tenhult kan innebära trafikökning men förmodligen är det andra faktorer som har större påverkan.

3.1.3.10 Alternativa vägsträckningar

Ett par synpunkter menar att den nya vägen borde dras ännu mer väster om utredningsområdet; via Knivshult och Rogberga, med hänvisning till att syftet med den nya vägen är att minska trafiken i Tenhult.

Andra synpunkter föreslår att den nya vägen dras söder om samhället. Ett alternativ som föreslås att vägen ska dras från korsningen 842/844 och med anslutning till nya riksväg 31/40/47. Syftet med en dragning längre söderut är att mindre trafik ska gå genom samhället och att inte störa en eventuell utbyggnad av KABE eller Ingaryd/Hembygdsgården.

En synpunkt föreslår en alternativ dragning, från E4 vid Hyltena – Kråkebo, via högspänningsledningens sträckning till väg 31/40 vid Forserum.

Trafikverkets bemötande:

Utredningsområdet är framtaget för att uppfylla projektets ändamål:

Öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult.

Avgränsningar har gjorts genom att titta på tidigare genomförda studier, angränsning mot Tenhults samhälle och Ingaryds naturreservat, koppling in mot Tenhult samt beslutad korridor för järnväg mellan Byarum och Tenhult.

3.1.3.11 Naturreservat

Några synpunkter uttrycker oro över projektets påverkan på Ingaryds naturreservat och uppmanar att naturen och den biologiska mångfalden bevaras. Någon annan undrar över tillgängligheten mellan Tenhult och naturreservatet när den nya vägen är byggd.

Trafikverkets bemötande:

Projektet strävar efter att negativ påverkan på Ingaryds naturreservatet i möjligaste mån ska undvikas.

Projektet planerar att bibehålla tillgängligheten till naturreservatet. Bästa lösningen på detta utreds senare i vägplanen.

3.1.3.12 E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende och har lämnat synpunkter.

E.ON informerar om att de inom området har mellanspänningskablar och luftledningar. Vidare beskriver E.ON i sitt yttrande om hur arbeten i närheten av dessa anläggning/ar ska planeras och genomföras, och hänvisar till gällande säkerhetsföreskrifter, lagar och regelverk.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer att beakta yttrandet från E.ON Energidistributions AB i det fortsatta arbetet med planen.

3.1.3.13 Övriga frågor

Utöver ovan redovisade synpunkter har ett antal frågor kring projektet inkommit, så som hur enskilda vägar kommer att påverkas, om det kommer att sättas upp viltstängsel längs den nya vägen, och vilken korsningstyp som är tänkt att byggas vid anslutningen till väg 931.

Andra frågor som inkommit berör särskilda fordon, exempelvis vilka vägar som 34,5 meter långa fordon, 74 ton tunga fordon samt fordon med farligt gods ska hänvisas till.

En ytterligare fråga är om det blir någon fysisk hastighetsdämpande åtgärd på sträckan kring Rogberga kyrka.

Trafikverkets bemötande:

Projektet är i ett tidigt skede och specifika frågor som inkommit i samband med synpunkter besvaras inte separat utan tas med fortsatt arbete med vägplanen.

3.1.4 Samråd med övriga myndigheter och organisationer

3.1.4.1 Försvarmakten

Försvarmakten har i dagsläget inte möjlighet att delta i processen i detta fall. För att ta del av aktuella planeringsunderlag och mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del hänvisar de till riksintressekatalogen och tillhörande kartunderlag. Detta underlag finns bland annat hos Länsstyrelsen samt på Försvarmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen

Försvarmakten deltar fortsatt i formella samråd, granskningar och remissförfaranden enligt ordinarie förfaranden.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna och dialog kommer fortsätta med Försvarmakten.

3.1.4.2 Region Jönköpings län

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss och väljer att inte lämna några synpunkter på samrådsunderlaget.

Trafikverkets bemötande:

Projektet tackar för återkoppling. Fortsatt dialog kommer hållas med Region Jönköpings län.

3.1.4.3 LRF (Lantbrukarnas riksförbund)

LRF är positivt inställda till Trafikverkets ambition att förbättra trafiksituationen i Tenhult. Dock löser den planerade förbifarten endast en del av problemet, eftersom trafik fortfarande kommer att passera genom Tenhult på Nässjövägen. LRF påpekar att det planerade verksamhetsområdet i Öggestorp inte nämns i det presenterade samrådsunderlaget, och eftersom verksamhetsområdet bedöms bidra med en stor ökning av trafik på sträckan mellan Torsvik/E4 – Öggestorp anser LRF att den planerade förbifarten kommer att behöva förlängas till trafikplats Tenhult och ansluta till väg 31. Detta skulle i sin tur innebära att stora jordbruksytor tas i anspråk vilket leder till minskad jordbruks- och livsmedelsproduktion.

Sammanfattningsvis förordar LRF en sträckning av den nya vägen längre västerut från Barnarp/Upparp till trafikplats Rogberga, i syfte att undvika den negativa påverkan på åkermark och livsmedelsproduktion då en sådan sträckning skulle gå närmast uteslutande genom skogsmark. De anser även att det planerade verksamhetsområdet i Öggestorp bör omnämnas och beaktas fortsättningsvis.

Trafikverkets bemötande:

Projektet tackar LRF för yttrandet och tar med sig synpunkterna vidare i vägplanarbetet.

Industriområdet i Öggestorp beskrivs närmare under avsnitt 3.1.3.4.

För beskrivning av hur utredningsområdet har avgränsats, se avsnitt 3.1.3.10.

Det finns flera olika aspekter att beakta i en lokaliseringstudie, påverkan på jordbruksmark är en av aspekterna.

3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

3.3 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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