

RAPPORT

Samrådsredogörelse Väg 842 förbi Tenhult

Jönköpings kommun, Jönköpings län
Vägplan
2026-03-13



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 och Pär Larsson, WSP

Uppdragsledare: Björn F Wünsche och Pär Larsson, WSP

Dokumentdatum: 2024-06-10 kompletterad 2026-03-13

Ärendenummer: TRV 2025/135390

Åtgärdsnummer: 16149

Projektnummer: 177056

Version: 2.0

Projektleddare: 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 lokaliseringsalternativ	15
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2 Samråd med berörd kommun	17
3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.	18
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer.....	27
3.3 Samråd vid utformning av planförslaget	30

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 TRV 2025/135390.

Samråd är en fortlöpande process som pågår i flera steg och på olika sätt under hela planläggningsprocessen 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.

Under upprättande av lokaliseringsutredningen/samrådshandlingen har gemensamma kontinuerliga samrådsmöten genomförts med Jönköpings kommun gällande upprättande av järnvägsplanen Byarum – Tenhult och väg 842 förbi Tenhult.

I samband med upprättande av lokaliseringsutredningen/samrådshandlingen för väg 842 genomfördes samråd med Jönköpings kommun 2026-01-14 och med Länsstyrelsen i Jönköping 2026-01-15.

Lokaliseringsutredningen/samrådshandlingen har funnits tillgänglig för samråd på Trafikverkets hemsida. Samrådstiden var mellan 2026-01-19 och 2026-02-08.

2 Samrådsrets

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

Tabell 1 Sändlista samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan samt samråd vid framttagande av lokaliseringsalternativ.

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.

Samrådstid: 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 ser 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 aktuellt 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 lokaliseringsalternativ.

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 Försvarsmakten

Försvarsmakten 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 Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen

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

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna och dialog kommer fortsätta med Försvarsmakten.

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/Ubbarp 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 lokaliseringssutredning, påverkan på jordbruksmark är en av aspekterna.

3.2 Samråd vid framtagande av lokaliseringssalternativ

Samrådshandlingen har funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Information om samrådet annonserades i Jönköpings-Posten 2026-01-17 och i Post- och Inrikes Tidningar (PoIT) 2026-01-19.

Brev med information om samrådet, daterat 7 januari 2026, skickades till Jönköpings kommun, myndigheter, organisationer, företag och de enskilda markägare som kan komma bli särskilt berörda.

På JP.se publicerades 2026-01-16 respektive i Jönköpings-Posten 2026-01-19 artiklar om objektet, där det bland annat informerades om projektet och att det fanns möjlighet att fram till 2026-02-08 lämna synpunkter.

INBJUDAN TILL SAMRÅD – ALTERNATIVA LOKALISERINGAR

Väg 842 förbi Tenhult inom 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.

Vi har tagit fram tre olika korridorer inom utredningsområdet. Ett beslut om vald korridor väntas tas under våren 2026.

Nu finns det möjlighet att lämna synpunkter på samrådshandlingen. Dina synpunkter hjälper oss i vårt fortsatta arbete med planering av sträckan.

Samrådstid: Vi önskar få in dina synpunkter på samrådshandlingen 19 januari till 8 februari 2026.

Plats för handlingar: Samrådshandlingen finns på projektets webbsida, www.trafikverket.se/vag842 från 19 januari 2026.

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 TRV 2025/135390.

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

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

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med länsstyrelsen i Jönköpings län hölls 2026-01-15. På mötet gjordes en översiktlig presentation av samrådshandlingen, tidplan och det fortsatta arbetet.

På mötet diskuterades bland annat avståndet från den gamla skjutvallen till vägkorridoren enligt alternativ 2 och hur Trafikverket ser på de olika vägalternativen.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Under upprättande av lokaliseringsutredningen/samrådshandlingen har gemensamma kontinuerliga samrådsmöten genomförts med Jönköpings kommun gällande upprättande av järnvägsplanen Byarum – Tenhult och väg 842 förbi Tenhult.

Samrådsmöte gällande aktuellt projekt hölls med Jönköpings kommun 2026-01-14. På mötet gjordes en översiktlig presentation av samrådshandlingen, tidplan och det fortsatta arbetet.

På mötet diskuterades bland annat hur Tenhult ansluts enligt alternativ 3 och alternativ 5, om man tittat på en anslutning vidare mot väg 31/40/47, om miljöbedömningarna är jämförda mot ett nollalternativ, om arbetspendling ingår i projektmålen och hur barriäreffekterna påverkas om väg och järnväg samförläggs vid val av alternativ 2.

Skriftliga inkomna synpunkter 2026-02-06

Flera av alternativen påverkar Ingaryds naturreservat/friluftsområde. Eftersom området är ett välbesökt friluftsområde och utpekats i översiktsplanen bör det eftersträvas att inte överstiga 40 dBA för området, även om delar av området i dagsläget överskrider de nivåerna. Det är önskvärt att riktvärdet 40 dBA belyses i samrådshandlingen.

I förutsättningarna saknas en beskrivning av vägens funktion för trafikanter med start eller målpunkt i Tenhult. Vidare behöver bilden av arbetspendling från Tenhult nyanseras då effekterna av de olika alternativen är väldigt olika om målpunkten är Jönköping centrum eller Torsvik som båda ingår i nuvarande beskrivna "Jönköping/Huskvarna". Effekterna på möjligheten för boende i Tenhult att resa västerut beskrivs övergripande utan kvantifiering för alternativen, detta tillsammans med att det saknas en beskrivning och uppskattning av detta resbehov gör det svårt att bedöma konsekvenserna.

Osäkerheten i underlaget avseende naturmiljö betonas och det konstateras att nuvarande bedömningar får ses som preliminära och att ny information kan ge andra förutsättningar vad det gäller påverkan på naturmiljön. Det är bra att det tydligt påpekas att anpassningar kan behöva göras utifrån ny information och att kompletterande NVI:er och inventering av generellt biotopskyddade objekt är högst relevanta inventeringar som planeras.

Hur vägsträckningen enligt alternativ 3 riskerar påverka myrskogen vid Ingaryds naturreservat kan förtydligas. Frågan lyfts om det syftar på en direkt fysisk påverkan på miljön eller en indirekt påverkan som följd av eventuella förändringar i grundvattennivån. Gällande de vägsträckningar som innebär avverkning av skog i

direkt anslutning till Ingaryds naturreservat bör eventuella effekter från att ta ner trädridåer beaktas, hur avverkningen kan påverka miljön inom själva reservatet.

I rapporten framgår det att Trafikverket inte tagit med data från artportalen när det gäller fåglar (2020–2023), det är viktigt att få kännedom om lokala arter och befintliga revir i kommande skede.

Trafikverkets bemötande:

I samband med upprättande av samrådshandling har bullerberäkningar genomförts för att kunna jämföra de olika alternativen. Av bullerberäkningarna framgår att andelen av friluftsområdet inom Ingaryds naturreservat som överskrider 40 dBA ekvivalent ljudnivå enligt nollalternativet är ca 54 %. Enligt alternativ 2 ca 57 %, enligt alternativ 3 ca 66 % och enligt alternativ 5 ca 56 %. Dessa beräkningar visar att alternativ 3 påverkar friluftsområdet mest medan alternativ 2 och alternativ 5 är relativt likvärdiga. Mer detaljerade bullerberäkningar kommer att genomföras i samband med upprättande av vägplan för valt alternativ.

En konsekvens av att befintlig väg 842 enligt alternativ 3 stängs väster om Tenhult är att resor mellan Barnarp och framför allt de sydvästra delarna av Tenhult får förlängd restid och vägsträcka att färdas (cirka 3 minuter längre restid respektive cirka 2,9 km längre vägsträcka, mätt mellan korsningen Mjälarydsvägen/Idrottsvägen och där alternativet ansluter till befintlig väg 842 mot Barnarp).

En konsekvens av att befintlig väg 842 enligt alternativ 5 stängs väster om Tenhult är att resor mellan Barnarp och framför allt de sydvästra delarna av Tenhult får förlängd restid och vägsträcka att färdas (cirka 4 minuter längre restid respektive cirka 3,6 km längre vägsträcka, mätt mellan korsningen Mjälarydsvägen/Idrottsvägen och där alternativet ansluter till befintlig väg 842 mot Barnarp).

Se även samrådshandlingen kap. 6.2 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling, vilken har kompletterats med efterfrågade uppgifter.

Kompletterande naturvärdesinventeringar (NVI:er) och andra inventeringar är en del av det fortsatta arbetet med vägplanen för den vägkorridor som väljs.

Beroende av val av sträckning inom vägkorridoren för alternativ 3 kan myrskogen som är belägen i anslutning till västra delen av Ingaryds naturreservat komma att beröras i dess ytterkant.

Trafikverket tackar Jönköpings kommun för synpunkterna och tar med sig dessa i den fortsatta planläggningsprocessen.

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

Trafikverket har genom brev informerat samtliga fastighetsägare inom utredningsområdet om att lokaliseringsutredningen fanns tillgänglig för samråd.

Enskilt möte med representanter för Tenhultsföretagarna genomfördes på Trafikverket 2026-01-30. På mötet framfördes bland annat önskemål om att det vid val av alternativ 5 skall vara tydligt att trafiken skall köra vidare till väg 31/40/47 via trafikplats Rogberga.

Önskemål framfördes även gällande utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan Torsvik och Tenhult. Dessutom diskuterades hur den planerade etableringen vid Öggestorp påverkar trafikflödena och hur väghållaransvaret påverkas gällande befintlig väg genom Tenhult efter att förbifarten har byggts ut.

3.2.3.1 Alternativa åtgärder

I ett yttrande framförs bland annat att det saknas en bedömning av alternativa strategier. Man efterfrågar uppgradering och optimering av det befintliga vägnätet samt omdirigering av tung trafik genom logistikplanering istället för ny vägbyggnation. Det anses att projektet fungerar som en lokal vägåtgärd snarare än en långsiktig regional infrastrukturvision.

Trafikverkets bemötande:

Av samrådshandlingen framgår bland annat att Trafikverket 2012 upprättade en idéstudie – Väg 661/842/846 Tenhult-Barnarp.

I idéstudien togs det fram ett antal åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen, en metod där åtgärder analyseras i en viss ordning för att säkerställa en god resurshushållning och hållbar samhällsutveckling. Målet var att skapa en förbättrad boende- och vistelsemiljö i Barnarp och Tenhult samt att skapa en kortare förbindelse med god framkomlighet mellan E4 och väg 31/40/47.

Fyrstegsprincipen består av: 1. Tänk om – Överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt val av transportsätt, 2. Optimera – Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, 3. Bygg om – Begränsad ombyggnad, 4. Bygg nytt – Om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen görs nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Idéstudien resulterade i två alternativa vägkorridorer förbi Tenhult, då det inte bedömdes vara möjligt att uppnå målen enligt steg 1 - steg 3. Det ena alternativet går väster och den andra öster om Ingaryds naturreservat.

Tidigare utredningar visar alltså att det inte är möjligt att bygga om befintlig väg 842 genom Tenhult, utan här krävs en ny väg förbi Tenhult för att uppfylla målet gällande förbättrade boende- och vistelsemiljö i Tenhult.

I samrådshandlingen framgår även att man under 2024 och 2025 gjorde en utredning, i vilken man rekommenderade att befintlig väg 842 mellan Barnarp och Tenhult breddas till minst 7,0 m, dvs enligt steg 3.

De alternativ som presenteras avlastar i huvudsak Mjälarydsvägen och centrala Tenhult. Trafikverket har tittat översiktligt på möjliga kopplingar till väg 31/40/47, se kap. 3.2.3.7.

3.2.3.2 Samordning med planerad järnvägssträckning Byarum – Tenhult

I flera yttrande ifrågasätts nyttan med den planerade järnvägen mellan Byarum - Tenhult. Man uttrycker tveksamhet till att järnvägen kommer att bli av och den bör

därmed inte begränsa en ny väg förbi Tenhult. Man föreslår att projektet bör invänta beslut angående järnvägen för att få ett större helhetsperspektiv.

Det framförs även att ytan mellan Ingaryd och Tenhults samhälle (Kabes verksamhet) är för smal för att få plats med både en järnväg och en väg.

I ett samrådsyttrande framförs bland annat att alternativ 2 minimerar intrång i närmiljön och begränsar buller, vilket gör det till det minst skadliga alternativet ur både miljö- och säkerhetssynpunkt. Därtill är alternativ 2 mest lämpligt eftersom det ändå förbereder för en framtida järnväg och möjliggör att väg- och järnvägslösningar kan samordnas med varandra på ett effektivt sätt.

En samlad infrastruktur med järnväg och väg parallellt förespråkas av flera.

Alternativ 2 förordas med motiveringen att det samlokaliserar väg- och järnväg och på så sätt skapar en gemensam infrastrukturkorridor. Detta koncentrerar barriäreffekter och möjliggör samlade buller- och säkerhetsåtgärder i stället för att sprida störningar till nya, i dag tysta, skogsmiljöer.

Trafikverkets bemötande:

Den planerade järnvägssträckningen Byarum – Tenhult ingår i gällande nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033. Med den nya järnvägen mellan Byarum och Tenhult kortas restiderna mellan Jönköping–Vaggeryd–Värnamo. Det medför bättre förutsättningar för tillväxt, kompetensförsörjning samt arbets- och studiependling. Med ny järnväg blir det möjligt att köra tyngre och längre tåg och att leda om trafiken vid störningar. Det blir möjligt att flytta över transporter från väg till järnväg, med minskade koldioxidutsläpp som följd. Något omtag är i nuläget inte aktuellt och projektet ses därför som en förutsättning när vi planerar för en ny väg förbi Tenhult.

Inom de korridorer som studerats har en representativ linje tagits fram för att säkra möjligheterna att förlägga en väg inom vägkorridoren. Ytan mellan Ingaryds naturreservat och Tenhults samhälle är smal och utmanande men har konstaterats rymma både väg och järnväg.

Att samla infrastruktur inom en korridor är en fördel men innebär också stora intrång då järnväg och väg kräver vissa säkerhetsavstånd.

3.2.3.3 Jordbruksmark

Av de studerade alternativen bedöms alternativ 5 vara det alternativ som enligt föreliggande underlag påverkar jordbrukets verksamhet minst i form av markanspråk och barriäreffekter. Alternativ 3 innebär påtaglig barriäreffekt i både åker- och skogsmark och försvårar daglig drift, maskintransporter och rationellt brukande i sådan omfattning att jordbruk påverkas mycket negativt.

Vidare framförs att genomföra en åtgärd som försämrar förutsättningarna för livsmedelsproduktion kräver en mycket tydlig och väl redovisad samhällsnytta, vilket man tycker saknas i samrådshandlingen för val av alternativ.

Trafikverkets bemötande:

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

Av Samrådshandlingen kapitel 6.4.7 Markåtkomst framgår positiva och negativa effekter för berörda fastigheter, bland annat gällande fragmentering, behov av ersättningsvägar, driftförutsättningar, produktionsförutsättningar etc. Detta tillsammans med samhällsnyttan kommer att studeras ytterligare i den fortsatta planeringsprocessen.

3.2.3.4 Ingaryds naturreservat

I ett yttrande påpekas att hela den ”gamla riksvägen” (mellan Ingaryds gård och Tenhults samhälle), inklusive naturområdet söder om denna, används i stor omfattning för promenader och friluftsliv av boende i närområdet och Tenhults samhälle men även av människor utanför samhället. Att dra en ny större väg för tung trafik här skulle splittra och störa en vacker sammanhängande och lugn naturmiljö och därmed påtagligt försämra möjligheterna till rekreation för många.

Flera synpunktslämnare uttrycker oro för Ingaryds naturreservat som idag nyttjas av boende i Tenhult och folk runtom. Man känner oro för påverkan på Tenhultsleden som knyter ihop Tenhults samhälle med Ingaryds naturreservat.

Trafikverkets bemötande:

För att även fortsättningsvis underlätta nyttjande av naturreservatet vid val av alternativ 2 ingår bland annat en gångport under den nya sträckningen som ansluter till vandringsleden Tenhultsleden. Projektet tittar även på möjligheterna till en gång- och cykelväg som förbinder den ”gamla riksvägen” med Tenhults samhälle.

3.2.3.5 Rekreatjonsområde och viltstråk

I ett yttrande framförs att Knivhultsskogen är ett område som många använder som friluftsområde för att gå, cykla, rida och plocka svamp. Att klyva skogen mitt itu skulle förstöra möjligheten att vistas i naturen för många människor.

En farhåga kring alternativ 5 är att stressen ökar för de hästar som har sina hagar i närheten av den nya vägen. Man ser även att alternativ 5 innebär konsekvenser för djurlivet, där en permanent barriär kan leda till beteendeförändringar hos djuren i skogen, vilken i sig innehåller höga naturvärden.

Vidare påpekas att det finns en stam med hjortar som är vana vid människor och bilar på nära håll. Detta medför risk för kluvna viltstråk och en olycksdrabbad vägsträcka som följd.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverkets ambition är att området runt Knivshult även efter en nybyggnad av vägen enligt alternativ 5 kommer att kunna användas som friluftsområde.

Trafikverket bedömer att avståndet till hästhagen kommer att vara mer än 25 m. Detta kommer att studeras ytterligare i samband med val av väglinje inom vägkorridoren vid val av att upprätta vägplan för alternativ 5.

I samband med den fortsatta vägplanprocessen kommer kompletterande utredningar att göras, bland annat med avseende på viltstråk.

3.2.3.6 Trafiksäkerhet

Oavsett val av sträckning framförs önskemål om att en planskild korsning skall erhållas i anslutning till busshållplatsen vid Rogberga kyrka. Busshållplatsen används av ungdomar från Knivshult för att åka till och från skolan i Tenhult samt elever från Tenhults Naturbruksgymnasium som åker buss till deras hästanläggning Riddersberg. Dessutom önskas en planskild korsning någonstans på vägen så att de som går, cyklar och rider kan ta sig över på ett säkert sätt.

I ett annat yttrande framförs att alternativ 5 innebär stora svårigheter för barn och ungdomar från Knivshult med omnejd att ta sig till Tenhult på ett säkert sätt. Nu finns möjligheten att cykla/gå genom skogen från Knivshultsvägen till Målenvägen för att fortsätta mot Tenhult och helt slippa befinna sig på väg 931.

Trafikverkets bemötande:

I aktuell vägplan ingår inte några åtgärder på väg 931 i anslutning till busshållplats Rogberga kyrka. Eventuella åtgärder kommer att studeras i ett annat projekt beroende på vilket alternativ som väljs.

Befintliga skogsvägar kommer att finnas kvar även efter ombyggnad, däremot kommer ny väg 842 behöva passeras i plan. Se även kap. 3.2.3.12 GC-vägar.

3.2.3.7 Anslutning mot trafikplats Rogberga och väg 31/40/47

I ett yttrande framförs att de tre alternativ som redovisas i samrådshandlingen inte uppnår projektets övergripande huvudsyfte, att flytta bort genomfartstrafiken från Tenhults samhälle som helhet.

I ett yttrande påpekas vikten av att få den tunga trafiken vid val av alternativ 5 att ansluta mot trafikplats Rogberga. Annars kommer den tunga trafiken att fortsätta att passera genom stora delar av Tenhult för att åka mot trafikplats Öggestorp.

Även i andra samrådsyttrande undrar man hur trafiken är tänkt att ansluta från korsningen väg 842/väg 931 till väg 31/40/47 för att helt få bort trafiken från Tenhult.

I ett yttrande framförs önskemål om att helt förhindra tung trafik genom Tenhult, särskilt öster ut (gamla väg 40) via Öggestorp. Den tunga trafiken medför problem med buller, trafiksäkerhet och utsläpp. Den tunga trafiken skall i stället hänvisas till trafikplats Rogberga, vilken är Trafikverkets rekommenderade väg för farligt gods och tung trafik.

I ett yttrande framförs att man är kritisk till att leda den tunga trafiken via trafikplats Rogberga och anser i stället att man skall följa järnvägen.

Trafikverkets bemötande:

Vid en sträckning enligt alternativ 2 av ny väg 842 fram till väg 31/40/47 bedöms det vara mest rimligt att ansluta till trafikplats Tenhult.

Detta utifrån att de flesta trafikanter på väg 842 som ska förbi Tenhult ska vidare mot trafikplats Öggestorp och väg 31/40/47 österut. För denna trafik innebär emellertid en sådan nordlig förlängning av väg 842 både längre restid och vägsträcka än att färdas längs väg 931 österut genom Tenhult.

Även vid en sträckning enligt alternativ 3 av ny väg 842 fram till väg 31/40/47 bedöms det vara mest rimligt att ansluta ny väg till trafikplats Tenhult. För trafiken öster ut innebär emellertid en sådan nordlig förlängning av väg 842 visserligen något kortare restid, men å andra sidan längre vägsträcka.

Vid en sträckning enligt alternativ 5 av ny väg 842 fram till väg 31/40/47 bedöms det vara mest rimligt att ansluta antingen till trafikplats Rogberga (med genomgående ny väg 842 mot befintlig väg 931 norrut). För denna trafik innebär emellertid en sådan nordlig förlängning till trafikplats Rogberga visserligen något kortare restid, men å andra sidan längre vägsträcka. Vid en ny väg 842 till trafikplats Tenhult bedöms denna risk vara liten, då restiden är kortare via ny väg 842, samtidigt som vägsträckan är ungefär densamma.

Se även samrådshandlingen (kap. 6.2 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling), vilken har kompletterats.

3.2.3.8 Alternativa vägsträckningar

I ett samrådsyttrande framförs önskemål om att väg 842 skall byggas om i en ny sträckning från Barnarp, via Bashult till trafikplats Rogberga. Detta alternativ överensstämmer i huvudsak med föreslagen sträckning enligt Föreningen Ingaryds Natur (fastigheten Ingaryd 1:1) nedan.

I ett yttrande framförs önskemål om att samrådshandlingen även skall beakta vad planerade ombyggnader av trafikplats Ljungarum respektive Ekhagsrondellen skulle kunna innebära för aktuellt objekt. Medför dessa ombyggnader att restiden/framkomligheten förbättras så mycket så att trafikanterna i stället kommer att välja denna vägsträckning för att ansluta till väg 31/40/47, trots en längre vägsträcka i förhållande till att köra väg 842 enligt samrådshandlingen.

Utredningsområdet gränser ifrågasätts om de är tillräckliga för att hantera den samlade trafiksituationen på ett långsiktigt hållbart sätt. Man påpekar att

Öggestorps verksamhetsområde har tillkommit efter att förbifart Tenhult initierades.

I ett annat yttrande ifrågasätts hur man ser på ett tidigare presenterat alternativ gällande en östlig sträckning förbi Tenhult.

Trafikverkets bemötande:

Se Trafikverkets bemötande gällande föreslagen sträckning mellan Barnarp och trafikplats Rogberga under 3.2.4.3 Föreningen Ingaryds Natur (fastigheten Ingaryd 1:1).

Planerad ombyggnad av trafikplats Ljungarum och eventuell framtida ombyggnad av Ekhagsrondellen kommer att medföra förbättrad framkomlighet för alla trafikanter. Trafikverket bedömer dock att dessa ombyggnader inte inverkar på aktuellt projekt i så stor omfattning att det påverkar förslag till utformningsstandard, vägkorridorer konsekvenser m.m. för väg 842 enligt samrådshandlingen.

I Trafikverkets väghållaransvar ingår bland annat att ansvara för framkomligheten för alla trafikanter på det statliga vägnätet. Trafikverket kan därmed inte förbjuda trafikanterna (med undantag av transporter med farligt gods) att nyttja aktuellt vägnät enligt samrådshandlingen.

I samrådshandlingen har utvecklingen av industriområdet Öggestorp och dess tillkommande trafik beaktats.

I ett tidigare yttrande erhöles ett förslag om att bygga en ny väg öster om Tenhult, från E4 vid Hyltena/Kråkebo och vidare längs högspänningsledningens sträckning till väg 31/40/47 vid Forserum. Alternativet skulle innebära att en ny väg (steg 4 enligt fyrstegsprincipen) skulle erfordras på en sträcka av ca 2 mil. Trafikverket skall enligt fyrstegsprincipen före steg 4 arbeta med åtgärder enligt steg 3 (Bygg om – Begränsad ombyggnad). Föreslagen sträckning är ett annat typ av objekt och bedöms i nuläget inte vara aktuellt.

3.2.3.9 Buller

I några yttranden lyfts frågor om hur vägtrafikbullret kommer att öka på det angränsande vägnätet med hänsyn till ökad trafikbelastning. Frågorna är framför allt kopplat till ökat buller längs väg 931.

Det uttrycks oro för sammanlagda bullret från väg och ny järnväg mellan Byarum - Tenhult.

Yttranden påpekar att alternativ 5 medför att en ny bullerkälla erhålls i ett annat tyst landskapsrum. Man är orolig för hur naturliga ljud och att naturupplevelsen påverkas negativt. Man anser att bullerdämpande åtgärder behövs för att skydda naturmiljö och fågelliv.

Trafikverkets bemötande:

Det kommer att utföras en bullerutredning för den vägplan som lokaliseringssutredningen resulterar i. Bullerberäkningar för vägplanen kommer visa vilka fastigheter som blir bullerberörda och vidare utredda för eventuella skyddsåtgärder.

När Trafikverket gör bullerberäkningar tas all statlig infrastruktur med i beräkningarna, det innebär att även den planerade järnvägen och dess bullerpåverkan räknas med oavsett val av alternativ för ny väg 842.

Buller på övriga statliga vägar hanteras av enheten Nationellt buller på Trafikverket.

I kommande skede kommer eventuella betydelsefulla fågelområden, som har riktvärdet 50 dBA, identifieras utefter de kriterier som finns. Anses åtgärder såsom skyddsåtgärder eller kompensationsåtgärder behövas så kommer en fördjupning baserat på flera aspekter, bland annat landskapsbilden och rörelse för vilt, att värderas inför val av åtgärd.

Friluftsområden som är utpekade av kommunen som tysta områden har riktvärden gällande buller på 40 dBA.

3.2.3.10 Vägtrafik på väg 931 genom Tenhult

I några yttranden framförs oro om att trafik kvarstår, eller ökar, på väg 931 genom Tenhult. Önskemål uttrycks om att trafikstyrande och trafikbegränsande åtgärder. Detta kan vara att exempelvis förbjuda tung trafik att använda väg 931 förbi Tenhult eller befintlig väg 842 genom Tenhult som genomfartsled öster ut till trafikplats Öggestorp.

Trafikverkets bemötande:

I Trafikverkets väghållaransvar ingår bland annat att ansvara för framkomligheten för trafikanter på det statliga vägnätet.

Trafikverket kan i dagsläget inte säga att trafikstyrande eller begränsande åtgärder kommer att vidtas eller i så fall i vilken omfattning. Det är en fråga som kommer fortsätta hanteras i dialog med Jönköpings kommun, i deras arbete med trafikplan för kommunen, och Region Jönköpings län, som upprättar den Regionala transportplanen, samt i det fortsatta arbetet med övergripande planering av transportinfrastrukturen.

3.2.3.11 Risk och säkerhet för närliggande bebyggelse

I ett yttrande framförs mot bakgrunden att den planerade vägen avses trafikeras av en betydande andel tung trafik att lokaliseringens påverkan på boendes säkerhet och hälsa är av särskild vikt. Den östra korridoren (alternativ 2) innebär ett större avstånd till sammanhållen bostadsbebyggelse jämfört med de västra alternativen. Detta medför lägre exponering för buller, vibrationer och luftföroreningar samt minskad risk för allvarliga konsekvenser vid trafikolyckor, särskilt med tung trafik.

Ett yttrande menar att projektet jämfört med nuläget beräknas leda till fler allvarligt skadade och döda, bland annat till följd av fler korsningar och ökad komplexitet i trafiksystemet.

Ett yttrande vill uppmärksamma att det i utredningsområdet och dess närhet finns ett flertal enskilda vattenbrunnar som försörjer boende med dricksvatten.

Trafikverket ombeds redovisa risker vid påverkan på enskilda brunnar.

Trafikverkets bemötande:

Genomförda bullerberäkningar visar att inga fastigheter kommer erhålla vägtrafikbuller över gällande riktvärden och inte heller förväntas några problem gällande vibrationer erhållas med hänsyn till markförhållandena och avstånd till närmsta bebyggelse. Ytterligare bullerberäkningar görs i kommande skede.

Vid en trafikolycka bedöms avståndet till närmaste bebyggelse vara betryggande.

Med beaktande av prognosticerade trafikflöden och att de föreslagna alternativen är belägna i ett öppet landskap bedöms att det inte kommer att föreligga några problem med luftkvaliteten. Problem med luftkvaliteten förekommer i huvudsak i större tätorter med stora trafikflöden och en sluten bebyggelse.

Trafikverket bedömer att antalet korsningar som berörs av de olika alternativen är betydligt färre än längs nuvarande sträckning för väg 842 genom tätorten och till minskad komplexitet.

Efter val av sträckning kommer bland annat en brunnsinventering att genomföras för samtliga brunnar som bedöms kunna bli berörda.

3.2.3.12 GC-vägar

I ett yttrande framförs att oavsett vilket alternativ som än väljs är det angeläget att en GC-väg som skyddar gående och cyklister också anläggs. På så sätt kommer väg för oskyddade trafikanter att finnas till den gamla vägen 31/40/47 vid trafikplats Rogberga och vidare längs nuvarande GC-väg utmed väg 31/40/47 till Jönköping.

Även önskemål om cykelväg längs sträckan Tenhult-Barnarp har kommit upp som en synpunkt.

Trafikverkets bemötande:

I den regionala cykelplanen för Jönköpings län beskrivs att en brist är en sträcka mellan två platser där människor skulle kunna cykla i vardagen eftersom avståndet är rimligt, men där det inte går på ett bra sätt på grund av bristande trafiksäkerhet.

Sträckan mellan Tenhult och Rogberga trafikplats har pekats ut som en brist med hög prioritet i den regionala cykelplanen och Trafikverket planerar för att genomföra åtgärder för cykel på sträckan. I dag kan vi inte säga i vilken form en förbättrad cykelrelation mellan Tenhult och Rogberga trafikplats kan utformas. Detta kommer fortsatt hanteras i dialog med Region Jönköpings län, vilka är upprättare av den Regionala transportplanen och den regionala cykelplanen, samt i det fortsatta arbetet men den övergripande planeringen.

Sträckan Barnarp-Tenhult är inte en sträcka som Region Jönköpings län prioriterar för nybyggnation av gång- och cykelväg. I den åtgärdsvalsstudie för bärighetsförstärkning som togs fram 2025 för vägen mellan Barnarp och Tenhult bedömdes det att en cykelväg längs väg 842 i dagsläget inte är samhällsekonomisk lönsam eftersom nyttjandet av investeringen bedömdes låg.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.2.4.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten framför att de som sektorsmyndighet bedömer och yttrar sig över samhällsplaneringsåtgärder som kan komma att påverka riksintressen för totalförsvarets militära del. Försvarsmakten värdesätter att kunna bidra och delta i processerna, men då antalet inkomna formella remisser och andra typer av uppdrag inom fysik planering är stort så behöver myndigheten göra prioriteringar av sina resurser i dessa frågor. Försvarsmakten avstår därför från att yttra sig och har därmed inte handlagt denna remiss vidare.

För att ta del av aktuellt planeringsunderlag och mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del så hänvisas till riksintressekatalogen och tillhörande kartunderlag. Detta underlag finns bl.a. hos Länsstyrelsen samt på Försvarsmaktens hemsida, www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att fortsätta dialogen med Försvarsmakten under den fortsatta planläggningsprocessen.

3.2.4.2 Region Jönköpings län

Samrådsmöte med Region Jönköpings län genomfördes 2026-02-02.

På mötet presenterades utredningsområdet och de tre vägkorridorerna samt bakgrunden till hur de tagits fram. Bland annat har man tittat på miljöaspekter, utvecklingen i Tenhult med t.ex. verksamhetsområdet Öggestorp, trafikprognoser och kostnadsbedömningar.

Det konstaterades att hela väg 842 från E4 till väg 40 har diskuterats under många år, där den har lyfts fram som en viktig sträcka att göra en bättre lösning för. Det är mycket tung trafik och man vill ha en lösning där man kan leda all trafik via väg 842.

För att erhålla ett helhetsperspektiv är det viktigt att utreda hur väg 842 kan anslutas till väg 31/40/47. Även en del anpassning av befintlig väg 931 kan komma att behöva göras, där den nya sträckningen ansluts till befintlig väg 931.

På mötet framfördes även önskemål om att titta på alternativen i ett större perspektiv. Utvecklingen av Öggestorp och trafiken som den genererar, möjlighet till gång och cykelvägar i området och väghållarskapet är viktiga aspekter att titta på för att få till den bästa lösningen för hela Tenhult.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket tackar för ett bra möte och tar med sig frågorna i det fortsatta arbetet. Noteras kan att i samrådshandlingen har utvecklingen av industriområdet Öggestorp och dess tillkommande trafik beaktats.

3.2.4.3 Föreningen Ingaryds Natur (fastigheten Ingaryd 1:1)

Föreningen Ingaryds Natur anser att alternativ 2 och 3 inte uppfyller kraven på lokaliseringsprövning, hushållning med mark och proportionalitet och bör därför inte föras vidare.

Alternativ 2 innebär oacceptabla intrång i fastigheten, risk för rivning av ekonomibyggnad och en oåterkallelig förlust av helhetsmiljön kring den kulturhistoriska värdefulla gården.

Denna påverkan är enligt vår mening oproportionerlig i förhållande till den samhällsnytta som uppnås, vilket strider mot 2 kap. 6 § miljöbalken om lämplig markanvändning.

Den äldre vägsträckningen mellan Kabe Industrier och genom reservatet förbi Sekebo har stor betydelse för förståelse av Ingaryds gård och landskapets historiska utveckling, vilket bör vägas in enligt kulturmiljölagen.

Vidare framförs risk för att lastbilar väljer att fortsätta att köra på väg 931 genom nordöstra Tenhult mot Öggestorp, snarare än att köra väg 943 och trafikplats Tenhult. Detta medför att bullerproblemen längs väg 931 kvarstår eller förvärras och att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter riskerar att försämrats.

Alternativ 3 medför liknande problem och riskerar dessutom att skapa dubbla barriärer och buller från två håll, särskilt vid en eventuell framtida järnväg.

Alternativ 5 är det minst skadliga av de föreslagna alternativen, men löser endast delvis trafikproblemen och skapar nya konflikter vid Rogberga kyrka.

Vidare föreslås att Trafikverket skall utreda ett sjätte alternativ. Sträckningen skulle innebära en verklig förbifart förbi Tenhult, i huvudsak berörs skogsmark och man skulle undvika intrång i bebyggelse och kulturmiljöer.



Trafikverkets bemötande:

Trafikverket noterar synpunkterna beträffande de olika vägalternativen.

Om alternativ 2 väljs kommer prioriteringar att göras för att undvika rivning av ekonomibyggnaden vid Ingaryds gård för att behålla helhetsmiljön. Men viss risk för rivning av byggnaden vid val av alternativ 2 kvarstår.

Se svar angående bullerfrågor kap.3.2.3.9 samt i bemötandet till Jönköpings kommun kap. 3.2.2.

Föreslagen sträckning enligt figuren ovan bedöms inte vara aktuell, bland annat med hänsyn till Trafikverkets fyrstegsprincip, där åtgärder analyseras i en viss ordning för att säkerställa en god resurshushållning och hållbar samhällsutveckling. Föreslagen sträckning skulle medföra en ny väg på en sträcka av ca 8 km, vilket är det sista steget (steg 4) enligt fyrstegsprincipen om inte steg 1 – steg 3 kan lösa problemet.

Trafikverket har för avsikt att bredda befintlig väg 842 mellan Barnarp och Tenhult (steg 3) för att sedan på en sträcka av ca 2,5 – 3,3 km (beroende av alternativ) bygga en förbifart i ny sträckning förbi Tenhult (steg 4).

En översiktlig trafikanalys har genomförts som indikerar att ca hälften (ca 2100 i årsmedeldygnstrafik år 2050) av trafikanterna i anslutning till Barnarp förväntas att nyttja den nya vägsträckningen mellan Barnarp och trafikplats Rögberga, medan de som har Tenhult eller Hults avfallsanläggningen (ca 200 fordon in/ut per dag till anläggningen) som målpunkt kommer att köra längs befintlig väg 842.

Detta alternativ medför även att det kommer att erfordras en planfri korsning med den planerade järnvägen mellan Byarum och Tenhult väster om Tenhult.

Den nya vägsträckningen mellan Barnarp och trafikplats Rögberga bedöms vara en mycket kostsam åtgärd i förhållande till föreslagna alternativen i denna utredning. Alternativet medför även ökade kostnader med avseende på drift- och underhåll eftersom det medför fler vägar att sköta/underhålla.

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