

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun, Jönköpings län

Förslag till ställningstagande

Nästa steg bör vara att projektet **Väg 842, delen förbi Tenhult, ska drivas vidare** och att Alternativ 5 ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Se bifogad karta.

Riktlinjer för fortsatt planering

Några frågor som bedöms som nyckelfrågor är bland annat att göra kompletterande fältundersökningar gällande de geotekniska förutsättningarna, t.ex. förekomsten av berg och längd och djup av mossar som ska passeras, vilket i sin tur påverkar masshanteringen och miljöförutsättningarna.

Även kompletterande naturvärdesinventering, arkeologisk utredning och brunnsinventering kommer att behöva genomföras i samband med kommande skede.

Projektet ska utreda hur alternativ 5 kan anpassas till en framtida samlad trafiklösning och koppling norrut mot väg 31/40/47. Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037 beskriver ett behov av en helhetslösning kopplad mot väg 31/40/47 för väg 842. Detta ska göras med utgångspunkt i en lösning som svarar på behov från både den lokala och långväga trafiken.

Projektet ska utreda möjligheten att modifiera Alternativ 5 genom att bibehålla någon form av anslutning för olika trafikslag mellan befintlig väg 842 väster om Tenhult (Mjälarydsvägen) och den nya sträckningen.

Riksintresse för framtida infrastruktur ligger kvar. Projektet har haft utpekat riksintresse för ny järnväg mellan Byarum och Tenhult som en förutsättning i planeringen. Regeringens beslut i Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 innebär att ny järnväg Byarum–Tenhult inte längre ingår som investeringsobjekt. Trafikverket avvecklar därför investeringsprojektet i enlighet med regeringens beslut. Trafikverkets bedömning är att avsaknad av finansiering inte i sig är skäl för att ta bort riksintresseanspråket.

Riksintressesystemet ska långsiktigt säkerställa mark och funktioner av

nationell betydelse. Att värna korridoren innebär att ett framtida handlingsalternativ inte byggs bort innan det långsiktiga behovet och möjliga lösningar har bedömts.

Bakgrund och Motiv

Bakgrund

Väg 842 mellan Barnarp och Tenhult (Åkerbyvägen) är viktig för näringslivet eftersom den länkar samman E4 (Helsingborg–Stockholm) med väg 31/40/47 (Jönköping–Nybro, Göteborg–Jönköping–Västervik respektive Trollhättan–Jönköping–Oskarshamn).

I anslutning till vägarna finns många växande verksamheter som medför behov av tunga transporter, som t.ex. till logistik- och terminalområdet Torsvik samt inom verksamhetsområdet Stigamo. Avfallsanläggningen i Hult är ytterligare ett exempel på en verksamhet utmed väg 842 som medför behov av tunga transporter.

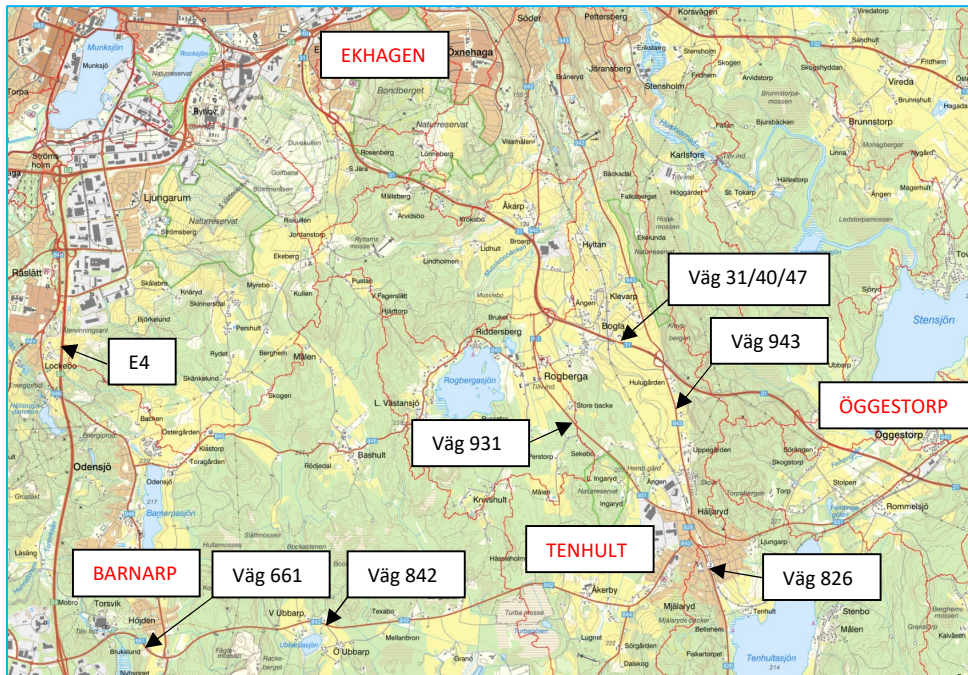
I Tenhult byter väg 842 namn till Mjälarydsvägen, som ansluter till väg 826 (Centrumvägen) i de centrala delarna av Tenhult. Dessa vägar passerar genom de centrala delarna av Tenhult och kantas av såväl idrottsplatsen Kabevallen, bostadsbebyggelse, butiker och olika typer av verksamheter. Trafiksituationen i tätorten, med många utfarter, sänkt hastighet och oskyddade trafikanter, medför störningar som begränsar framkomligheten för genomfartstrafiken. Samtidigt bidrar genomfartstrafiken till att boende utmed Mjälarydsvägen upplever sig vara störda av trafikbuller. Den tunga trafiken har ökat betydligt, i synnerhet sedan förbifarten förbi Barnarp invigdes år 2016, och utgör nu 23 % av den totala trafiken.

I Tenhult når trafiken väg 931 (Jönköpingsvägen) via Industrivägen. Från Jönköpingsvägen leds trafiken vidare via väg 943 (Huskvarnavägen) mot trafikplats Tenhult (väg 31/40/47), men en del trafikanter väljer att köra öster ut via väg 931 mot trafikplats Öggestorp och därifrån vidare öster ut via väg 31/40/47.

Se även figur 1 nedan.

Skapat av
WSP Sverige AB, Trafikverket

Dokumentdatum
2026-10-13



Figur 1. Översiktsbild över aktuellt vägnät.

Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

Ändamål:

Projektets ändamål är att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult.

Projektmål:

- Vägen ska utformas för att skapa en gen koppling för den tunga trafiken förbi Tenhult.
- Vägen ska utformas för att minimera barriäreffekter i landskapet och intrång i natur- och kulturmiljöer.
- Vägen ska utformas för att främja en god och hälsosam boendemiljö, där ingen utsätts för skadligt buller eller vibrationer orsakat av vägen.

Idéstudie, Väg 661/842/846 Tenhult - Barnarp

Trafikverket upprättade 2012, Idéstudie – Väg 661/842/846 Tenhult – Barnarp (2012-07-06). Syftet med idéstudien var att utreda framtida behov och lokalisering av en kortare vägförbindelse mellan E4 och väg 31/40/47.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun, Jönköpings län

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. 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. I idéstudien föreslogs bland annat en ny förbifart söder om Barnarp (byggdes 2016), en översyn av väg 842 mellan Barnarp och Tenhult och en ny förbifart väster om Tenhult mellan väg 842 och väg 31/40/47.

Idéstudien resulterade i två alternativa vägkorridorer förbi Tenhult, där den ena går väster om och den andra öster om Ingaryds naturreservat. Vid en utvärdering av åtgärdsförslagen förväntades de medföra att en stor del av trafiken flyttades ut utanför Barnarp och Tenhult. Vägsträckningen angavs förbättra genomfartstrafiken, samtidigt som de lägre trafikflödena i samhällena leder till en förbättrad miljö för de boende. En bättre förbindelse mellan E4 och väg 31/40/47 angavs stärka möjligheterna för arbetskrafts- pendling och förbättra möjligheterna för godstransporter, vilket gör att företagen kan utvecklas i området.

Genomförandestudie, Väg 842 förbi Tenhult

Trafikverket upprättade 2024 en genomförandestudie, Väg 842 förbi Tenhult (2024-02-15). Syftet var att på en övergripande nivå studera möjliga lösningar för ny sträckning av väg 842 förbi Tenhult och samlokalisering av denna med ny järnväg mellan Byarum och Tenhult.

I genomförandestudien har två vägalternativ studerats, ett östligt och ett västligt alternativ om den planerade järnvägssträckningen. Båda alternativen bedömdes uppfylla projektets mål och anläggningsspecifika krav. Genomförandestudien resulterade i att det västliga alternativet bedömdes medföra fler fördelar än det östliga alternativet.

Samrådsunderlag, Väg 842 förbi Tenhult

Trafikverket upprättade 2024 ett samrådsunderlag, Väg 842 förbi Tenhult (2024-04-24). I samrådsunderlaget studerades två olika scenarier:

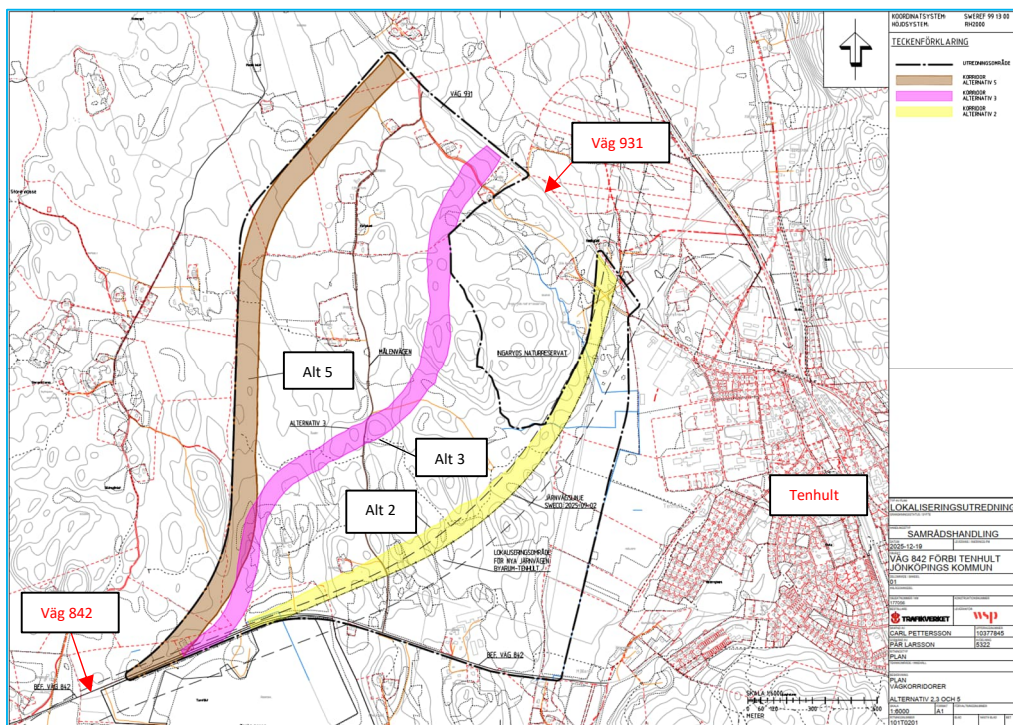
- Scenario 1 - Endast en väg byggs mellan väg 842, (Åkerbyvägen) och väg 931 (Jönköpingsvägen).
- Scenario 2 - Både en väg och en järnväg byggs mellan väg 842 och väg 931. I detta scenario antogs att de byggdes parallellt med varandra för att inte skapa flera nya barriärer i landskapet.

Med samrådsunderlaget som underlag beslutade Länsstyrelsen 2024-09-06 att objektet kunde komma att medföra betydande miljöpåverkan.

Studerade alternativ

En förutsättning för aktuellt objekt är riksintresset för järnväg mellan Byarum och Tenhult ligger kvar.

I samrådshandlingen har 3 alternativa vägsträckningar/vägorridorer studerats. Se figur 2 nedan.



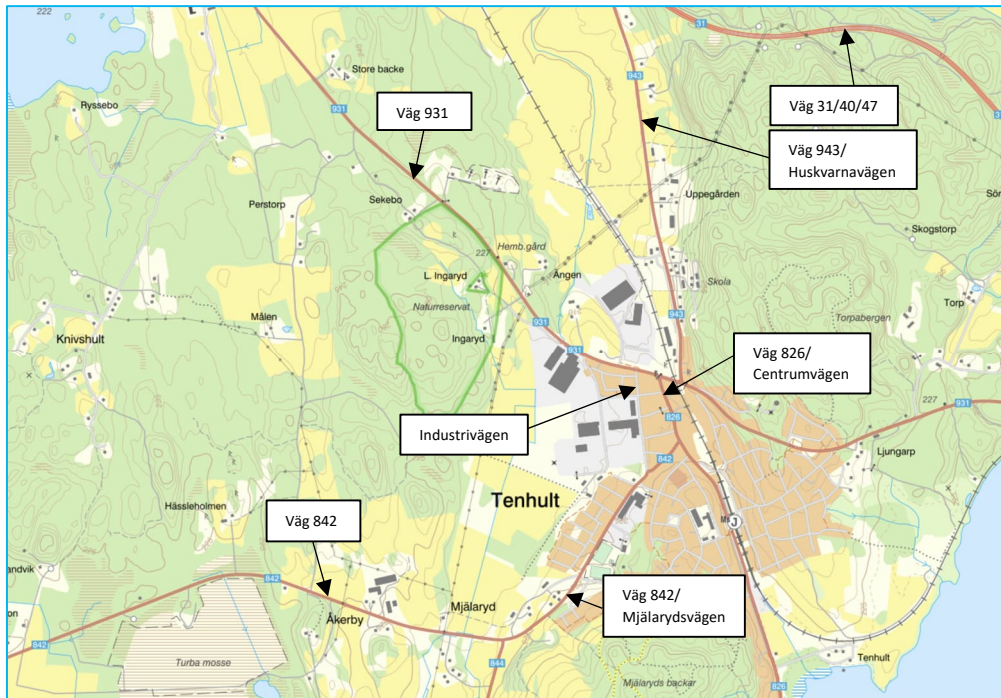
Figur 2. Studerade vägorridorer i samrådshandlingen.

Nollalternativ

Väg 842 byter namn till Mjälarydsvägen i Tenhult och vägen ansluter till väg 826 (Centrumvägen) i de centrala delarna av Tenhult. Dessa vägar passerar genom centrala Tenhult och kantas av såväl idrottsplatsen Kabevallen, bostadsbebyggelse, butiker och olika typer av verksamheter.

Nollalternativet innebär att inga anläggningsåtgärder genomförs och att väg 842 behålls i nuvarande sträckning. Alternativet kräver inga nya markanspråk eller anläggningskostnader.

Trafiksituationen i tätorten kvarstår med många utfarter, sänkt hastighet och oskyddade trafikanter som medför störningar som begränsar framkomligheten för genomfartstrafiken. Samtidigt bidrar genomfartstrafiken till att boende utmed Mjälarydsvägen upplever sig vara störda av trafikbuller. Se även figur 3 nedan.



Figur 3. Nollalternativet innebär att trafiken kör via väg 842/Mjälarydsvägen, Industrivägen till korsningen med väg 931.

Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att en ny väg anläggs på en sträcka av ca 2 500 m.

För huvuddelen av den genomgående trafiken som ska vidare öster ut (ca 75 %) erhålls en gen förbindelse. Enligt alternativet ansluts befintlig väg 842 till den nya vägsträckningen. Detta möjliggör för de boende i t.ex. Tenhults tätort att erhålla en gen förbindelse väster ut. Samtidigt som risk även föreligger att en del av den genomgående trafiken väljer att även framöver köra längs befintlig väg genom Tenhult, i stället för längs den nya förbifarten.

Sträckningen medför bland annat att jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk. Sträckningen korsas av vandringsleden Tenhultsleden och en gångport föreslås anläggas för att vandrare planskilt ska kunna korsa vägen.

Sträckningen passerar även i nära anslutning till naturreservatet Ingaryds östra gräns.

Ingen fastighet bedöms erhålla vägtrafikbuller över gällande gränsvärde. Ej heller förväntas några problem erhållas gällande vibrationer.

Enligt tidigt upprättad klimatkalkyl medför alternativet ett totalt klimatutsläpp under byggskedet på sammanlagt ca 6000 ton CO₂e.

Utsläppet härrör till stor del från projektets masshantering, men även

skogsavverkning och byggnation av den nya vägen orsakar betydande utsläpp. Alternativet innebär kortast ny vägsträckning av de studerade alternativen, vilket gör att utsläppen från reinvestering samt drift och underhåll är lägre än för de övriga två alternativen.

Vid en sträckning enligt alternativ 2 av ny väg 842 och en vidare framtida fortsättning till väg 31/40/47, bedöms det vara mest rimligt att ansluta till trafikplats Tenhult. För att planskilt kunna korsa över järnvägsspår kommer sträckningen att medföra behov av omfattande byggnadsverk. Detta kommer bland annat att medföra behov av att anlägga höga vägbankar och vägräcken, vilka kommer att innebära en barriär i området. Sträckningen kommer även medföra behov av att korsa Lillån. Huvuddelen av sträckningen kommer innebära behov av att ta jordbruksmark i anspråk.

Alternativ 3

Alternativ 3 innebär att en ny väg anläggs på en sträcka av ca 2 900 m.

Utöver skillnaderna i väglängd tillkommer för huvuddelen av trafiken (ca 75 %), som ska vidare öster ut via väg 31/40/47, ytterligare körsträcka längs väg 931 med ca 810 m. I förhållande till alternativ 2 medför därmed alternativ 3 sammanlagt en extra körsträcka av ca 1 200 m för trafik som ska vidare öster ut.

Enligt alternativet ansluts inte befintlig väg 842 till den nya sträckningen, vilket gör att alla trafikanter är hänvisade till den nya sträckningen. För de boende i t.ex. Tenhult medför det en ökad körsträcka (cirka 2,9 km längre vägsträcka respektive cirka 3 minuter längre restid, mätt mellan korsningen Mjälarydsvägen/Idrottsvägen och där alternativet ansluter till befintlig väg 842 mot Barnarp) när de ska väster ut via väg 842.

Sträckningen passerar genom ett kuperat område, vilket medför stora skärningar respektive höga bankar. Sträckningen korsar den gamla landsvägen och en gång- och cykelbro föreslås anläggas för att gående och cyklister planskilt ska kunna korsa den nya sträckningen.

Sträckningen passerar på en kort sträcka i nära anslutning till naturreservatet Ingaryds nordvästra gräns.

Ingen fastighet bedöms erhålla vägtrafikbuller över gällande gränsvärde. Ej heller förväntas några problem erhållas gällande vibrationer.

Alternativ 3 är det minst kostnadseffektiva alternativet.

Enligt tidigt upprättad klimatkalkyl medför alternativet ett totalt klimatutsläpp under byggskedet på sammanlagt ca 8 600 ton CO₂e.

Utsläppet härrör till stor del från projektets masshantering, men även skogsavverkning samt byggnation av den nya vägen orsakar betydande utsläpp. Alternativets högre utsläpp jämfört med alternativ 2 kan främst förklaras av att alternativ 3 kräver betydligt mer masshantering samt medför mer skogsavverkning. Alternativet innebär en något längre ny vägsträckning än alternativ 2, vilket gör att utsläppen från reinvestering samt drift och underhåll blir något högre.

Vid en sträckning enligt alternativ 3 av ny väg 842 och en vidare framtida fortsättning till väg 31/40/47, bedöms det vara mest rimligt att ansluta till trafikplats Tenhult, vilket bedöms medföra samma konsekvenser som för alternativ 2 enligt ovan.

Alternativ 5

Alternativ 5 innebär att en ny väg anläggs på en sträcka av ca 3 300 m.

För trafik som ska vidare öster ut (ca 75 % av trafiken) medför alternativ 5 att trafiken kommer att behöva nyttja väg 931 på en längre sträcka av ca 1 400 m i förhållande till alternativ 2, vilket medför ökat behov av drift- och underhålls-kostnader på väg 931.

Inte heller i detta alternativ ansluts befintlig väg 842 till den nya sträckningen, vilket gör att alla trafikanter är hänvisade till den nya sträckningen. En konsekvens av att befintlig väg 842 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).

Sträckningen passerar i huvudsak genom ett skogslandskap.

I detta alternativ krävs ingen port eller bro.

Några i nuläget kända natur- eller kulturmiljöer berörs inte.

Ingen fastighet bedöms erhålla vägtrafikbuller över gällande gränsvärde. Ej heller förväntas några problem erhållas gällande vibrationer.

Alternativ 5 är det mest kostnadseffektiva alternativet.

Enligt tidigt upprättad klimatkalkyl medför alternativet ett totalt klimatutsläpp under byggskedet på sammanlagt ca 3 400 ton CO₂e.

Utsläppet härrör till stor del från projektets masshantering, men även skogsavverkning och byggnation av den nya vägen orsakar betydande utsläpp.

Alternativets lägre utsläpp jämfört med alternativ 2 och alternativ 3 kan främst förklaras av att alternativ 5 kräver betydligt mindre masshantering än övriga alternativ. Detta kompenserar för att alternativet innebär längre nybyggnad av väg samt mer skogsavverkning. Att alternativet innebär en längre ny vägsträckning än alternativ 2 och alternativ 3 gör dock att utsläppen från reinvestering samt drift och underhåll blir högre.

Vid en sträckning enligt alternativ 5 av ny väg 842 och en vidare framtida fortsättning 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) eller till trafikplats Tenhult (via ny väg). Vid en anslutning till trafikplats Rogberga kan befintlig väg 931 nyttjas. Vid val av att ansluta till trafikplats Tenhult, bedöms det medföra samma konsekvenser som för alternativ 2 enligt ovan.

Alternativ 5 medför för trafik som ska öster ut via trafikplats Rogberga till trafikplats Öggestorp en körsträcka på ca 8,4 km. Om trafiken i stället väljer köra via väg 931 till trafikplats Öggestorp medför det en körsträcka på ca 6,4 km. Dvs en ökad körsträcka på 2,0 km via trafikplats Rogberga.

Möjliga reducerande åtgärder

För samtliga studerade alternativ utgör utsläppen från diesel den största utsläppsposten. Dessa utsläpp härrör till stor del från projektets masshantering. Genom att verka för att optimera masshanteringen i projektet och sträva efter att åstadkomma att en så stor andel återanvändbara massor som möjligt används inom projektet kan projektets klimatpåverkan reduceras.

Det finns också goda förutsättningar för att byta ut diesel mot miljövänligare bränslen, exempelvis HVO100 eller el. Ett sådant skifte av bränsle bedöms kraftigt kunna reducera projektets klimatpåverkan.

Vidare står användandet av olika typer av asfaltsbeläggningar för en stor sammanlagd utsläppspost i projektet. För att minska denna utsläppspost är det positivt att sträva efter en så kort vägsträckning som möjligt, då det minskar materielbehovet. Utsläppen från asfalt kan också kraftigt reduceras genom användandet av asfaltstyper med lägre klimatpåverkan, något som bedöms utgöra en stor reduktionspotential för projektet.

Slutligen utgör avskogning en stor utsläppspost i projektet. Där det främst är det permanenta bortfallet av skogsmark från området som tas i anspråk med vägrätt som ger upphov till klimatutsläpp. För att minska denna påverkan är det viktigt att sträva efter att minimera området skogsmark som tas i anspråk med vägrätt.

Planer och bestämmelser som berör korridorerna

I Jönköpings kommuns gällande översiktsplan 2016 (antagen 22 juni 2016) finns ytor som markerar ny väg och en ny järnväg inom utredningsområdet för en ny sträckning av väg 842.

För området antog kommunfullmäktige översiktsplan för mindre tätort och landsbygd 27 mars 2025. Den nya översiktsplanen är överklagad.

Aktuella vägkorridorer berör inte något område som är detaljplanelagt.

Jönköpings kommun har i sitt naturvårdsprogram listat områden med naturvärden och klassat dem enligt en fyrgradig skala, från klass 1 (högsta naturvärde) till klass 4 (naturvärde). Inom utredningsområdet förekommer 3 områden (1 område med klass 1, 1 område med klass 2 och 1 område med klass 3). Korridorerna passerar i olika grad nära Ingaryds naturreservat (klass 1) där Alternativ 2 och 3 innebär störst direkt och indirekt påverkan samt barriäreffekter, medan Alternativ 5 förläggs med större avstånd till reservatet.

Jönköpings kommun har ett kulturminnesvårdsprogram från 1988 där kommunens mest värdefulla kulturmiljöer sammanställts, i vilket Ingaryds gårdsanläggning är utpekad som ett kulturhistoriskt värdefullt objekt. En del av ekonomibyggnaderna ligger inom utredningsområdet.

Enligt miljöbalken är jord- och skogsbruk naturresurser som är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast användas för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på någon annan typ av mark. Alternativ 2 innebär ett omfattande ianspråktagande av högvärdig jordbruksmark. Påverkan på jordbruksmarken i alternativ 3 är betydligt mindre jämfört med alternativ 2. I alternativ 5 minimeras intrånget på bruksvärdig jordbruksmark i högsta grad och därmed bäst uppfyller miljöbalkens hushållningsbestämmelser.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Inget av alternativen bedöms medföra att någon fastighet erhåller vägtrafikbuller över gällande gränsvärde. Ej heller förväntas det i något av alternativen bli några problem beträffande vibrationer.

Alternativ 5 påvisar minst klimat- och miljöpåverkan under byggskedet. Korridoren har de mest gynnsamma geotekniska förutsättningarna, vilket ger en god massbalans och minskar behovet av tunga schakt- och fyllnadsarbeten. Som jämförelse medför Alternativ 3 de högsta utsläppen till följd av

omfattande masshantering och skogsavverkning i kuperad terräng, medan Alternativ 2 innebär nästan dubbelt så stor klimatpåverkan som Alternativ 5.

Projektmål ”Gen koppling för tung trafik”:

Alternativ 2 är det alternativ som medför den genaste kopplingen för huvuddelen av den tunga trafiken medan alternativ 5 är det alternativ som medför den längsta körsträckan för huvuddelen av den tunga trafiken.

Alternativ 5 uppfyller projektmålet genom att skapa en ändamålsenlig och funktionell förbifart som flyttar den tunga genomfartstrafiken bort från centrala Tenhult och skapar förutsättningarna för en god koppling vidare mot väg 31/40/47.

Projektmål ”Minimera barriärer och intrång i natur- och kulturmiljö”:

Alternativ 2 bedöms motverka projektmålet i måttlig grad eftersom det medför negativa konsekvenser på flertalet miljöaspekter. Många av de identifierade natur- och kulturvärdena är lokaliserade på en liten sträcka i utredningsområdets nordöstra delar där det är svårt att undvika påverkan. Eftersom riksintresset för järnvägen ligger i närheten av alternativet kan detta medföra en förstärkt barriäreffekt snarare än en ny barriär.

Alternativ 3 bedöms motverka projektmålet i hög grad eftersom det medför negativa konsekvenser på flertalet miljöaspekter samt innebär en barriär i landskapet som omringar naturreservatet.

Alternativ 5 bedöms motverka projektmålet i måttlig grad eftersom det inte bedömts bli lika stora konsekvenser för identifierade miljöaspekter i alternativet jämfört med övriga alternativ.

Projektmål ”God och hälsosam boendemiljö”:

Genomförda bullerberäkningar och de geotekniska förutsättningarna medför att samtliga alternativ bedöms uppfylla projektmålet.

Bortvalda alternativ

Utöver de tre korridorerna som har utretts i lokaliseringsutredningen har följande korridoralternativ valts bort i ett tidigt skede:

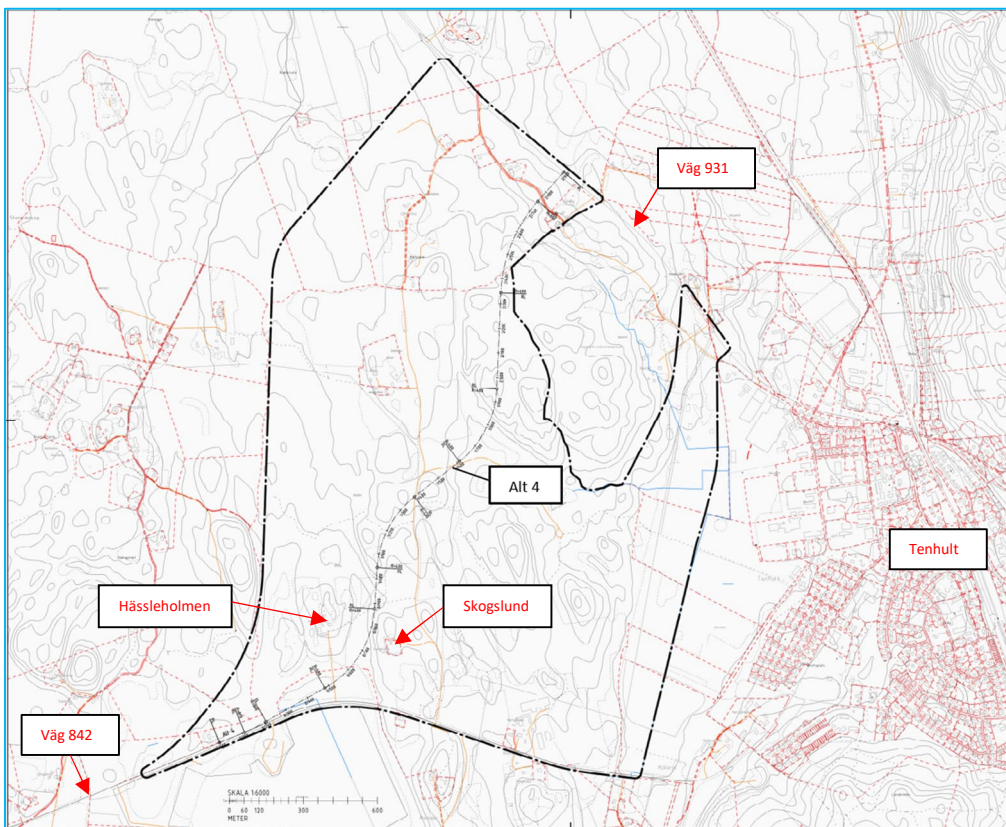
Alternativ 1 valdes bort i genomförandestudien 2024. Alternativet bedömdes vara kostsamt då det var dåliga geotekniska förhållande och det krävdes omfattande byggnadsverk.

Skapat av
WSP Sverige AB, Trafikverket

Dokumentdatum
2026-10-13

En vägsträckning enligt alternativ 4 har förkastats, bland annat på grund av att den i förhållande till alternativ 3 passerar över torvområden på en längre sträcka av ca 220 m.

Alternativet passerar även mellan Hässleholmen och Skogslund, vilket gör att det bildas en barriär mellan dessa fastigheter och även försvårar alternativet brukningen av de angränsande jordbruksmarkerna som är belägna på var sin sida av sträckningen. Se även figur 4 nedan.



Figur 4. Bortvalt alternativ 4.

Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutade 2024-09-06 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd

Under upprättande av samrådshandlingen har gemensamma kontinuerliga samrådsmöten genomförts med Jönköpings kommun gällande upprättande av järnvägsplanen Byarum – Tenhult och för aktuellt objekt.

Skapat av
WSP Sverige AB, Trafikverket

Dokumentdatum
2026-10-13

Samrådsmöte avseende aktuellt objekt genomfördes med Jönköpings kommun 2026-01-14 respektive med Länsstyrelsen i Jönköping 2026-01-15. Vid mötena gjordes en presentation av samrådshandlingen, informerades om objektets tidplan och om det fortsatta arbetet.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig via Trafikverkets hemsida för samråd under 2026-01-19 – 2026-02-08.

Samrådsredogörelsen daterad 2026-04-24 bifogas detta underlag.

Länsstyrelsens och Kommunens yttranden

Länsstyrelsen i Jönköpings län (Yttrande 2026-04-28):

Länsstyrelsen förordar Alternativ 5 då det medför minst samlad negativ påverkan på skyddsvärda natur- och kulturmiljöer samt i högsta grad minimerar ianspråktagandet av brukningsvärd jordbruksmark, vilket Länsstyrelsen anser vara av särskild vikt enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser (3 kap. 4 § MB). Länsstyrelsen noterar även behovet av fördjupade natur- och kulturvärdesinventeringar i nästa skede.

Jönköpings kommun (Yttrande 2026-05-05):

Kommunen ställer sig positiv till projektet och förordar Alternativ 5 då det bäst svarar mot mål om hållbar markanvändning, begränsad miljö- och klimatpåverkan samt hänsyn till landskapsbilden och Ingaryds naturreservat. Kommunen anser dock att Alternativ 5 bör utredas med anslutning till befintlig väg 842 väster om Tenhult. Kommunen bedömer också att en koppling mot väg 31/40/47 bör utredas och anser att trafikplats Tenhult är det bästa alternativet.

Digitalt signerat av:

Emma Helmersson, projektledare, 2026-10-13

Bilagor:

1. Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringsalternativ 2025-12-19 (Rev. 2026-03-13).
2. Samrådsredogörelse, daterad 2026-04-24
3. Karta utvisande korridor för valt alternativ.

Dokumentegenskaper: Skapat av WSP Sverige AB, Trafikverket Ärendenummer TRV 2025/135390, Dokumentdatum 2026-10-13, Konfidentialitetsnivå 1, ej känslig, Dokumenttyp PM.

Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun, Jönköpings län