

Plats och tid

Sessionssalen, Västra Storgatan 16,
Jönköping

Beslutande

Ann-Marie Hedlund (L), ordförande
Kent Andersson (S)
Marianne Johansson (S)
Suwance Wilhelmsson (S)
Michael Torndahl (S)
Agneta Sundgren (C)
Bob Lind (MP) ersätter Bengt-Åke Berg (V)
Bengt Regné (M), 2:e vice ordf.
Tomas Arvidsson (M)
Fredrik Sandberg (SD)
Ulf Ivarsson (SD)
Hanns Boris (KD)
Ann-Marie Dahl (KD)

Övriga närvarande

Gabriella Clarin Lindberg (S)
Jan Sidenvall (L)
Tony Sundhall (M)
Per-Allan Axén (SD)
Göran Malm (SD)
Thomas Olofsson (KD)
Olof Landgren (KD)

Ordförande

Ann-Marie Hedlund

Sekreterare

Pernilla Thor

Paragrafer

126

Justeringens plats och tid

Paragrafen justeras vid sammanträdet

Anslag/Bevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Stadsbyggnadsnämnden
Sammanträdesdatum	2026-04-16
Datum för anslags uppsättande	2026-04-16
Datum för anslags nedtagande	2026-05-04
Förvaringsplats för protokollet	stadsbyggnadskontoret

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

§ 126

Kommunstyrelsens remiss, Yttrande över förslag till lokalisering, Anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun

Stbn/2026:125 510

Sammanfattning

Trafikverket Sydöstra har tagit fram en lokaliseringsutredning för anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings län. De olika alternativen för lokalisering har i utredningen jämförts och utvärderats likvärdigt utifrån konsekvenser och måluppfyllelse.

Trafikverket Sydöstra har skickat begäran om yttrande till Jönköpings kommun. Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens remiss, Yttrande över förslag till lokalisering, Anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun.
Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2026-04-07.

Stadsbyggnadskontorets förslag

Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut:

- Stadsbyggnadsnämnden lämnar stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2026-04-07 som sitt yttrande till kommunstyrelsen

Stadsbyggnadsnämndens behandling 2026-04-16

Yrkanden

Ordförande Ann-Marie Hedlund (L) yrkar för samverkanspartierna enligt förvaltningens förslag till beslut.

Fredrik Sandberg yrkar för Sverigedemokraterna bifall till Ann-Marie Hedlund yrkande.

Tomas Arvidsson (M) yrkar bifall till Ann-Marie Hedlunds yrkande.

Protokollsanteckning

Bob Lind (MP) lämnar nedanstående protokollsanteckning.

Miljöpartiet delar förvaltningens slutsatser angående att alternativ 5 syns mest lämpligt men att mer utredningar och även modifieringar behövs.

Vi noterar att Trafikverkets alternativ 2 utgår från att vägen samlokaliseras med den föreslagna nya järnvägsförbindelsen mellan Byarum och Tenhult. Denna är inte beslutad, vilket bör framhållas. Det är förstås en grundläggande förutsättning även för väg alternativ 2, dvs utan järnväg faller alternativ 2 och det kan kanske tyckas mindre klokt att planera ny väg utifrån så oklara förutsättningar.

Stadsbyggnadsnämndens beslut

- Stadsbyggnadsnämnden lämnar stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2026-04-07 som sitt yttrande till kommunstyrelsen

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Beslutet expedieras till:
kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens remiss, Yttrande över förslag till lokalisering, Anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun

Stbn/2026:125 510

Sammanfattning

Trafikverket Sydöstra har tagit fram en lokaliseringsutredning för anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings län. De olika alternativen för lokalisering har i utredningen jämförts och utvärderats likvärdigt utifrån konsekvenser och måluppfyllelse.

Trafikverket Sydöstra har skickat begäran om yttrande till Jönköpings kommun. Kommunstyrelsen har remitterat ärendet till stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande.

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens remiss, Yttrande över förslag till lokalisering, Anläggning av väg 842 förbi Tenhult i Jönköpings kommun.
- Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2026-04-07.

Förslag till Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut:

- Stadsbyggnadsnämnden lämnar stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2026-04-07 som sitt yttrande till kommunstyrelsen

Ärende

Bakgrund

Trafikverket tog år 2012 fram Idéstudie – Väg 661/842/846 Tenhult –Barnarp. Syftet med idéstudien var att utreda framtida behov och lokalisering av en kortare vägförbindelse mellan E4 och väg 31/40/47. 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. En bättre förbindelse mellan E4 och väg 31/40/47 angavs stärka möjligheterna för arbetskraftspendling och förbättra möjligheterna för godstransporter, vilket gör att företagen kan utvecklas i området.

Efter Idéstudien har ytterligare utredningsarbeten genomförts och i nu gällande lokaliseringsutredning finns underlag med från dessa tidigare utredningar.

Redovisning av ärendet

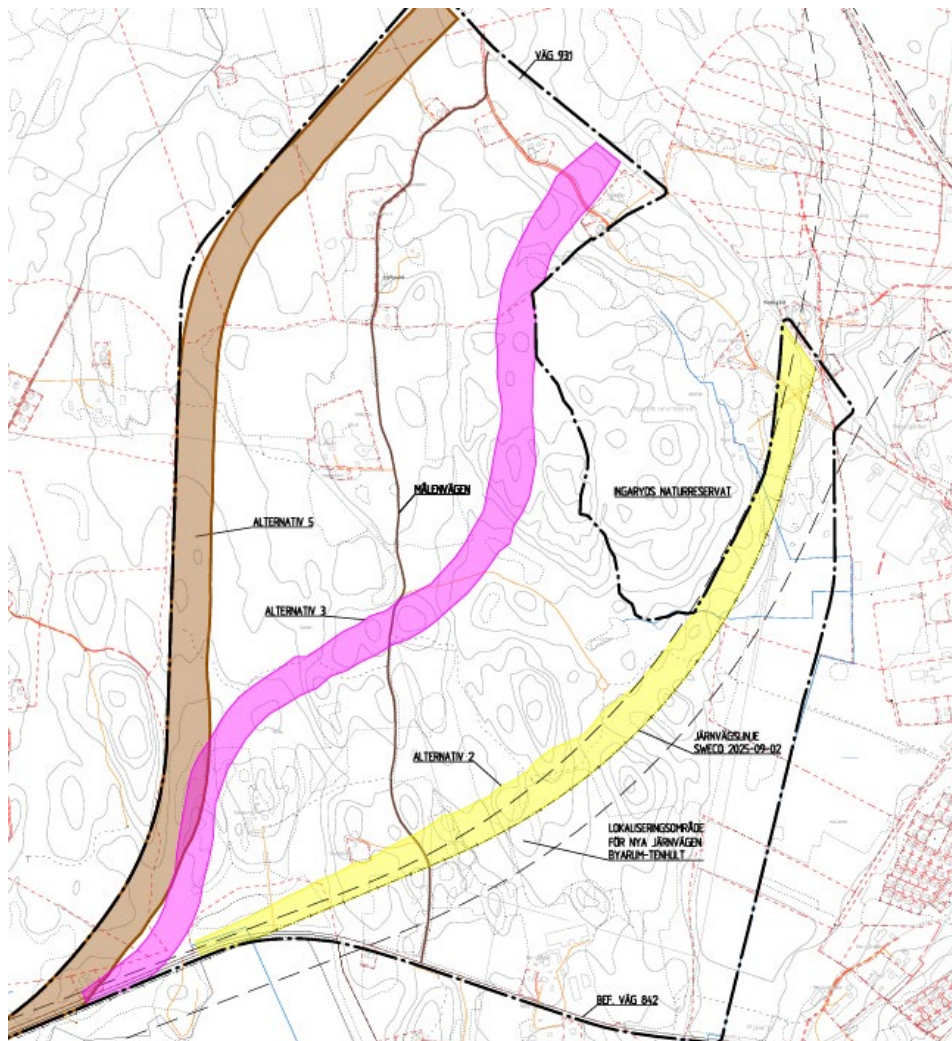
Åtgärden *Länsväg 842 förbi Tenhult* finns med i nu gällande regionala transportplan.

Region Jönköpings län har i Regional transportplan för Jönköpings läns kommande period 2026-2037 pekat på behovet av att studera en fortsättning på projektet Väg 842 förbi Tenhult. Regionen beskriver att utifrån nu pågående lokaliseringsutredning för väg 842 förbi Tenhults bedöms det på sikt finnas ett behov av att studera väg 842 vidare koppling mot Riksväg 40. Detta ska göras med utgångspunkt i en lösning som svarar på behov från både den lokala och långväga trafiken.

I lokaliseringsutredningen har tre vägkorridorer studerats, benämnda alternativ 2, alternativ 3 och alternativ 5. Ändamålet med åtgärden är att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Nedan redovisas Trafikverkets beskrivning och bedömning av de tre alternativen.

De uppsatta projektmålen är:

- 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.



Alternativ 2

I alternativ bedömer Trafikverket att genomfartstrafiken som ska vidare österut får en mer attraktiv och effektiv sträckning. Detta ökar sannolikheten för att den kommer att nyttjas. Vägen följer den planerade järnvägen i en gemensam korridor, vilket minskar antalet barriärer i landskapet och gör att både väglängd och markåtgång kan hållas nere. Samtidigt skapas en bredare barriär där vägen anläggs parallellt med järnvägen, särskilt i området öster om Ingaryds naturreservat, vilket ger en tydlig negativ påverkan på landskapsbild och flera identifierade värden. Alternativet innebär också att mer jordbruksmark tas i anspråk än i övriga alternativ. Konsekvenserna bedöms som måttligt negativa för rekreation, naturmiljö, kulturmiljö och klimat, medan påverkan på yt- och grundvatten är liten och påverkan på buller, vibrationer och förorenad mark bedöms som låga. Konsekvenserna för trafiksäkerhet bedöms vara positiva. Klimatutsläppen

under byggskedet uppgår till 5 969 ton CO₂e. Trots miljöeffekterna är detta det alternativ som bedöms ha minst negativ lönsamhet.

Vid en sträckning enligt alternativ 2 av ny väg 842 fram till väg 31/40/47 bedömer Trafikverket att det bör 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 att planskilt kunna korsa över flera 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 medföra en barriär i området. Sträckningen kommer även medföra behov av att korsa Lillån. Huvuddelen av sträckningen kommer medföra behov av att ta jordbruksmark i anspråk.

En anslutning via trafikplats Tenhult innebär en nordlig förlängning av väg 842, vilket medför både längre restid och vägsträcka än att färdas längs väg 931 österut genom Tenhult. Risken bedöms därför vara stor att dessa trafikanter väljer väg 931 österut i stället för längs ny väg 842.

Alternativ 3

Detta alternativ innebär att en ny väg dras genom de centrala delarna av utredningsområdet och ansluter till väg 931 väster om Ingaryds naturreservat. Väg 842 kan inte kopplas till den nya sträckningen och avslutas därför med en vändplan. Vägen passerar främst genom skogsmark med generellt få värden, men flera gårdsmiljöer och fastigheter påverkas negativt, både visuellt, genom buller och genom att befintliga stråk bryts. Omfattande terrängmodellering krävs, vilket förändrar landskapsbilden ytterligare. Konsekvenserna för naturresurser och klimat bedöms som måttligt negativa eftersom både jord- och skogsbruk påverkas och betydande mängder våtmark behöver schaktas bort. Rekreation, friluftsliv samt yt- och grundvatten påverkas i liten till måttlig grad, medan kulturmiljö och naturmiljö får mindre negativa effekter. Ingaryds naturreservat påverkas också något genom försämrat upplevelsevärde. Konsekvenserna för trafiksäkerhet bedöms vara positiva.

Klimatutsläppen beräknas till 8 597 ton CO₂e, vilket är högst av alternativen. Ekonomiskt hamnar detta alternativ mellan alternativ 2 och 5 i negativ lönsamhet.

Kopplingen till väg 31/40/47 följer enligt Trafikverket samma förutsättningar som för alternativ 2. En anslutning via trafikplats Tenhult innebär en nordlig förlängning av väg 842 visserligen något kortare restid, men en längre vägsträcka. Risk bedöms därför finnas att trafikanter väljer väg 931 österut i stället för längs ny väg 842.

Alternativ 5

Detta alternativ innebär att vägen dras längre väster ut för att minska påverkan på Ingaryds naturreservat. Alternativet innebär att merparten av trafiken som ska österut får en längre körsträcka eftersom vägen ansluter i den västra delen av området. Sträckan till trafikplats Rogberga är dock relativt kort, vilket gör att alternativa rutter finns tillgängliga. Liksom i alternativ 3 ersätts anslutningen av väg 842 med en vändplan. Vägdragningen går genom flack barrskog på avstånd från bebyggelse och känsliga områden, vilket innebär få terrängjusteringar och inga direkta effekter på Ingaryds naturreservat. De flesta miljöaspekter påverkas endast i liten grad, medan naturresurser får en måttligt negativ påverkan och klimat en liten till måttlig påverkan. Konsekvenserna för trafiksäkerhet bedöms vara positiva.

Klimatutsläppen under byggskedet är 3 374 ton CO₂e, vilket är lägst av alternativen, främst tack vare mindre schaktning av våtmarker och en mer effektiv masshantering. Trots de lägre utsläppen är alternativ 5 det alternativ som har störst negativ lönsamhet.

Alternativet medför att en ny väg förbi Tenhult anläggs på en sträcka av ca 3320 m. För trafiken som ska vidare öster ut medför alternativ 5 att den kommer att behöva nyttja väg 931 på en längre sträcka, 1440 m i förhållande till alternativ 2. Samtidigt medför detta alternativ att det blir relativt nära för trafikanterna (ca 1,9 km) att ansluta till trafikplats Rogberga för att där åka vidare längs väg 31/40/47.

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. Vid en sträckning enligt alternativ 5 av ny väg 842 fram till väg 31/40/47 bedömer Trafikverket att det är 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, se alternativ 2 ovan.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning

Utifrån de sammanvägda bedömningarna som görs i lokaliseringsutredningen är Stadsbyggnadskontorets bedömning att alternativ 3 inte är intressant att gå vidare med. När det gäller de övriga två alternativen, 2 och 5, så finns för- och nackdelar med båda. Alternativ 2 svarar bäst mot det uppsatta projekt målet om att vägen ska skapa en genkoppling för den tunga trafiken och erbjuder boende i Tenhult fortsatt god tillgänglighet västerut. När det gäller konsekvenser för miljöintressen ger däremot alternativ 5 minst negativa konsekvenser både avseende barriäreffekter mot naturreservatet och störning för boende utmed Mjälarydsvägen.

Det finns dock ett antal frågor som Stadsbyggnadskontoret anser vara obesvarade vilket försvårar ett tydligt ställningstagande. Frågan om en fortsatt koppling till väg 40 var utgångspunkten i Idéstudien. Inget av de föreslagna alternativen i lokaliseringsutredningen löser denna koppling vilket får konsekvensen att det endast är de centrala delarna av Tenhult som avlastas, men det finns fortsatt en stor risk att trafiken även efter genomförd åtgärd är omfattande på väg 931. En fortsatt koppling till väg 31/40/47 är därför nödvändig och bör utredas samlat med aktuell lokaliseringsutredning. Stadsbyggnadskontoret anser att det regionala perspektivet bör beskrivas tydligare. Ett underlag som beskriver nuvarande och kommande trafikflöden hade underlättat ett ställningstagande.

Vid en förlängning av alternativ 2 så kommer en stor del jordbruksmark behöva tas i anspråk samtidigt som kostnaderna bedöms bli höga på grund av de byggnadsverk som behövs för att passera kommande triangelspår. Förlängning av alternativ 5 kan göras antingen till trafikplats Rogberga eller trafikplats Tenhult. Stadsbyggnadskontorets anser att en förlängning av alternativ 5 bör ske till trafikplats Tenhult.

En ytterligare fråga som ger negativa konsekvenser för boende i Tenhult är att den nuvarande kopplingen till väg 842 i alternativ 5 stängs av vilket innebär att resande västerut behöver göra en omväg som Trafikverket bedömer innebära en fyra minuter längre körtid. Stadsbyggnadskontoret anser att befintlig väg även i detta alternativ behöver anslutas till väg 842.

Stadsbyggnadskontoret anser att fortsatta utredningar av kopplingen till väg 40 samt framtida trafiklösningars påverkan på den regionala och nationella trafiken bör genomföras. En tydligare motivering om varför en fortsatt koppling till befintlig väg 842 endast möjliggörs i alternativ 2 bör ges.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att inget av de föreslagna alternativen skapar en fullgod trafiksituation utifrån presenterat underlag. Stadsbyggnadskontorets bedömning, utifrån aktuellt underlag, är att en modifiering av alternativ 5 med en fortsatt koppling till nuvarande väg 842 och en framtida koppling till trafikplats Tenhult sannolikt bäst bidrar till att skapa en bra trafiksituation. Detta alternativ bidrar både till att trafikbelastningen genom Tenhult begränsas samtidigt som boende i Tenhult även fortsättningsvis ges en bibehållen gen trafikering västerut. För att minska smittrafik som väljer att köra genom Tenhult bör i detta skede Mjälarydsvägens utformning och hastighet ses över för att göra den mindre attraktiv för genomfart och därigenom höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. På samma sätt bör väg 931 ses över i samband med 842s förlängning till trafikplats Tenhult.

Christina Stenberg
Stadsbyggnadsdirektör

Stefan Lind
Chef Strategisk planering

Beslutet expedieras till:
kommunstyrelsen