

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 26/47 Jönköping – Mullsjö, delen Hedenstorp – Månseryd  
Jönköpings kommun, Jönköpings Län

Vägplan, 2023-09-11

Ärendenummer: TRV 2021/46509



**Trafikverket**

Postadress: Bataljonsgatan 8, 553 05 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentdatum: 2023-09-11

Ärendenummer: TRV 2021/46509

Uppdragsnummer: 167979

Version: 2.0

Kontaktperson: Caisa Wolff, IVsyv1, Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Samrådsrets.....	4
3	Samråd .....	4
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse .....	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun.....	6
3.1.3.	Samråd med allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda .....	6
3.1.4.	Samråd med övriga myndigheter och organisationer .....	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget .....	10
3.2.1.	Extra samråd gällande utformning av planförslaget utfört under 2021.....	10
3.2.1.1.	Samråd med berörd kommun.....	10
3.2.1.2.	Samråd med berörd länsstyrelse .....	11
3.2.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	11
3.2.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	12
3.2.2.	Samråd vid utformning av planförslaget utfört under 2023.....	12
3.2.2.1.	Samråd med berörd kommun.....	12
3.2.2.2.	Samråd med berörd länsstyrelse .....	13
3.2.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	13
3.2.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	16

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2021/46509.

## 1 Sammanfattning

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida för synpunkter från 2021-04-23 till 2021-05-20. Detta har annonserats i tidning. Myndigheter, organisationer och särskilt berörda som bedöms kunna påverkas av projektet i någon utsträckning har även meddelats via brev. Samråd med Länsstyrelsen i Jönköpings län har ägt rum vid särskilt möte.

Underlag till ett första samråd vid utformning av planförslaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida för synpunkter från 2021-11-14 till 2021-12-15. Detta har annonserats i tidning. Myndigheter, organisationer och särskilt berörda som bedöms kunna påverkas av projektet i någon utsträckning har även meddelats via brev kompletterat med några samtal. Det fanns möjlighet för samtliga att boka en tid med Trafikverket under denna samrådsperiod för att framföra synpunkter, eller ställa frågor om projektet.

Underlag till ett andra samråd vid utformning av planförslaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida för synpunkter från 2023-03-24 till 2023-04-13. Detta har annonserats i tidning. Myndigheter, organisationer och särskilt berörda som bedöms kunna påverkas av projektet i någon utsträckning har även meddelats via brev. Samråd på orten arrangerades 2023-03-30 där allmänheten hade möjlighet att diskutera förslaget samt lämna in synpunkter. Samråd med Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har ägt rum vid särskilt möte.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har identifierats i enlighet med Trafikverkets övergripande krav för upprättande av vägplan. Samrådsretsen består för närvarande av Länsstyrelsen i Jönköpings län, Jönköpings kommun, ledningsägare, övriga berörda myndigheter och organisationer, allmänheten samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

## 3 Samråd

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Jonkoping/vi-bygger-och-forbattrar/vag-2647-delen-hedenstorp-manseryd/>

Under perioden 2021-04-23 till 2021-05-20 har det funnits möjlighet att lämna synpunkter på det samrådsunderlag som har varit tillgängligt digitalt under denna period.

Allmänheten informerades via annons i Jönköpings-Posten och Post och Inrikes Tidning. De som kan antas bli särskilt berörda, utvalda myndigheter samt övriga intressenter informerades även via brev. Samrådsunderlaget har även kunnat begäras ut i pappersformat.

Under perioden 2021-11-14 till 2021-12-15 har ett första samråd kring utformning av planförslaget genomförts med särskilt berörda samt med Jönköpings kommun. Samrådsmaterial innehållande olika utformningsförslag har funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Jonkoping/vi-bygger-och-forbattrar/vag-2647-delen-hedenstorp-manseryd/>

Allmänheten informerades via annons i Jönköpings-Posten och Post och Inrikes Tidning. De som kan antas bli särskilt berörda, utvalda myndigheter samt övriga intressenter informerades även via brev. Under samrådsperioden fanns möjlighet att boka tid med Trafikverket för att framföra sina synpunkter samt ställa frågor om projektet. Det fanns även möjlighet att lämna synpunkter via Trafikverkets hemsida.

Under perioden 2023-03-24 till 2023-04-13 har ett andra samråd kring utformning av planförslaget genomförts med allmänheten, myndigheter, organisationer, särskilt berörda samt Jönköpings kommun. Samrådsmaterial som redovisar föreslagen utformning har funnits tillgängligt digitalt på Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-jonkopings-lan/vag-2647-delen-hedenstorp-manseryd-22-vag/>

Allmänheten informerades via annons i Jönköpings-Posten och Post och Inrikes Tidning. De som kan antas bli särskilt berörda, utvalda myndigheter samt övriga intressenter har även informerats via brev. Samråd på orten arrangeras 2023-03-30 17:30-21:00 i Bäckadalsgymnasiets lokaler på TTC (Axamo), där allmänheten hade möjlighet att se och diskutera förslaget samt lämna synpunkter. Det har även under samrådstiden varit möjligt att lämna synpunkter via Trafikverkets hemsida.

Samrådsredogörelsen omfattar synpunkter till och med 2023-04-13.

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Till och med 2021-08-27 har synpunkter inkommit och diarieförts.

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte med Länsstyrelsen i Jönköpings län hölls 2021-05-10 via Skype. Samrådsunderlaget skickades till Länsstyrelsen mer än 14 dagar före det att mötet genomfördes.

#### **Sammanfattning av synpunkter från samrådsmötet 2021-05-10:**

Länsstyrelsen undrar hur projektet ställer sig till att åkermark tas i anspråk för detta projekt och hur man förhåller sig till kommunens beslut om att inte ta mer åkermark i anspråk.

Länsstyrelsen undrar hur projektet kommer ta hänsyn till att vägen är utpekad led för farligt gods och om det finns särskilda säkerhetsåtgärder planerade för att minimera de risker som kan uppstå när farligt gods transporteras på vägen, både under byggtiden och när vägen är färdigställd.

Länsstyrelsen undrar hur projektet kommer hantera ökade bullernivåer till följd av ändrade och nybyggda trafikplatserna.

Länsstyrelsen undrar hur projektet ställer sig till eventuell förekomst av fladdermöss och hur dessa kan påverkas av bland annat belysning längs sträckan.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket tar med sig ovanstående synpunkter i fortsatt arbete med vägplanen och beaktar värdet av de åkermarker som finns i området. Trafikverket kommer även säkerställa att tillräckliga försiktighetsåtgärder vidtas för att minska riskerna vid transport av farligt gods. Det kommer att göras en bullerutredning och eventuella bullerreducerande åtgärder kommer, vid behov, att vidtas för att gällande riktvärden inte ska överskridas. Gällande synpunkten om fladdermöss har Trafikverket sedan tidigare noterat att förekomst är sannolik. Vidare diskussion och utredning kommer att göras i samråd mellan Trafikverket och Länsstyrelsen.

### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med kommunen har skett genom att samrådsunderlaget har gjorts tillgängligt för att lämna synpunkter på under tiden 2021-04-23 till 2021-05-20. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköpings kommun har lämnat synpunkter på det samrådsunderlag som tagits fram för ombyggnaden av väg 26. Synpunkterna handlar om hur projektet ställer sig till ianspråktagandet av jordbruksmark och hur avvägning kommer att göras mellan olika samhällsintressen. Kommunen pekar även på det naturvårdsavtal som Lillån omfattas av och vikten av att redogöra för hur Lillån kommer att påverkas av projektet. De skyddsåtgärder som Trafikverket ämnar vidta i samband med markarbeten i anslutning till vattendrag som berörs av projektet behöver framgå tydligare.

Stadsbyggnadskontoret på Jönköpings kommun har yttrat sig och är positiva till projektet.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tar med sig ovanstående synpunkter i fortsatt arbete med vägplanen och beaktar värdet av de åkermarker som finns i området samt hur Lillån (och övriga vattendrag) påverkas. Trafikverket kommer även säkerställa att tillräckliga skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas vid arbeten i anslutning till vattendrag.*

### 3.1.3. Samråd med allmänhet och enskilda som kan bli särskilt berörda

Det har funnits möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget under tiden 2021-04-23 till 2021-05-20. Materialet har kungjorts via annons och underrättelsebrev.

#### **Sammanfattning av inkomna synpunkter och yttranden:**

Det har inkommit synpunkter på omkringliggande trafikproblematik, som cirkulationsplatsen/trafikplatsen vid Hedenstorp och infarten till Habo samt några punkter till längs väg 195 norr om Månseryd, då detta i flera fall anses vara en större trafikstörning än att väg 26/47 är en 2+1-väg.

**Trafikverkets kommentar:** *Vägplanen sträcker sig från strax norr om trafikplats Hedenstorp till strax söder om trafikplats Månseryd. Trafikverket tar med sig synpunkterna i kommande planering. Eventuella åtgärder kräver att medel för att åtgärda dessa brister prioriteras i kommande planering och ingår inte i denna vägplan.*

I samrådsunderlaget är det inte tydligt hur projektet påverkar pendlingstrafiken till Jönköping. Ombyggnationen kommer troligtvis leda till ökade trafikmängder till Jönköping, vilket är en problematik som Jönköpings kommun försöker bygga bort.

**Trafikverkets kommentar:** *Aktuell sträcka är en del av det nationella stamvägnätet och ett nationellt intresse för kommunikation. Dagens utformning av vägen är sårbar vid olyckor eller underhållsarbeten, varför projektet strävar efter att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs sträckan. Trafikverket jobbar parallellt med att förbättra pendlingsmöjligheten med tåg, men detta bedöms inte kunna förbättra situationen på väg 26 inom överskådlig tid.*

Hur ställer sig projektet till de planerade åtgärderna i förhållande till att ingen åtgärdsvalsstudie har gjorts på sträckan? Kan man då vara tillräckligt säker på att man vidtar rätt åtgärder?

**Trafikverkets kommentar:** *Ett första steg till förbättring av vägsträckan genomfördes 2010 då trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder vidtogs med utbyggnad till gles 2+1-väg. Dessa åtgärder bedöms i dagsläget inte vara tillräckliga för dagens och framtidens behov med betydande kapacitetsbrister som följd. Trafikverket genomför andra åtgärder, som till exempel ökad kapacitet på järnvägssträckan Nässjö - Falköping. Trafikverkets bedömning är dock att alternativa åtgärder för andra trafikslag inte kan genomföras inom en*

rimlig tidshorisont varför en breddning av väg 26 till 2+2 är nödvändig för att förbättra framkomlighet och säkerställa tillfredsställande trafiksäkerhet på sträckan.

I samrådsunderlaget saknas analys av hur projektet påverkar Sveriges möjlighet att nå de uppsatta klimatmålen. Hur hanteras inducerad trafik i förhållande till klimatpåverkan?

**Trafikverkets kommentar:** Sträckan är viktig som en del i funktionellt prioriterat vägnät för både godstransporter och långväga personresor. Den ombyggnation som planeras riskerar en viss inducerad trafik eftersom åtgärden innebär en tydlig kapacitetsförstärkning men den bedöms som måttlig samtidigt som åtgärden kraftigt förbättrar de lokala problem som redan idag finns. Skälet till denna bedömning är att det är en begränsad del av det lokala/regionala pendlingsstråket Habo-Jönköping. Trots god tillgänglighet med tex tåg mellan Habo-Jönköping sker redan idag en stor del av dessa pendlingsresor med bil vilket skapar problem med olyckor, som i sin tur genererar stopp och oförutsägbara restider, på aktuell vägsträcka. Detta innebär i sin tur att trafiken riskerar att ta alternativa vägar som ofta är mindre säkra och även kan skapa lokala miljöproblem. Redan idag silar en del av den lokala pendlingstrafiken genom centrala delarna av Jönköping (via avfart Bankeryd alternativt Klämmestorp). Den trafiken försämrar ytterligare den lokala stadsmiljön i Jönköping med trängsel, buller och försämrad luftkvalitet som följd.

Därtill bedriver projektet ett aktivt arbete för att minska klimatpåverkan under hela projekttiden från planering till byggnation.

Det har inkommit synpunkter på hur bullernivåer från väg 26/47 påverkar boendemiljön för boende i omkringliggande områden och om det kommer bli mer attraktivt att ta bilen framöver i och med ombyggnationen, vilket kan leda till ökade bullernivåer. Det har även framkommit synpunkter att sänkt hastighet kan medföra lägre bullernivåer och ökad trafiksäkerhet.

**Trafikverkets kommentar:** Det kommer att göras en bullerutredning och eventuella bullerreducerande åtgärder kommer att utredas för att säkerställa att gällande riktvärden inte överskrids. För att bäst uppnå projektets ändamål med förbättrad framkomlighet utformas och projekteras sträckan även fortsatt för 100km/h.

Det har inkommit synpunkter på att Åsensvägen är i dagsläget ganska trafikerad, hög hastighet och många tunga fordon på vägen gör att boende i området påverkas av buller, vibrationer samt farliga situationer vid infart till fastigheter. Ombyggnation av trafikplats Åsens gård kan medföra ett mer markerat inslag i förhållande till omkringliggande miljö, med hänsyn till gårdsmiljön kring Åsens gård.

**Trafikverkets kommentar:** Hastighets- och viktbestämmelser på Åsensvägen är inte en del av vägplanen. Synpunkter gällande trafikplats, buller, vibrationer och olycksdrabbade punkter vid Åsens gård tas i beaktande i det fortsatta arbetet med vägplanen. I senare skeden kommer detaljutformning av korsningar mellan ramper och Åsensvägen och säkerställas att de blir säkra. Inom arbetet med vägplanen kommer gestaltungsaspekter att tas med för att den nya anläggningen får en så bra anpassning till den nuvarande miljön som möjligt.

Gång- och cykelvägen vid Åsensvägen används flitigt av barn och ungdomar då den leder till två populära badsjöar.

**Trafikverkets kommentar:** Det är positivt att gång- och cykelvägen används flitigt och projektet ämnar inte påverka gång- och cykelvägen negativt när anläggningen är klar.

Det har inkommit synpunkter kring behov av rastplats med toalett i närheten av Åsens gård.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket gör bedömningen att möjlighet till rast och vila längs aktuella stråk är tillräckligt bra utan rastmöjlighet längs aktuell sträcka.

Det har inkommit synpunkter kring hur projektet kan påverka yt- och grundvatten. Bredning av väg kommer medföra större andel hårdgjord yta i området. Det kan medföra ökade flöden i närliggande vattendrag, som kan medföra ökad erosion och troligtvis ökat näringsläckage. Omkringliggande vattendrag har grumlats vid höga flöden och stor nederbörd, i samband med tidigare byggnation. I fortsatt arbete ska det säkerställas att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas mot grumling. Synpunkter har framkommit att grundvatten vid trafikplats Åsens gård har påverkats av tidigare byggnation av gång- och cykelväg längs Åsensvägen och av- och påfartsramp från väg 26.

**Trafikverkets kommentar:** Vid framtagandet av vägplanen ingår riskanalys för grund- och ytvatten där risker för påverkan på vattendrag och grundvatten kommer att analyseras. Det pågår arbete med att utreda grundvattnet och hur det kan komma att påverkas av åtgärderna i projektet och hänsyn kommer att tas till yt- och grundvatten genom hela projektet. Eventuella behov av skydds- och säkerhetsåtgärder kommer att utredas.

Synpunkter kring hur projektet påverkar de lokala lantbrukarnas möjlighet till att bruka sin mark har framkommit. Förbud mot långsamt gående fordon kan få stora konsekvenser för de lantbrukare som har agrara näringar i området då de i dagsläget är beroende av att kunna föra fram stora jordbruksfordon på väg 26. Dessa kommer att hänvisas till det parallella vägnätet, men yttrande kring om det är rimligt har framkommit. Det har även inkommit synpunkter på hur några av de befintliga broarnas frihöjd utgör ett hinder för lantbrukarna att bruka jord och skog i området.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket beaktar synpunkten och kommer reda ut detta vidare i samråd med berörda under kommande arbete. Målsättningen är att inte försämra framkomligheten under befintliga broar, samtidigt utreds även möjligheten till full frihöjd främst för passagen vid Klämmestorp.

Det har inkommit synpunkter kring motionsspår som finns i området, där passagen där Hallbyleden passerar väg 26 är ganska trång i dagsläget. Det har även inkommit synpunkt att det är fina promenadstråk väster om väg 26, 0/500–1/000 och önskemål om passage för en motions-/promenadslinga har framkommit.

**Trafikverkets kommentar:** Målsättningen är att passagen för motionsspåret (Hallbyleden) ska förbättras inom ramen för detta projekt, men det är ännu inte bestämt på vilket sätt. Passage för motions- och promenadslinga vid 0/500–1/000 kommer inte att behandlas i vägplanen.

Det är viktigt att ha viltstängsel längs väg 26/47.

**Trafikverkets kommentar:** Uppsättning av vilt- eller faunastängsel samt faunapassager utreds och vägen kommer att förses med stängsel. Exakt omfattning är dock ännu ej beslutad.

#### 3.1.4. Samråd med övriga myndigheter och organisationer

Jordbruksverket, MSB och E.ON Energidistribution AB har återkommit med besked om att de inte yttrar sig i frågan. SGU har valt att inte yttrat sig specifikt, utan hänvisar till deras allmänna riktlinjer.

Nedan följer en sammanfattning av yttranden från övriga myndigheter och organisationer.

#### **Statens Geologiska Institut (SGI)**

SGI påtalar att geologiska förhållanden vid 3/500 km kan behöva beaktas i fortsatt arbete. Även att det är



viktigt att beakta de komplicerade hydrogeologiska förhållandena med permeabla jordar och högt grundvatten som finns angivna i samrådsunderlaget, då de kan ha inverkan på geotekniska säkerhetsfrågor.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket tar med sig SGI:s synpunkter i fortsatt arbete med vägplanen.*

### **Vattenfall Eldistribution**

Vattenfall Eldistribution påtalar vikten av att vidta de åtgärder som behövs vid arbete i närheten av deras ledningar. De understryker även att de behöver mer utförligt underlag för att kunna ta ställning till omfattningen av påverkan på deras ledningar.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket kommer ha en fortsatt nära dialog med Vattenfall Eldistribution och se till att tillräckligt med underlag finns för att kunna göra bedömningar kring påverkan på ledningar i skede samrådshandling.*

### **SMHI**

SMHI poängterar vikten av att de planerade åtgärderna i projektet behöver anpassas till framtida klimat, bland annat förväntas lufttemperaturen stiga, risken för skyfall öka och flödena i vattendragen förändras. SMHI hänvisar till regionala klimatanalyser, historiska och framtida skyfall samt den information om klimat som finns på SMHI:s hemsida och Klimatanpassningsportalen.

Synpunkter framkom även inom hydrologi, där SMHI poängterar att medelvattenföringen i Dunkehallaån inte verkar stämma samt att passager över vattendrag bör utformas så att de naturliga hydrogeologiska förhållandena inte påverkas.

SMHI lyfter även aspekten kring luftföroreningar och växthusgaser där de rekommenderar att göra en emissionsinventering. Att underlätta för kollektivresenärer och cyklister är att förorda för att minska utsläppen. Busshållplatser bör anläggas där det är lämpligt och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja istället för bil.

Det framkom även att gällande miljö kvalitetsnormer för kväveoxid, partiklar, m.m. behöver säkerställas att de klaras för de boende i området. Likaså att bullernivåer klaras för boende i området.

**Trafikverkets kommentar:** *De aspekter som SMHI poängterar kommer Trafikverket att behandla i kommande arbete med vägplanen. Gällande medelvattenföringen i Dunkehallaån kommer uppgiften att kontrolleras så att en korrekt angivelse är säkerställd.*

### **Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)**

LRF understryker vikten av att utreda de areella näringarnas behov och lyfter problematiken att förbjuda långsamt gående fordon på sträckan då flertalet lantbrukare använder vägen i sin verksamhet. LRF understryker att hänvisningen av långsamt gående fordon till parallellvägnätet inte är tillräckligt, om det inte görs kraftiga förbättringar på parallellvägnätet. LRF lyfter även de behov som de ser finns hos lokala lantbrukare kring användandet av vägnätet. LRF poängterar vikten av att låta lokala näringsidkare inom jord- och skogsbruk få möjlighet att få projektet presenterat för sig.

LRF lyfter även att innan byggskedet behöver bland annat gränsmarkeringar och biotopskyddade element kartläggas noggrant och vidare, i byggskedet, behöver aktsamhet vidtas för att inte tidigare nämnda aspekter tar skada. Det kan få konsekvenser för markägarna om inte detta reds ut ordentligt. Aspekter som vilt, avrinning, vattenflöden, dräneringssystem bör beaktas i stor utsträckning.

**Trafikverkets kommentar:** Det är värdefullt för Trafikverket i det fortsatta arbetet med vägplanen att ta del av LRF:s insyn i hur de lokala lantbrukarna använder vägnätet (bl.a. genom den bifogade bilagan "Bonde på väg – Vägens betydelse för Sveriges bönder"). Inriktningen i projektet är fortfarande att inte tillåta långsamt gående fordon på väg 26, men framkomlighet på parallellvägnätet ska fortsatt utredas.

I kommande arbete med vägplanen kommer det bland annat att göras riskanalys för yt- och grundvatten, avvattningsutredningar, passageplan för vilt och masshanteringsanalys. På så vis kan aspekterna som LRF har lyft i sitt yttrande utredas och tas hänsyn till.

#### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten är i grunden positiv till ökad säkerhet och framkomlighet på den aktuella sträckan och har inget att erinra i detta ärende så länge hänsyn tas till utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser för Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon. Framkomligheten under byggtiden måste säkerhetsställas för fordonstyper som tidigare nämnts.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har tagit del av Försvarsmaktens synpunkt om framkomlighet för Försvarsmaktens fordon.

#### **Skanova (Telia Company) AB**

Skanova meddelade att risk för påverkan på befintliga ledningar finns och att projektet bör sträva efter att befintliga ledningar ska kunna behållas i samma läge som idag.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har med sig synpunkten i det fortsatta arbetet med vägplanen och vidare samråd med Skanova kommer att genomföras.

## **3.2. Samråd vid utformning av planförslaget**

Under arbetet med framtaget av samrådshandlingen har planförslaget varit tillgängligt för allmänheten vid två tillfällen, under november och december 2021 samt mars och april 2023. I samband med att planförslaget har varit tillgängligt har allmänheten haft möjligheter att lämna in synpunkter.

Trafikverket beslutade att dåvarande planförslag skulle göras tillgängligt digitalt på Trafikverkets hemsida för allmänheten 2021-11-14 till 2021-12-15. Under samma period hade allmänheten möjlighet att lämna synpunkter på det dåvarande förslaget. Synpunkter inkomna under denna period togs med i det fortsatta arbetet med framtaget av vägplanen.

Under perioden 2023-03-23 till 2023-04-14 gjordes samrådshandlingen tillgänglig för allmänheten via Trafikverkets hemsida. Under samma period fanns det möjlighet att lämna synpunkter på i samrådshandlingen presenterat planförslag.

### **3.2.1. Extra samråd gällande utformning av planförslaget utfört under 2021**

Mellan perioden 2021-11-14 och 2021-12-15 har synpunkter inlämnats och diarieförts.

#### **3.2.1.1. Samråd med berörd kommun**

Samrådsmöte har hållits med Jönköpings kommun gällande de olika utformningsförslag som har tagits fram hittills. Det diskuterades eventuell påverkan på kommunens gällande detaljplaner samt den detaljplan som var ute på samråd vid tidpunkten för samrådsperioden 2021-11-14 till 2021-12-15.

Jönköpings kommun framförde sedan i sitt yttrande att förslag 2 förespråkas vid trafikplats Åsens gård. Gällande trafikplats Åsens gård anses det inte lämpligt att angöra detaljplanen Skogslund Hedenstorp från södergående avfartsramp, då det bl.a. kan påverka skyddsvärda träd i området.

Kommunen framför att det är viktigt att ta hänsyn till dagvattenhanteringen i och med att området kring trafikplats Åsens gård är under exploatering.

**De framför också att passager för friluftsliv ska inte försämrats av projektet, gäller främst området kring Dunkehallaån, samt att om funktionerna samförslags behöver dialog ske med de som nyttjar passagererna.**

**Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig ovanstående synpunkter i fortsatt arbete med vägplanen och beaktar dagvattenhanteringen vid trafikplats Åsens gård.**

### 3.2.1.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med länsstyrelsen har skett genom att utformningsförslag har gjorts tillgängliga för att lämna synpunkter på under perioden 2021-11-14 till 2021-12-15. Jönköpings länsstyrelse har delgivits möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget via annons och underrättelsebrev. Länsstyrelsen har valt att inte lämna något yttrande.

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

Det har funnits möjlighet att lämna synpunkter på utformningsförslag, vilka funnits tillgängligt på hemsidan under tiden 2021-11-14 till 2021-12-15. Materialet har kungjorts via annons och underrättelsebrev.

### Sammanfattning av inkomna synpunkter och yttranden:

Det har inkommit synpunkter på omkringliggande trafikproblematik rörande trafikplats Hedenstorp då detta i flera fall anses vara en större trafikstörning än att väg 26/47 är en 2+1-väg.

**Trafikverkets kommentar: Vägplanen sträcker sig från strax norr om trafikplats Hedenstorp till strax söder om trafikplats Månseryd. Trafikverket tar med sig synpunkterna i kommande planering. Eventuella åtgärder kräver att medel för att åtgärda dessa brister prioriteras i kommande planering och ingår inte i denna vägplan.**

Det har inkommit synpunkter på hur bullernivåer från väg 26/47 påverkar boendemiljön för boende i omkringliggande områden.

**Trafikverkets kommentar: Det kommer att göras en bullerutredning och eventuella bullerreducerande åtgärder kommer att utredas för att säkerställa att gällande riktvärden inte överskrids.**

Det har inkommit synpunkter på hur projektet kommer göra det lättare att ta bilen, när det istället borde satsas på åtgärder som främjar kollektivtrafiken.

**Trafikverkets kommentar: Sträckan är viktig som en del i funktionellt prioriterat vägnät för både godstransporter och långväga personresor. Trots god tillgänglighet med t.ex. tåg mellan Habo-Jönköping sker redan idag en stor del av dessa pendlingsresor med bil vilket skapar problem med olyckor, som i sin tur genererar stopp och oförutsägbara restider, på aktuell vägsträcka. Detta innebär i sin tur att trafiken riskerar att ta alternativa vägar som ofta är sämre anpassade för stora trafikströmmar.**

Det har inkommit synpunkter kring behov av rastplats i södra delen av den aktuella sträckan.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket gör bedömningen att möjlighet till rast och vila längs aktuella stråk är tillräckligt bra utan rastmöjlighet längs aktuell sträcka.

### 3.2.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)

LRF framför att de förstår projektets nödvändighet och att det är positivt att befintlig sträckning nyttjas för att minska intrången i lantbrukares marker.

Det är inte fördelaktigt att låta lantbruksfordon passera väg 26 genom trafikplats Klämmestorp, då de kan ge upphov till störningar i trafiken. Det är mer fördelaktigt om det går att ordna 4,5 m frihöjd för bron över Klämmestorpsvägen. Det behöver vara även tillåten fordonshöjd på 4,5 m där väg 685 passerar under väg 26. Det är en förutsättning för områdets fortsatta utveckling.

Det bör prövas om gränsen för riksintresset borde dras om så att breddningen av väg 26 sker österut, hellre än västerut, i området kring Järstorpsfälten. Det är viktigt att minska intrånget i jordbruksmark.

LRF understryker vikten av att utreda de areella näringarnas behov, där det inte är fördelaktigt att behöva köra långa omvägar med lantbruksmaskiner, eller att behöva köra i tätortsmiljö.

**Trafikverkets kommentar:** Det är värdefullt för Trafikverket i det fortsatta arbetet med vägplanen att ta del av LRF:s insyn i hur de lokala lantbrukarna använder vägnätet och vilka behov som finns gällande framkomlighet och tillgänglighet för lantbruksfordon.

Trafikverket tar med sig synpunkten gällande att minimera ianspråktagande av jordbruksmark. Trafikverket kommer inte att driva processen att ompröva beslutet om riksintressets gränsdragning.

#### Jönköpings fältrittklubb

Betesmarken väster om väg 26, i höjd med blivande trafikplats Klämmestorp, är viktig för ridskolans sommarbete. Det är viktigt att spara så mycket som möjligt av den marken, alternativt erbjuda annan motsvarande betesmark.

**Trafikverkets kommentar:** Det är värdefullt för Trafikverket i det fortsatta arbetet med vägplanen att ta del av fältrittklubbens användande av mark i området.

### 3.2.2. Samråd vid utformning av planförslaget utfört under 2023

Under perioden 2023-03-24 till 2023-04-13 har synpunkter inlämnats och diarieförts.

#### 3.2.2.1. Samråd med berörd kommun

Samråd med kommunen har skett genom att samrådshandlingen har gjorts tillgängligt för att lämna synpunkter på under perioden 2023-03-24 till 2023-04-13. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköpings kommun har lämnat synpunkter på planförslaget gällande Lillån samt naturområdet kring denna i den norra delen av projektet. Nämnden belyser vikten av att förbättra passagemöjligheterna för den bekräftade förekomsten av utter i Lillån genom anläggandet av faunapassager. Den kulvertering i vilken Lillån idag passerar väg 26 är problematisk för uttrarnas möjligheter att passera vägen och kommunen ser nu en god möjlighet att förbättra detta. Jönköpings kommun ställer även frågan kring i vilket skede Trafikverket kommer ta kontakt gällande det intrång i området som berörs av naturvårdsavtalet. Intrång innebär att befintligt naturvårdsavtal måste omskrivas eller omförhandlas. Intrånget ska även vara förenligt med naturvårdsavtalets syften. Jönköpings kommun har inga synpunkter gällande resterande delar av planförslaget

Jönköpings kommun listar även ett antal skyddsåtgärder som de önskar se i projektet. Flertalet av dessa kan kopplas till skyddet av flora och fauna i form av passagemöjligheter för vilt samt högkapacitetsräcken för att skydda vattenmiljön i Lillån. I tillägg till dessa önskar kommunen att fördröjningsmagasinet för uppsamling av dagvatten i trafikplats Åsens gård kvarstår för att inte riskera att större vattenvolymer påverkar bostadsområden nedströms.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket planerar att behålla och förlänga den befintliga koporten som passerar under väg 26 strax norr om Lillåns nordligaste passage av vägen i höjd med Månseryd. Tanken är att koporten fortsatt ska fungera som en passagemöjlighet för små- och medelstora däggdjur. Då avståndet mellan Lillån och denna koport understiger 50 meter borde koporten kunna nyttjas av uttrar. Trafikverket tar med sig denna synpunkt vidare.

Trafikverket är medvetna om intrånget i rådande naturvårdsavtal till följd av den nya utformningen och att detta nu måste omskrivas alternativt omförhandlas. Trafikverket planerar framåt att ta kontakt med Jönköpings kommun gällande hanteringen av naturvårdsavtalet.

### 3.2.2.2. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med länsstyrelsen har skett genom att samrådshandlingen har gjorts tillgängligt för att lämna synpunkter på under perioden 2023-03-24 till 2023-04-13. Jönköpings länsstyrelse har delgivits möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget via annons och underrättelsebrev. Länsstyrelsen har valt att inte lämna något yttrande.

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

Det har inkommit önskemål om att förbättra möjligheterna att enkelt ta sig sträckan mellan Habo, Bankeryd och Hedenstorp med cykel genom att anlägga en cykelväg längs med väg 26/47.

**Trafikverkets kommentar:** I dagsläget finns ett väl utbyggt sekundärnät för cykel mellan Bankeryd och Hedenstorp. Trafikverket bedömer att det nuvarande sekundärnätet är tillräckligt för dagens behov att det därmed inte finns behov av en ny cykelväg.

Det har inkommit en synpunkt gällande förslaget att förbjuda långsamtgående fordon längs med väg 26/47 då denna används av de areella näringarna i området. Det har påpekats att ett förbud skulle innebära att jordbruksfordon kan bli tvingade att ta alternativa rutter genom bebyggelse.

**Trafikverkets kommentar:** Anledningen till det föreslagna förbud av långsamtgående fordon på väg 26/47 är riskerna kopplade till trafiksäkerheten som förväntas uppstå då fordon framförs i en betydligt lägre hastighet än den skyltade, exemplifierat genom en ökad mängd omkörningar. Vid analyser att det omkringliggande sekundärnätet har slutsatsen dragits att detta är så pass utvecklat att de delar av de lokala areella näringarna som idag nyttjar väg 26/47 i sin verksamhet fortsatt kommer kunna bedriva sin verksamhet med endast mindre påverkan. Som en del av arbetet med att förbättra möjligheterna för de areella näringarna att nyttja befintligt sekundärnät i sin verksamhet kommer nuvarande bro över Klämmestorpsvägen med begränsad frihöjd att rivas och ersättas med en ny bro som uppfyller fri fordonshöjd. Den fria fordonshöjden kommer innebära att jordbruksfordon fortsättningsvis kan nyttja sekundärnätet parallellt med aktuell sträcka av väg 26/47 utan att behöva trafikera tätortsmiljöer. Trafikverket vill även belysa att det inte är de som slutgiltigt fattar beslut i frågan, utan endast föreslår ett förbud.

Det har inkommit flertalet synpunkter som belyser problematiken med köer och trafikflödet i anslutning till trafikplats Hedenstorp, där det i huvudsak är den norra rondellen samt bron som orsakar dessa problem. Flertalet av de som lämnat yttranden i frågan påpekar att de bedömer att det är trafikplats Hedenstorp som utgör det största problemet för trafiken längs med sträckan och att de föreslagna åtgärderna mellan trafikplatserna vid Hedenstorp och Månseryd därmed kommer ha begränsad påverkan på problemet.

**Trafikverkets kommentar:** Vägplanen sträcker sig från strax norr om trafikplats Hedenstorp till strax söder om trafikplats Månseryd, vilket innebär att trafikplats Hedenstorp inte ingår i projektet. Trafikverket är medveten

om problematiken och tar med sig synpunkten i kommande planering. Eventuella åtgärder kommer att finansieras och åtgärdas i andra projekt och ingår inte i denna vägplan.

Det har inkommit en synpunkt gällande bevarandet av en undergång för det ridspår som i dag passerar under väg 26/47 under en rörbro och som används dagligen av ryttare. I samma synpunkt belyses vikten av att separera en eventuell undergång för gångare och cyklister från ridspåret då hästarna lätt skräms av dessa, främst cyklister. Om dessa båda funktioner samlas i samma undergång finns en risk för olyckor och en känsla av otrygghet för alla som nyttjar passagen under väg 26/47.

**Trafikverkets kommentar:** I den föreslagna utformningen kommer befintligt ridspår flyttas söderut en kortare sträcka för att passera under väg 26/47 i anslutning till passagen för Hallbyleden och omgrävningen av Dunkehallaån. För att minska risken för konflikter mellan gående och cyklade samt ryttare föreslås Hallbyleden och ridspåret att förläggas på varsin sida av Dunkehallaån, som därmed kommer att fungera som en avskiljare mellan de bägge funktionerna.

Det har inkommit en synpunkt gällande placeringen av den nya kontrollplatsen i södergående riktning i höjd med Järstorsfälten. Det har ifrågasatts varför denna placeras i en plantering som enligt den berörda markägaren har en hög bonitet och ett stort produktivt värde för dennes verksamhet. Berörd markägare föreslår att denna kontrollplats placeras i anslutning i nya av- eller påfarter för att minska intrången i mark som används i de areella näringarna.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket och Jönköpings kommun delar bedömningen att jordbruksmark har ett högre värde för de areella näringarna än vad skogsmarken har, vilket föranleder förslagen placering av den nya kontrollplatsen där den direkta påverkan på jordbruksmarken minimeras. Markanspråket utgör inte enkom anledningen till kontrollplatsens placering, utan denna påverkas även av ett antal ytterligare faktorer. Faktorer som anpassning till befintlig väg samt värdemöjligheter för räddnings- och driftsmöjligheter har haft en stor påverkan på förslagen placering. Förslagen placering utgör alltså den mest fördelaktiga när alla dessa faktorer har vägts samman.

Det har inkommit yttranden från fastighetsägare i närheten av trafikplats Åsens gård gällande diverse påverkan från väg 26 på boendemiljön i området. Fastighetsägarna påpekar att man bländas av strålkastarna från de fordon som lämnar väg 26 via avfartsrampen för södergående trafik i trafikplatsen. De önskar att problemet åtgärdas genom att bländskydd som vetter mot på- och avfartsramperna på väg 26 östra sida anläggs. Fastighetsägarna påpekar också vikten av att bevara det höga kulturhistoriska värdet som miljöerna kring Åsens gård har genom att sträva efter att i största möjliga mån bibehålla nuvarande landskapsbild. En förslagen lösning för att bibehålla den de nuvarande kulturvärdena är att anlägga träd och planteringar längs med väg 26.

Inkomna yttranden från berörda fastighetsägarna ifrågasätter även resultaten från den utförda bullerutredningen. Fastighetsägarna ifrågasätter beslutet att inte anlägga något bullerskydd i form av en vall längs med väg 26 och efterfrågar att luftledningen grävs ner för att kunna anlägga en vall. I tillägg till detta ifrågasätter fastighetsägarna antagandet kring vilken av de befintliga uteplatserna som kan antas vara den primära, med argumentationen att den största uteplatsen är förlagd på den skyddade sidan av fastigheten just för att bullret är lägre där. Fastighetsägarna anser den primära uteplatsen är en annan än den som antogs under bullerinventeringen och att detta innebär att fastigheten är berättigad en bullerskyddsåtgärd genom ett bullerplank för en av uteplatserna.

**Trafikverkets kommentar:** Trafikverket har inte någon kravbild i sina regelverk gällande bländskydd, vilket innebär att det inte kan behandlas som skyddsåtgärd i vägplanen. I praktiken innebär detta att Trafikverket

inte kan utföra några åtgärder inom vägområdet för att minska påverkan av bländning från trafiken på på- och avfarten. Eventuella åtgärder för att minimera påverkan från bländning måste därför utföras inom aktuell fastighet.

Gällande bevarandet av det kulturhistoriska värdet kring Åsens gård så har detta varit en faktor i valet av föreslagen utformning. Alternativet att förlägga påfartsrampen för norrgående trafik i trafikplats Åsens gård valdes bort då alternativet skulle innebära att mer jordbruksmark togs i anspråk samt en större påverkan på den omkringliggande miljön. Trafikverket har inte några skyldigheter att minska den visuella påverkan som vägar har genom träd och planteringar, specifikt att ta mark i anspråk för detta ändamål.

Att anlägga en bullervall vid Åsens gård med gällande förutsättningar anses inte vara tekniskt genomförbart då säkerhetsavståndet från högspänningsledningen begränsar vallens höjd till cirka 1,5 m, vilket innebär att den begränsade erhållna reduktionen av buller inte gör att en låg vall är ekonomiskt rimlig. Att gräva ner luftledningen för att kunna anlägga en högre bullervall medför stora kostnader, vilket innebär att inte heller en sådan lösning blir ekonomiskt rimlig. Sammantaget innebär detta att vägnära bulleråtgärder inte anses lämpliga vid Åsens gård.

Gällande bedömningen av vilken uteplats som kan anses vara den primära är denna typ av bedömningar komplexa och beroende av flertalet olika faktorer. För att förenkla denna typ av utredningar har man i Trafikverkets riktlinjer preciserat att utredningen kan begränsas så att riktvärden uppnås vid en uteplats, oberoende om den tidigare har varit bullerutsatt eller ej. Sammantaget innebär det att tidigare bedömning kring primär uteplats kvarstår och att fastigheten därmed inte antas vara berättigad någon bulleråtgärd.

En fastighetsägare i Hulukvarnsområdet har lämnat in ett yttrande där denne ifrågasätter resultaten från den utförda bullerutredningen. Fastighetsägaren ställer sig frågande till varför den egna fastigheten inte kommer få några bulleråtgärder då flera av de omkringliggande fastigheter får detta trots att fastigheten i fråga är belägen närmare vägen i jämförelse med flertalet av de fastigheter som kommer att erbjudas åtgärd. Berörd fastighetsägare önskar ett nytt separat samråd med Trafikverket där resultaten från utförd bullerutredning samt eventuell ytterligare bullerutredning i form av mätningar diskuteras.

**Trafikverkets kommentar:** Den i projektet genomförda bullerutredningen följer Trafikverkets arbetssätt gällande bedömningar av buller från väg- och järnvägsprojekt, där bullerutredningarna baseras på beräkningar snarare än mätningar. Detta då projektets bullerskyddsåtgärder ska dimensioneras utifrån ett framtidsscenario, som både kommer innebära en ökad trafikmängd, men också en skillnad i vägutformning och topografi. Mätningar av trafikbuller är dessutom känsliga för väderförhållanden, speciellt på längre avstånd. Beräkningsmodellen som används utgår från ljudnivåer som uppstår vid ett medvindsförhållande, alltså att vinden blåser från vägen, mot huset.

Trafikverket har förståelse för den upplevda bullerproblematiken och instämmer att ett ytterligare samråd vore fördelaktigt som ett forum för fortsatta diskussioner frågeställningen.

Det har inkommit en synpunkt gällande bullerstörningar på omkringliggande bebyggelse från väg 26/47 längs med sträckan mellan Klockarp och Månseryd. Det efterfrågas att bullerproblematiken i området tas i beaktande vid planeringen av bullerskyddsåtgärder i projektet. Frågan kring om bullermätningar har utförts på platsen ställs även.

**Trafikverkets kommentar:** I enlighet med Trafikverkets arbetsmetod gällande trafikbuller baseras slutligen kring bullerpåverkan på modeller snarare än mätningar. Detta beror på att mätningar generellt genererar mer osäkra resultat då dessa är känsliga för tillfälligheter som rådande trafik, väder, hur fuktig marken är etc. I tillägg till detta utvärderas eventuella åtgärder på de beräknade trafikmängderna år 2048 samt på utformningen efter ombyggnad.

*I projektet har en bullerutredning utförts i enlighet med Trafikverkets normala förfarande. De bullerskyddsåtgärder som föreslås i projektet är baserade på resultaten från denna bullerutredning.*

Det har inkommit en synpunkt gällande en oro att breddningen av väg 26/47 kommer innebära en negativ påverkan på vattenförsörjningen till Järstorps missionshus. Källan är belägen mellan fastigheten och befintlig väg.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket bedömer att föreslagen utformning inte riskerar att negativt påverka källan. Skulle projektet mot förmodan innebära att källan påverkas kommer berörda att bli kontaktade.*

#### 3.2.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Jordbruksverket, MSB, SIG samt Forsvarsmakten har återkommit med besked om att det inte yttrar sig i ärendet alternativt inte har något att erinra i ärendet. SGU har valt att inte yttra sig specifikt, utan hänvisar till sina allmänna riktlinjer.

#### SMHI

SMHI betonar vikten av att ta hänsyn till framtida klimat vid planeringen av samhället. De nämner ökande lufttemperaturer, ökad risk för skyfall samt förändrade flöden till följd av ändrade nederbördsförhållanden samt snötillgångar som exempel på faktorer som bör beaktas. Som en följd av de förändrade klimatförhållandena måste samhället anpassas efter de nya förutsättningarna i form av stigande havsnivåer samt förändringar i årstiders längd och ändringar i enskilda väderhändelser som skyfall och värmeböljor. SMHI påpekar att klimatförändringarna är transnationella och att det som händer i andra delar av världen därmed också har påverkan på Sverige.

SMHI lyfter även att passager över vattendrag bör utformas omsorgsfullt för att inte påverka de naturliga hydrologiska förhållandena.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket har tagit hänsyn till ovan nämnda faktorer vid framtagandet av föreslagen vägplan, bland annat genom anpassningar av anläggningens avvattningssystem med avseende på de pågående klimatförändringarna. Nuvarande passager över vattendrag bedöms vara utformade på ett sätt som inte riskerar att påverka de naturliga hydrologiska förutsättningarna mer än nödvändigt.*

#### Skanova AB (Telia Company)

Skanova låter meddela att de i ett tidigt skede önskar medverka i planarbetet för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. Syftet med detta är att undvika oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät för att på så sätt säkerställa en smidigare och snabbare planprocess.

**Trafikverkets kommentar:** *Skanova har deltagit på möten under framtagandet av den föreslagna vägplanen, där påverkan på deras ledningar har diskuterats. Trafikverket har även delat underlag med Skanova, som har kunnat delge sina synpunkter gällande detta.*

#### Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall belyser att de har ett pågående projekt i anslutning till sträckningens södra del, nytt industriområde Hedenstorp Östra, där matningen till det nya området kommer att korsas under vägen på flera platser. Trafikverket ska enligt Vattenfall vara uppdaterade på detta.

Vattenfall har projekt längs 145 kV ledning ZL5 vid stolpe 34 och 35 där man kommer höja ledningen för att möjliggöra den nya utformningen av väg 26/47.



Det har hållits ett antal möten mellan Trafikverket och Vattenfall gällande eventuella befintliga kablar som korsar eller befinner sig inom vägområdet. Dessa ledningar kommer att behöva flyttas, vilket Trafikverket känner till.

Vattenfall upplever att de har haft en fin dialog med Trafikverket gällande planeringen av de åtgärder som kommer att erfordras Vattenfalls elnätsanläggningar inom aktuellt område och ser fram emot en fortsatt bra dialog i det fortsatta arbetet med vägplanen.

**Trafikverkets kommentar:** *Trafikverket är medvetna om de korsande matningarna i anslutning till det nya industriområdet Hedenstorp Östra, den planerade höjningen av ledning ZL5 samt de ledningar som kommer behöva flyttas.*

*Trafikverket uppskattar den dialog som förts med Vattenfall under projektets gång och har förhoppningen att denna fortsätter även framåt.*

### **Jönköping Airport**

Jönköping Airport har inga egentliga synpunkter på själva projektet, men vill ändå belysa den flaskhals som trafikplats Hedenstorp utgör för trafiken i området. Då det är själva trafikplatsen som utgör det stora problemet ställer man sig tvekan kring till om projektet verkligen kommer att ha någon påverkan på problemet. Med tanke på att det nuvarande industriområdet kommer att växa med Hedenstorp Östra befaras den nuvarande problematiken att växa i framtiden. Jönköping Airport uttrycker sitt önskemål om att framåt bli delgiven information kring hur man planerar att lösa trafiksituationen i området.

Då Jönköping Airport även företräder företagarföreningen Hedenstorp Sandseryd Business Network (HSBN), där flygplatsen även är medlem, gäller ovanstående yttrande även för HSBN.

**Trafikverkets svar:** *Vägplanen sträcker sig från strax norr om trafikplats Hedenstorp till strax söder om trafikplats Månseryd, vilket innebär att trafikplats Hedenstorp inte ingår i projektet. Trafikverket är medveten om problematiken och tar med sig synpunkten i kommande planering. Eventuella åtgärder kommer att finansieras och åtgärdas i andra projekt och ingår inte i denna vägplan.*

### **Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)**

LRF upplever att det är positivt att man nyttjar vägens befintliga sträckning för att minimera intrången på berörda fastigheter. Vidare upplever man att tidigare inlämnade synpunkter till stor del har tagits i beaktning i arbetet med vägplanen, vilket uppskattas.

LRF belyser de negativa konsekvenserna som ett förbud gällande att framföra långsamtgående fordon på väg 26/47 skulle innebära på de areella näringarna, då de i dagsläget nyttjar vägsträckan för transporter och resor mellan olika marker. Vid ett förbud skulle dessa fordon tvingas nyttja det alternativa vägnätet, som upplevs som otillräckligt både i form av utformning samt kapacitet. Problem med möten längs med detta vägnät samt det potentiella behovet av att framföra jordbruksfordon i tätortsmiljöer, där vägnätet inte är planerat för denna typ av fordon, lyfts specifikt. För enskilda markägare innebär även förbudet långa omvägar för att nå de egna markerna.

För att säkerställa att jordbruksfordon kan nyttja passager i form av undergångar är det viktigt att dessa passager utformas med en fri fordonshöjd om 4,5 meter. I förslaget till vägplan kommer fortsatt undergången där allmän väg 685 passerar under väg 26/47 ha en fri höjd på 3,5 meter, vilket innebär att passagen inte kan nyttjas av många jordbruksfordon, vilket innebär problem för de areella näringarna. Problemet med den otillräckliga frihöjden kommer att förvärras ytterligare vid ett förbud av långsamtgående fordon på väg 26/47.

LRF betonar vikten av åtgärderna planeras för att minimera intrånget i jordbruksmarken, och ställer sig särskilt frågande kring valet att bredda vägen västerut i höjd med Järstorphälten då det innebär att mer jordbruksmark tas i anspråk. En djupare utredning kring konsekvenserna av att i stället bredda vägen österut i riktning mot riksintresset för kulturmiljövård efterfrågas.

LRF uttrycker ett önskemål att matjord ska återföras till omkringliggande jordbruksmark som kompensation till berörda markägare i de fall där jordbruksmark tas i anspråk. Detta arbetssätt ligger i linje med Jönköpings kommuns beslut angående exploatering på jordbruksmark.

**Trafikverkets svar:** Anledningen till det föreslagna förbud av långsamtgående fordon på väg 26/47 är riskerna kopplade till trafiksäkerheten som förväntas uppstå då fordon framförs i en betydligt lägre hastighet än den skyltade, exemplifierat genom en ökad mängd omkörningar. Vid analyser att det omkringliggande sekundärnätet har slutsatsen dragits att detta är så pass utvecklat att de delar av de lokala areella näringarna som idag nyttjar väg 26/47 i sin verksamhet fortsatt kommer kunna bedriva sin verksamhet med endast mindre påverkan. Som en del av arbetet med att förbättra möjligheterna för de areella näringarna att nyttja befintligt sekundärnät i sin verksamhet kommer nuvarande bro över Klämmestorpsvägen med begränsad frihöjd att rivas och ersättas med en ny bro som uppfyller fri fordonshöjd. Den fria fordonshöjden kommer innebära att jordbruksfordon fortsättningsvis kan nyttja sekundärnätet parallellt med aktuell sträcka av väg 26/47 utan att behöva trafikera tätortsmiljöer. Trafikverket vill även belysa att det inte är de som slutgiltigt fattar beslut i frågan, utan endast föreslår ett förbud.

Att åstadkomma fri fordonshöjd för bro där allmän väg 685 passerar väg 26/47 bedöms inte vara tekniskt möjligt genom att sänka vägen då befintlig bro är konstruerad med ett underliggande betongfundament som stabiliserar konstruktionen. Att ersätta befintlig bro med en nya bedöms inte vara rimligt av både kostnads- och klimatmässiga skäl. Bygandet av en ny bro skulle även innebära problem med framkomligheten på väg 26/47 under byggtiden.

Gällande utredning av breddning på östra sidan av befintlig väg i höjd med Järstorpsfälten så har även detta alternativ utretts i projektet. Utredningen konstaterade att en breddning österut skulle resultera i intrång i jordbruksmarken av jämförbar storlek som en breddning västerut samtidigt som riksintresset för kulturmiljövård skulle komma att påverkas.

Trafikverket tar med sig önskemålet med möjligheten att återfå matjord, men beslut i frågan kommer tas vid kommande värdering av markintrånget.

#### **IF Hallby SOK**

IF Hallby SOK belyser vikten av gestaltningen för Hallbyleden efter att dennas omdragning från befintlig passage i rörbro till planerad passage under de nya broarna över Dunkehallaån. Hallbyleden fyller en viktig funktion för både det rörliga friluftslivet och för IF Hallby SOKs verksamhet som transportväg till Arena Hallbystugan, belägen väster om väg 26/47. Föreningen önskar att föreslagen omdragning öster om väg 26/47 kortas ner för att minska upplevelsen av att sträckan förlängs. I tillägg önskar IF Hallby SOK att Hallbyleden utformas för att fortsatt upplevas attraktiv för motionärer och friluftsliv, säkerställa säker cykel- och gångtrafik, ha bra och väldränerat underlag, fortsatt vara belyst hela sträckan, fortsatt vara separerad från ridspåret samt ha tydlig skyltning mot Hallbystugan. Avslutningsvis önskar att föreningen att Hallbyleden hålls öppen under hela byggtiden.

**Trafikverkets svar:** Trafikverket är medvetet om Hallbyledens betydelse för förbindelserna till Hallbystugan och det rörliga friluftslivet. Tanken är Hallbyledens omdragning ska utformas på ett sätt så att denna överensstämmer med Hallbyledens nuvarande utformning. Trafikverket undersöker möjligheten att ändra Hallbyledens föreslagna omdragning på väg 26 östra sida för att minska den förlängning som omdragningen innebär, men detta är inte en fråga i vilket beslut fattas i detta skede. Trafikverket fattar inte beslut kring hur ombyggnationen kommer att planeras rent praktiskt, men bedömer att det är möjligt att genomföra ombyggnationen samtidigt som nuvarande rörbro behålls öppen under byggtiden.

#### **Jönköpings Fältrittklubb**

Jönköpings Fältrittklubb är beroende av att kunna passera väg 26/47 i sin verksamhet och önskar därför att denna möjlighet kvarstår under både själva byggtiden samt efter att vägen har breddats. Fältrittklubben

föreslår att den befintliga rörbron i vilken ridspåret passerar kvarstår under tiden som den nya bron över Klämmestorpsvägen byggs. Jönköpings Fältrittklubb önskar att den nya passagen under väg 26/47 i anslutning till Dunkehallaån börjar byggas under hösten för att kunna vara färdigställd till sommaren. Avslutningsvis önskar Jönköpings Fältrittklubb att de får en ersättningshage då deras nuvarande sommarhage kommer att tas i anspråk i samband med att trafikplats Klämmestorp byggs.

**Trafikverkets svar:** Trafikverket är medvetna om Jönköpings Fältrittklubbs behov av att passera väg 26, vilket kommer att säkerställas via omdragningen av ridspåret under de nya broarna över Dunkehallaån. Det finns möjligheter att styra i vilken ordning olika delar av projektet byggs, men det är inget som beslutas om i detta skede. Trafikverket undersöker möjligheter till att ersätta den Jönköpings Fältrittklubbs sommarhage.

#### **Vägsamfälligheten Sörängen-Eskilstorp, enskild väg**

Då den enskilda vägen som ägs och sköts av vägsamfälligheten Sörängen-Eskilstorp kommer att användas som förbiledningsväg under tiden som den nya bron parallell med bro 6-803-1 över allmän 685 byggs uttrycker vägsamfälligheten sin oro kring den ökande trafikbelastning som omledningen kommer att innebära på den enskilda vägen. Befintlig väg är inte dimensionerad för den trafikbelastning man befärrar kommer uppstå under byggtiden, varpå vägsamfälligheten önskar skriva ett avtal med Trafikverket avseende skador på vägen både på kort och lång sikt till följd av projektet. Det finns även en oro att den enskilda vägen kommer att ta skada av de större fordon som kommer att användas vid breddningen av bro 6-802-1. Vägsamfälligheten önskar även att breddningen av bro 6-802-1 sker under den tid på året då vägen är minst känslig, det vill säga under perioden maj-oktober.

Vägsamfälligheten återupprepar även synpunkter kring fortsatt begränsad frihöjd för broar över allmän väg 685 samt planerat förbud för långsamtgående fordon på väg 26/47 som tidigare har yttrats av LRF.

**Trafikverkets svar:** Trafikverket har förståelse för vägsamfällighetens oro för eventuella skador som kan uppstå på den enskilda vägen och föreslår en dialog kring avtal som styr ersättning för dessa eventuella skador. Övriga synpunkter från vägsamfälligheten föreslås hanteras i samband med denna dialog.

Gällande synpunkter som tidigare har yttrats av LRF hänvisar Trafikverket till besvarandet av dessa synpunkter ovan.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 553 05 Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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