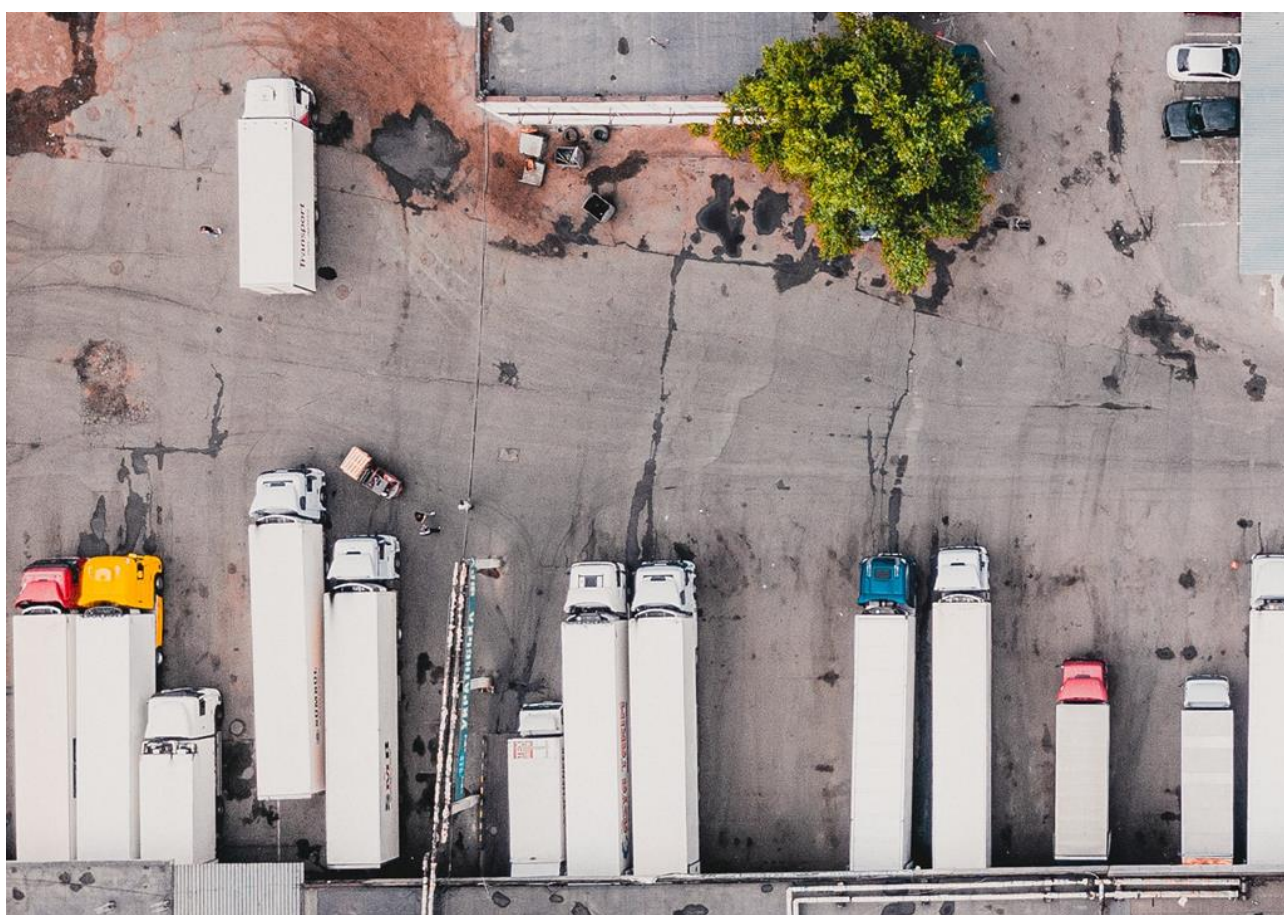


# Trafikutredning

Detaljplan för Tokarp 3:8 mfl



## Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av

**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Upprättad av**  
**Datum**  
**Dokumentreferens**

RegNo 556767-9849  
DP Tokarp 3:8 m.fl.  
30068779  
Venturi Projekt AB  
Daniel Henricson, Cecilia Eriksson  
2025-04-04  
Trafikutredning detaljplan Tokarp 3-8.docx

## Innehållsförteckning

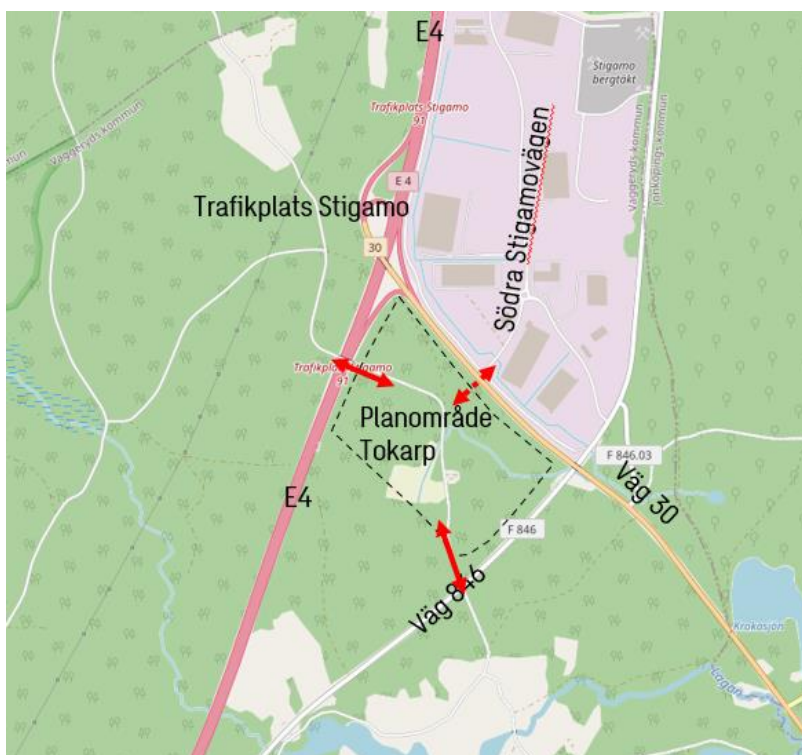
1	Inledning .....	4
1.1	Bakgrund .....	4
1.2	Syfte .....	4
1.3	Angränsande planering .....	5
1.3.1	Ny järnväg Byarum-Tenhult .....	5
1.4	Detaljplan Södra Stigamo .....	7
1.5	Avgränsning .....	7
1.6	Metod .....	7
2	Nuläge .....	9
2.1	Vägnät och korsningspunkter .....	9
2.2	Trafikmätningar .....	10
2.3	Gång- och cykelvägnät .....	12
2.4	Kollektivtrafik .....	12
3	Planförslag.....	14
3.1	Beskrivning av planförslag .....	14
3.1.1	Genomförande i etapper .....	14
3.2	Åtgärder och utformning av ny väg genom planområdet .....	17
3.3	Åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik .....	18
3.4	Trafikalstring.....	18
3.4.1	Lager och logistik.....	18
3.4.2	Service .....	19
3.4.3	Detaljplaneområde Södra Stigamo.....	19
3.4.4	Totalt trafikstring .....	19
4	Trafikprognos år 2050 .....	20
4.1	Trafikverkets basprognoser för trafikmätningar .....	20
4.2	Trafikflöden inklusive alstring från planområdet .....	21
4.2.1	Etapp 1.....	22
4.2.2	Etapp 2.....	23
4.2.3	Etapp 3.....	25
5	Trafikanalys och belastning .....	26
5.1	Jämförelsealternativ (JA) .....	26
5.1.1	Korsning 2- Ny väg/väg 30 .....	27
5.1.2	Korsning 3- Trafikplats Stigamo, påfarter E4.....	27
5.1.3	Korsning 6- Väg 846/Väg 846.03 .....	29
5.1.4	Korsning 7- Väg 846.03/väg 30 .....	30
5.1.5	Korsning 8- Väg 846/ny väg/skogsväg .....	31
5.2	Utredningsalternativ (UA).....	32
5.2.1	Etapp 1.....	32
5.2.2	Etapp 2.....	36
5.2.3	Etapp 3.....	40
6	Slutsats.....	44
7	Referenser.....	45

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Aktuellt planområde, planområde Tokarp 3-8, ligger på östra sidan av väg E4 söder om väg 30. Området nås från trafikplats Stigamo på väg E4 via väg 30 och väg 846. De statliga vägarna väg E4, väg 30 och väg 846 omringar området. Området består idag av skogsytor med obebyggd mark, några enstaka fastigheter ligger utspridda i skogen. Direkt norr om området ansluter industriområde Södra Stigamo och efter det följer industriområdena Norra Stigamo och Torsvik. De två sistnämnda ligger i Jönköpings kommun.

Planområde och omgivande vägnät är markerat i Figur 1.



Figur 1. Översiktsskarta med planområdets ungefärliga avgränsning och vägar i närområdet. Röda pilar visar anslutningar från planområdet till anslutande vägnät. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap bidragsgivare.

## 1.2 Syfte

Venturi Fastigheter AB har inkommit med ansökan om planbesked i syfte att genom framtagande av ny detaljplan möjliggöra för lager, logistik och service. Planområdet omfattar totalt cirka 60 hektar.

Denna utredning syftar till att visa konsekvenser för vägtrafik till och från planområdet samt hur området kopplar till kollektivtrafik och förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

## 1.3 Angränsande planering

### 1.3.1 Ny järnväg Byarum-Tenhult

En ny järnvägssträckning mellan Byarum-Tenhult är planerad och utredd. Förslaget har varit ute på samråd fram till mars 2023 och sedan oktober 2023 är Alternativ Väst fastslagen som den slutliga korridoren. Byggstart är planerad under år 2029 och öppnande för trafik år 2033, se Figur 2. Järnvägsplan startade i början av 2025 och arbetsmaterial för dialog planeras vara klara hösten 2025.

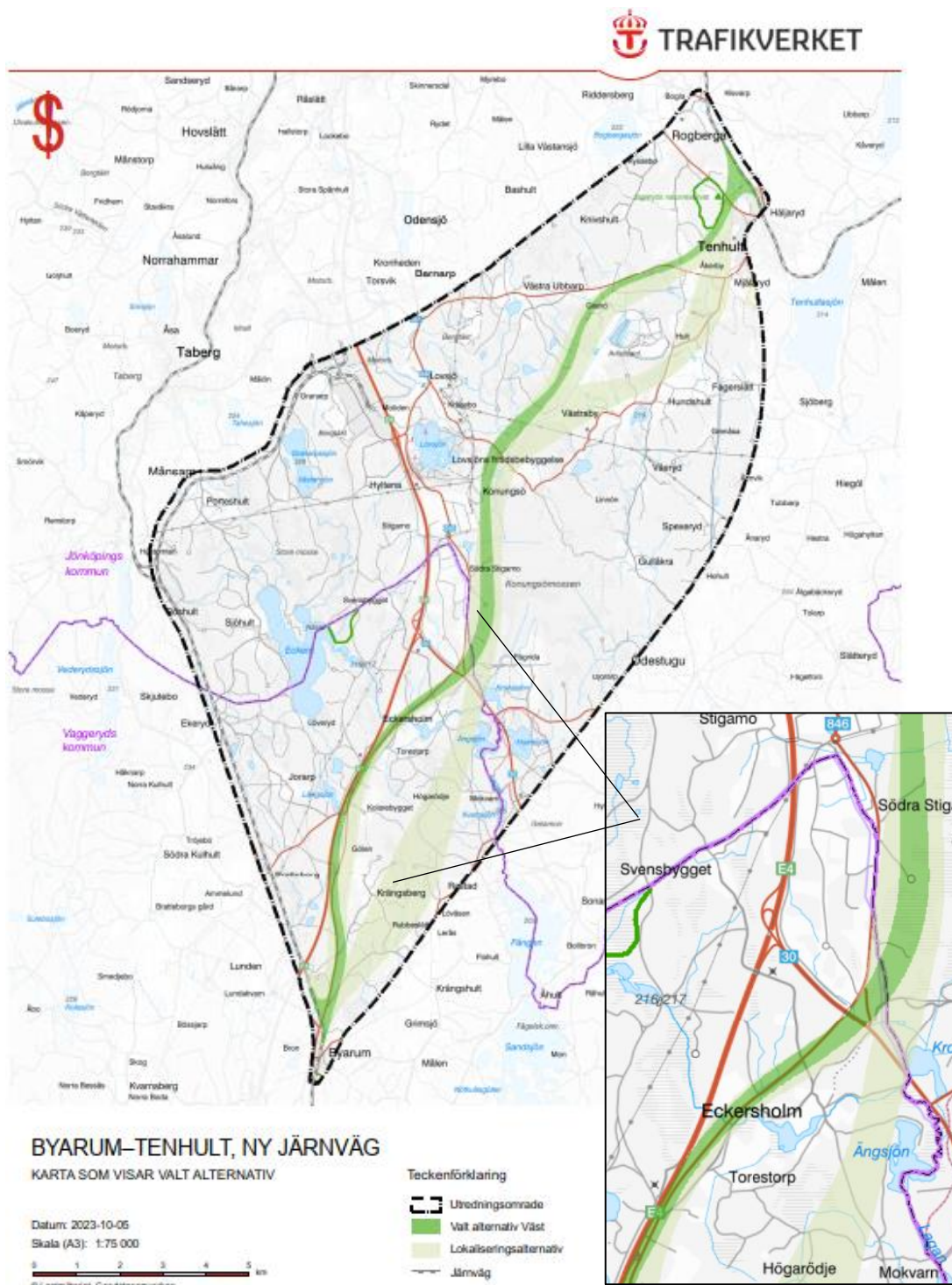


Figur 2. Tidplan för ny järnvägssträcka Byarum-Tenhult. Källa: Samrådshandling-Val av lokaliseringsalternativ (2023), Trafikverket.

Planområden i Tokarp överlappar i sydöstra hörnet spridningskorridoren samt området för riksintresse för planerad järnväg, se Figur 3. En angöring från aktuell detaljplan till väg 846 är därför inte möjlig på sikt. Om planerad järnväg blir av, kommer väg 846 att behöva dras om på sträckan förbi Tokarp.

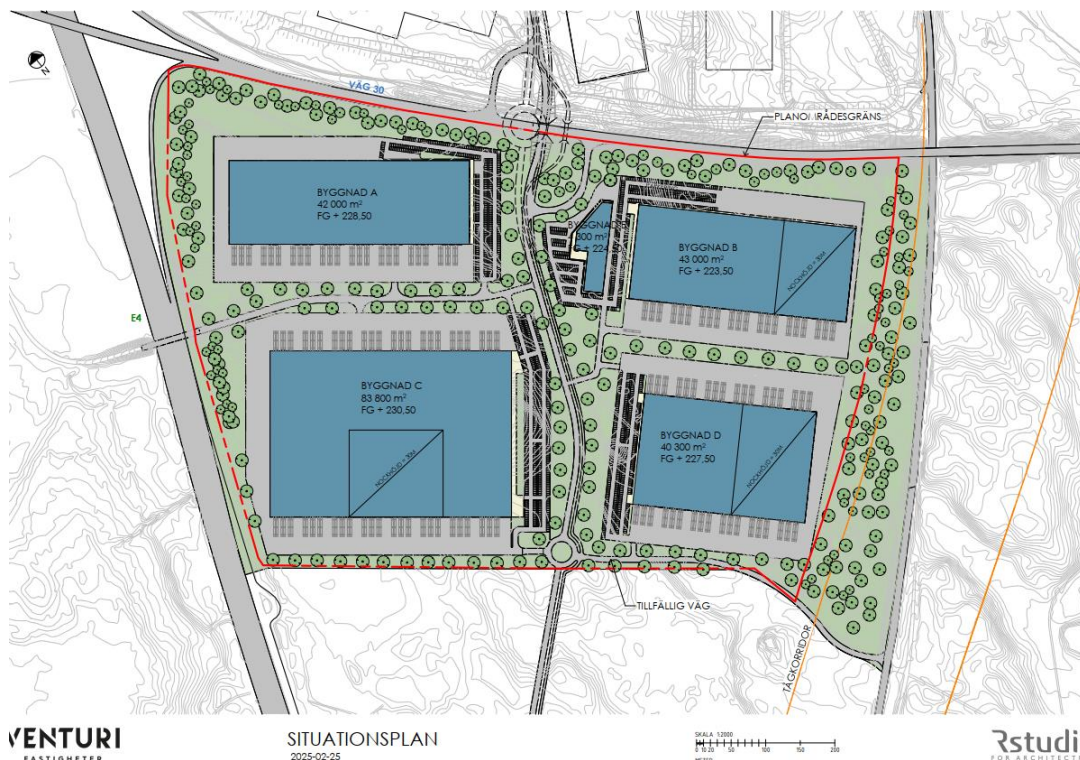
Lokaliseringsalternativen ingår även i riksintresse för planerad järnväg.





Figur 3. Valt alternativ för planerad järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult (grönt markerat område). Källa: Trafikverket

Detaljplan för Tokarp har anpassats efter en eventuell kommande järnvägssträckning och dess spridningskorridor, se Figur 4. Placering av väg 846 framtida sträckning kommer att utredas vidare och eventuellt dras genom detaljplanområde.



Figur 4 Illustrationsplan med tänkbart innehåll för planområdet

## 1.4 Detaljplan Södra Stigamo

Befintlig detaljplan Södra Stigamo är till stor del bebyggd med tillhörande infrastruktur. Några tomter är kvar att bebygga. Trafikalstring från kvarvarande verksamheter i Södra Stigamo räknas i denna utredning med i trafikanalyser som ett framtida trafikflöde i omkringliggande vägnät. Södra Stigamo ligger placerat norr om Tokarp och väg 30.

## 1.5 Avgränsning

Geografiskt avgränsas utredningen till planområde Tokarp samt påverkan på de angränsande statliga vägarna 846, väg 30 och trafikplats Stigamo på E4, se Figur 1.

Aktuellt planområde skulle kunna vara fullt utbyggt år 2030. Målar för trafikprognoser har satts 20 år senare, det vill säga 2050.

## 1.6 Metod

Trafikalstringen har tagits fram med hjälp av erfarenhetsvärden via trafikmätningar från liknande områden samt med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. I avsnitt 3.4 ges en utförligare beskrivning av vilka erfarenhetsvärden som använts.

Uppmätt trafik på berörda vägar har räknats upp till år 2050 med hjälp av Trafikverkets basprognos för Jönköpings län. Årsdygnstrafiken har även räknats om till trafiken i eftermiddagens maxtimme då denna är dimensionerande vid trafikanalyserna. Andel trafik under maxtimmen har tagits fram genom att kontrollera Trafikverkets mätningar på timnivå. Jämförelser har även gjorts med trafikmätningar i liknande områden.

Alstrad trafik från planområdet har fördelats över berört vägnät och adderats till prognostiserad trafik.

Aktuella korsningar har studerats i Capcal version 4.9. Capcal-beräkningar utförs för att fånga upp eventuella kapacitetsbrister, köbildningar och framkomlighetsbegränsningar. Indata på trafikflöden har hämtats från alstringsberäkningar och kombinerats med prognoser för trafikmätningar. Beräkningarna bygger på maxtimmesandel, andel tung trafik och riktningsfördelningar från trafikmätningar samt antagna svängandelar i olika korsningar.

I aktuellt fall bedöms maxtimmen för förmiddag respektive eftermiddag inträffa på vardagar cirka klockan 07-08 respektive klockan 16-17. Mätningar visar att trafiken i eftermiddagens maxtimma är cirka 30-60 procent större än förmiddagens maxtimma.

Belastningsgrad är kvoten mellan flöde och kapacitet. Enligt VGU (Trafikverket, 2024) bör belastningsgraden vid nybyggnation understiga 0,6 under dimensionerande timme i vanliga korsningar och 0,8 i cirkulationsplatser och trafikplatser.

Trafikbelastningen i E4:ans påfarter från trafikplats Stigamo har beräknats med hjälp av *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter* (Trafikverket, 2014). Kapaciteten i påfarten beräknas utifrån mätnadsflödet och påfartens flöde i maxtimmen. Belastningen beräknas som flödet på huvudvägen efter påfarten delat med kapaciteten.



## 2 Nuläge

### 2.1 Vägnät och korsningspunkter

Planområdet är till en början, innan det är fullt utbyggt, tänkt att ansluta mot väg 846 söder om korsningen med väg 30. Förutom denna anslutning finns idag även en anslutande väg västerifrån som passerar planskilt över E4. Efterhand som området byggs ut anläggs en ny anslutning mot väg 30 och/eller Södra Stigamovägen, se Figur 1.

Väster om området går E4:an, vilket är av riksintresse för kommunikation och norr om området i väst/östlig riktning går väg 30 som sedermera inte är av riksintresse. Väg 846, som är klassad som primär länsväg (gamla riksvägen), passerar i utkanten på östra sidan av området i nordsydlig riktning.

I nordöstra delen av området korsar väg 846 planskilt under väg 30 för att strax norr om denna korsning på östra sidan ansluta till väg 846.03 (anslutning mellan väg 846 och väg 30). Vägarna möts i en trevägskorsning av typ C, vilket innebär att det finns ett separat vänstersvängskörfält från väst på väg 30. Väg 846.03 norrifrån har stopplikt i korsningen. Korsningen mellan väg 30 och väg 846.03 är klassad i NVDB till låg trafiksäkerhet.

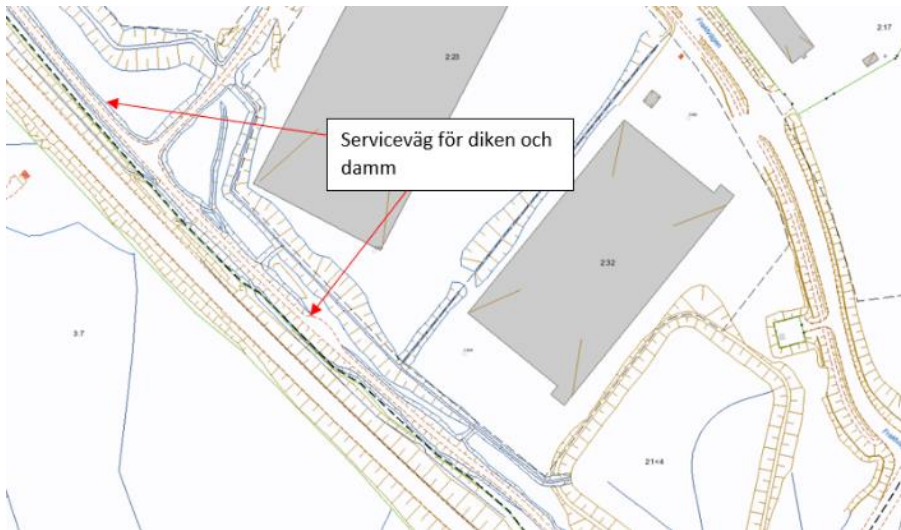
Väster om korsningen ansluter väg 30 till på- och avfartsramper i trafikplats Stigamo (nr 91) på väg E4. Söder om denna trafikplats finns en planskild passage över väg E4 längs en enskild väg som förbinder de västra delarna om E4 med aktuell detaljplan. Den enskilda vägen passerar genom Tokarp och ansluter sedan till väg 846. Enskild väg och väg 846 möts i en fyrvägskorsning, där enskild väg har stopplikt mot väg 846 i korsningen.

Hastighetsbegränsningen på väg 846 är 80 km/tim och vägbredden är 10 meter. Hastigheten på väg 30 är reglerad till 90 km/tim och på västra sidan av korsningen med väg 846 har väg 30 två körfält i ena riktningen och ett i andra riktningen och vägbredden är här cirka 12 meter. På östra sidan av korsningen med väg 846 har vägen ett körfält i respektive riktning och en vägbredd på cirka 9 meter.

Väg 30 tillhör strategiskt vägnät med stora volymer av tyngre transporter och är rekommenderad väg för farligt gods. Vägen tillhör också funktionellt prioriterat vägnät (FPV), vilket innebär att tillgängligheten för motorfordonstrafik är viktig ur ett nationellt och regionalt perspektiv.

E4:n är reglerad till 120 km/tim och avfartsramper i trafikplats Stigamo är begränsade till 70 km/tim. På de anslutande enskilda vägarna är hastighetsbegränsningen bashastighet 70 km/tim och på Södra Stigamovägen är den 60 km/tim.

Längs väg 30, sträckan mellan trafikplats Stigamo och väg 846.03, ligger på vägens norra sida en parallell serviceväg för drift och underhåll av diken och damm, se Figur 5.

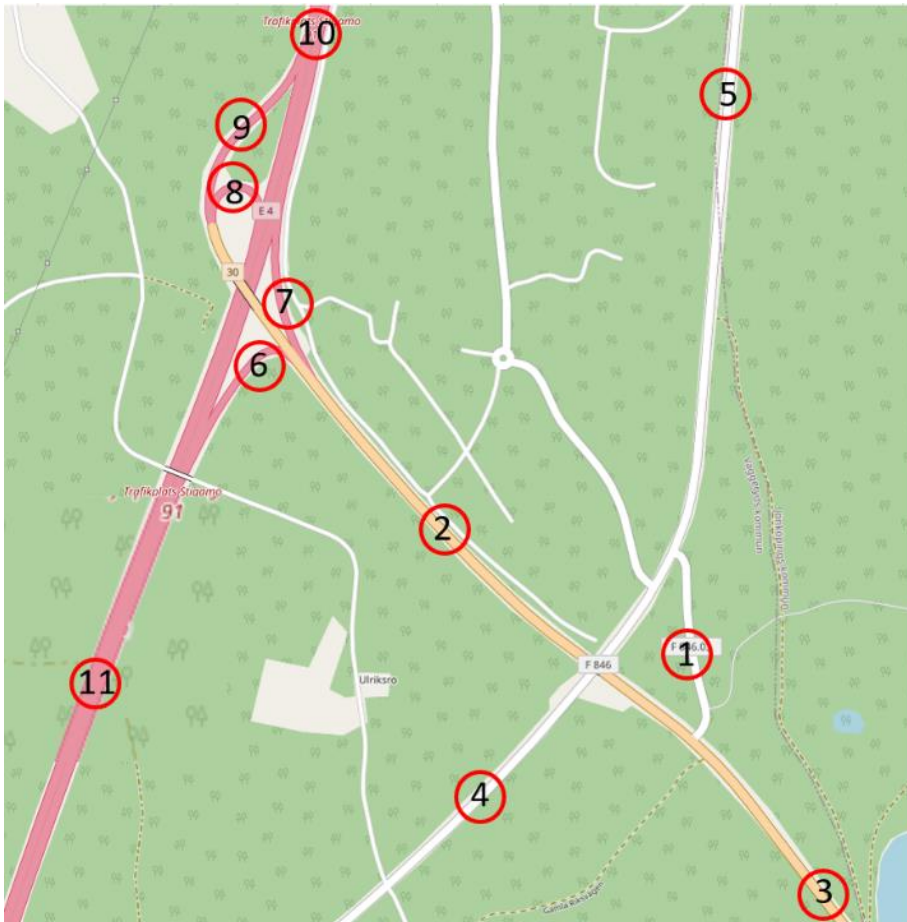


Figur 5. Serviceväg för diken och damm, parallellt med väg 30. Källa: Vaggerys kommun.

## 2.2 Trafikmätningar

Trafikmätningar på de statliga vägarna väg 846 och väg 30 har erhållits från Trafikverkets Trafikflödeskarta. Årsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 30 uppmättes 2022 till 4280 fordon per dygn varav 15 procent var tung trafik och i norra änden av väg 846 var trafiken 515 fordon per dygn varav 15 procent var tung trafik år 2016. Trafikmätningar för gång- eller cykeltrafik saknas.

Figur 6 visar placeringen av de trafikmätningar och bedömningar som gjorts i anslutning till planområdet.



Figur 6. Schematisk placering av trafikmätningar som ingår i utredningen. © OpenStreetMaps bidragsgivare.

I Tabell 1 anges mätvärden för berörda trafikmätningar. Mätpunkternas numrering motsvarar numreringen i Figur 6 ovan. För mätpunkt nummer fyra används en manuellt utförd stickprovsmätning från maj 2022. För mätpunkterna 6-9 finns endast bedömda värden.

Tabell 1. Trafikmätningar för årsdygnstrafiken (ÅDT) samt andelen tung trafik.

Trafikmätningar				
Mätpunkt	Vägnummer	Mätår	ÅDT	Andel Lb
1	846.03	2016	300	14 %
2	30	2022	4 280	15 %
3	30	2022	3 880	15 %
4	846	2022	1 440	20 %
5	846	2016	515	15 %
6	E4, avfart	2020	350	17 %
7	E4, påfart	2020	2 200	15 %
8	E4, påfart	2020	270	15 %
9	E4, avfart	2020	1 900	19 %
10	E4	2023	22 400	16 %
11	E4	2023	18 700	19 %

## 2.3 Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelbanor i närheten av planområdet utgörs av en bana längs Fraktvägen och Södra Stigamovägen på dess östra sida.

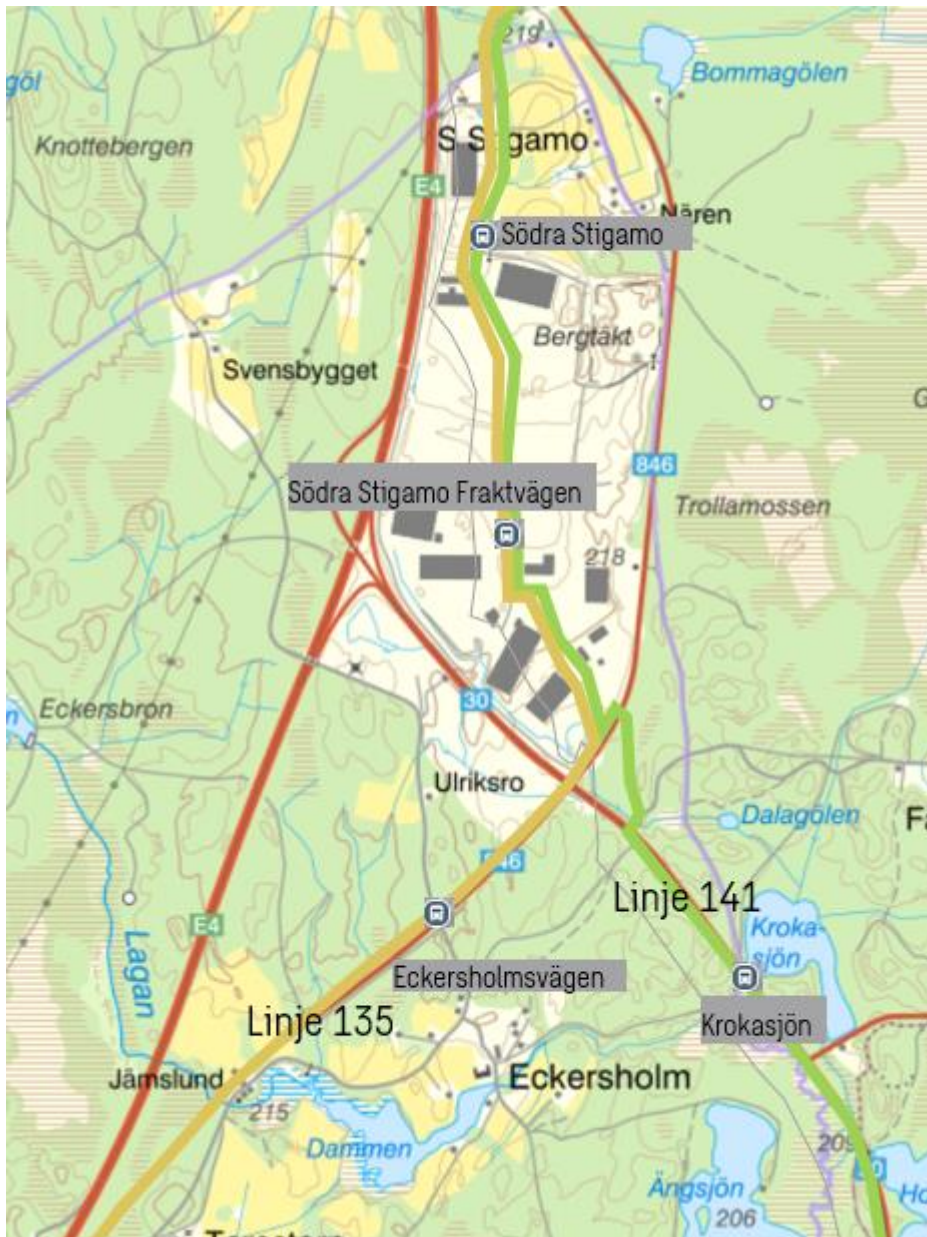
Längs väg 846 finns avgränsade ytor för gång- och cykeltrafik på respektive sida av vägen. Dessa avgränsas med heldragna vägmarkeringar och norr om väg 30 märks de även ut med vägmärke för gång- och cykelbana.

Inom planområdet finns idag inga gång- eller cykelbanor.

## 2.4 Kollektivtrafik

Busslinje 135, som trafikerar mellan Torsvik bussterminal och Värnamo station, går längs väg 846 på östra sidan av planområdet och svänger sedan in på Fraktvägen och fortsätter vidare norrut på Södra Stigamovägen. Närmsta hållplats till detaljplan är Eckersholmsvägen som ligger på väg 846 cirka 750 meter fågelvägen från planområdet, se Figur 7. Hållplats Eckersholmsvägen är en vägrenshållplats. Linjen trafikerar med två dubbelturer per vardagsdygn.

På Södra Stigamovägen trafikerar förutom linje 135 även linje 141. Linje 141 kommer från väg 30 och svänger av till Fraktvägen och Södra Stigamovägen på dess väg mellan Jönköping centralstation och Sävsjö station. Linje 141 trafikerar med elva dubbelturer per vardag och åtta dubbelturer på helger. Både linje 135 och 141 har två hållplatser på Södra Stigamovägen: Södra Stigamo Fraktvägen och Södra Stigamo. Båda hållplatserna är tillgänglighetsanpassade fickhållplatser utrustade med väderskydd. Vaggeryds kommun planerar att anlägga ytterligare två hållplatslägen längs Södra Stigamovägen.



Figur 7. Linjenät för kollektivtrafik. Källa: Jönköpings länstrafik. Karta: Lantmäteriet med justeringar av Sweco.



## 3 Planförslag

### 3.1 Beskrivning av planförslag

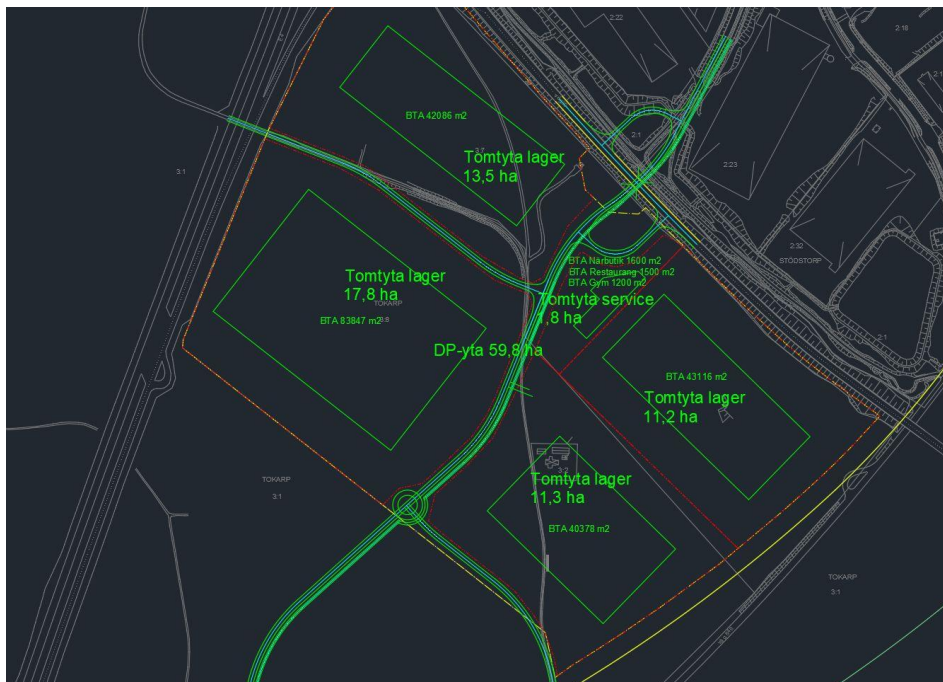
Översiktsplanen för Vaggeryds kommun (Vaggeryds kommun, 2024) pekar ut området som utvecklingsområde för företagsverksamhet, transportintensiva verksamheter samt omgivningspåverkande och tillståndspliktiga verksamheter.

Genom det nya området föreslås en ny vägförbindelse som under områdets uppbyggnad förbinder området med väg 846 och enskild väg över E4. Efterhand som området byggs ut ansluts ny vägförbindelse mot väg 30 och/eller Södra Stigamovägen, se Figur 8. En ny korsningspunkt anläggs då i höjd med Södra Stigamovägen. Som ett första steg av korsningen kan en planskildhet anläggas under väg 30 för att sedan byggas på med ramper för att även ansluta med väg 30. Detaljplanen har en reserverad yta för planerad ny korsning.

En planskild gång- och cykelbana under väg 30 anläggs inom planen.

I planområdet södra del planeras en cirkulationsplats eventuellt att anläggas.

Permanent framtida anslutning söderut mot väg 846 kommer att utredas vidare tillsammans med järnvägsprojektet.



Figur 8. Ytor över planområde Tokarp, tänkbar slutlig lösning

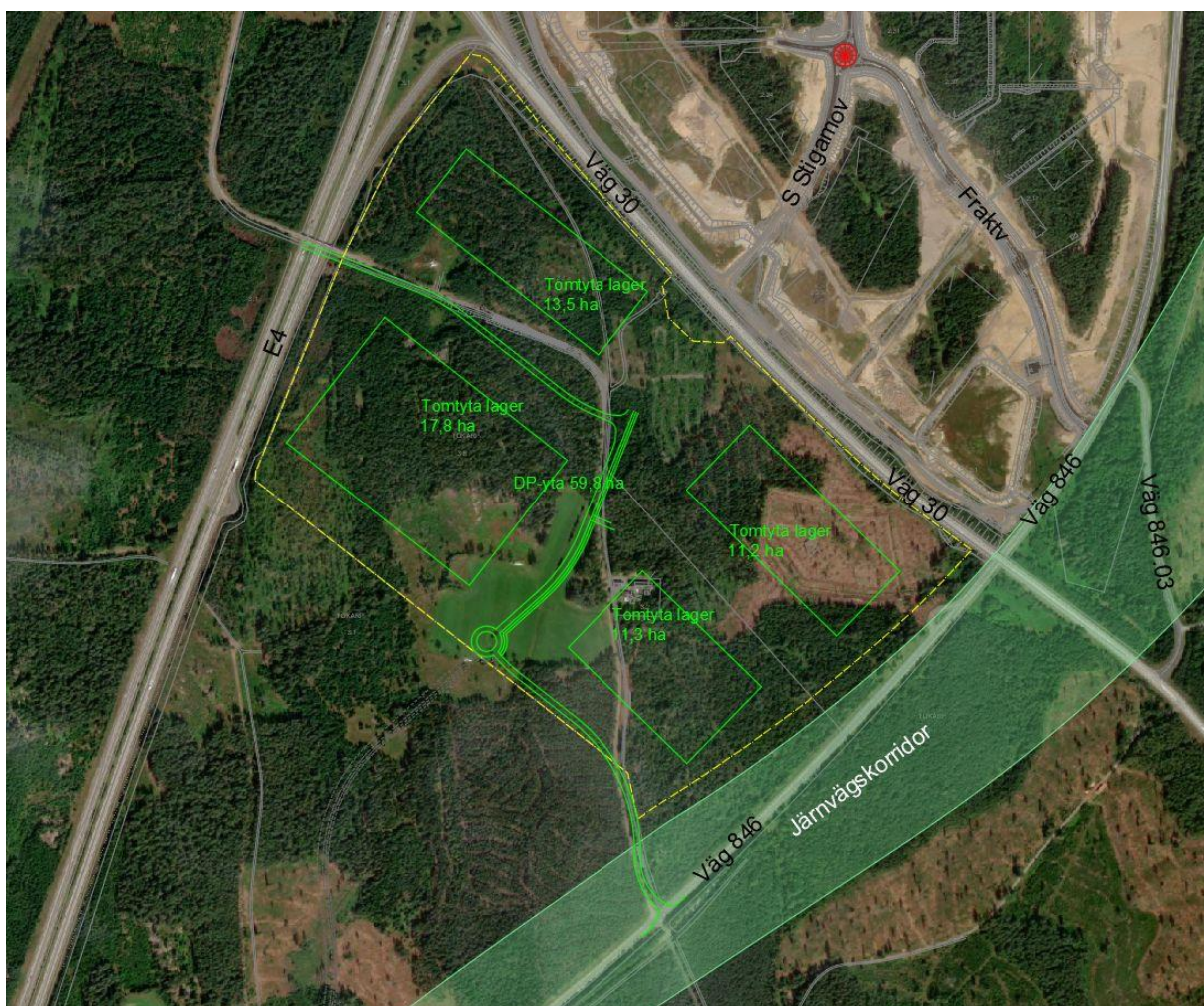
Aktuell detaljplan planeras möjliggöra för exploatering av lager- och logistikbyggnader, närbutik, restaurang, gym samt serviceyta. Planområdet omfattar totalt cirka 60 hektar varav cirka 54 hektar avser tomtyta för lager/logistik och knappt 2 hektar för serviceverksamheter.

#### 3.1.1 Genomförande i etapper

Genomförandet av detaljplanen påverkas av den planerade järnvägen Byarum-Tenhult och dess tidplan.

### Etapp 1-Tillfällig anslutning till väg 846

Innan järnvägsåtgärderna är påbörjade kan planområdet använda en tillfällig anslutning till väg 846 som enda anslutning. Idag finns en befintlig väg genom planområdet och vidare över E4 mot Svensbygget. Vägen ansluter till väg 846 vid hållplats Eckersholmsvägen. Vägen har låg geometrisk standard med en bredd på cirka 3 meter och slitlager av grus. För att kunna användas som tillfällig anslutning till planområdet behöver vägen byggas om så att lastbilar kan mötas och så att anslutningen mot väg 846 blir vinkelrät och med tillräcklig sikt. Vägen kommer att kunna användas för byggtrafik samt för en del av de planerade verksamheterna inom planområdet. Merparten av trafiken från verksamheterna i planområdet förväntas vilja använda E4:an för fortsatt färd mot sina målpunkter. För att ta sig till E4:an används i första hand väg 846, väg 846.03 och väg 30. I etapp 1 har planområdet ingen direkt koppling till väg 30 eller till Södra Stigamoområdet.



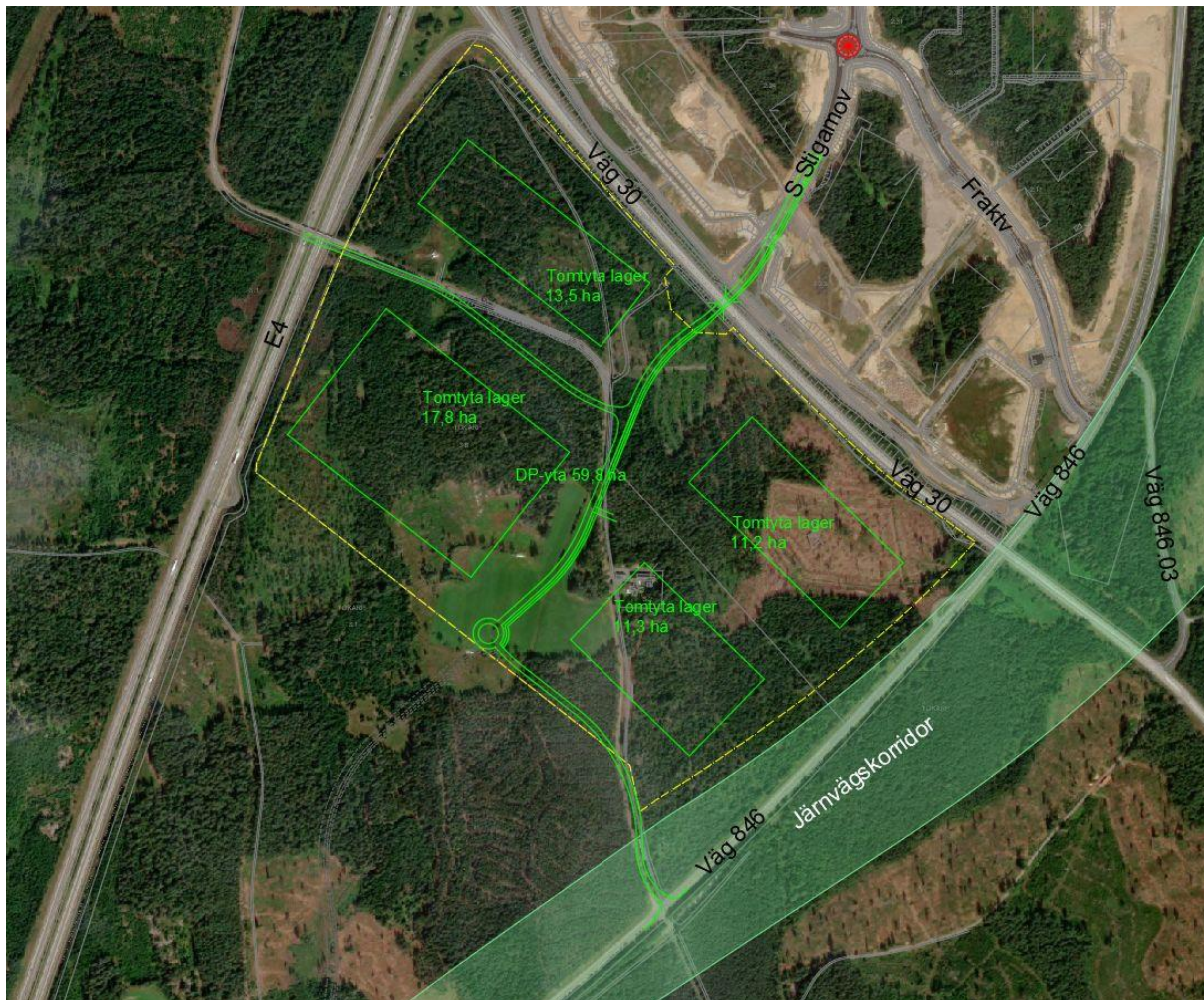
Figur 9. Vägnet i och till planområdet i etapp 1. Tillfällig väg ansluter till väg 846.

### Etapp 2-Tillfällig anslutning till väg 846 samt planskildhet under väg 30

I etapp 2 finns den tillfälliga anslutningen till väg 846 kvar men kompletteras med en ny planskildhet under väg 30 för motorfordon samt gång- och cykeltrafik. Planskildheten binder samman vägen genom planområdet med Södra Stigamovägen. På så sätt skapas två alternativa anslutningar till planområdet. Den tillfälliga anslutningen till väg 846 kan vara kvar tills järnvägsåtgärderna påbörjas.



De båda anslutningarna kommer att kunna användas för byggtrafik samt för en del av de planerade verksamheterna inom planområdet. För att ta sig till E4:an kan nu trafiken från planområdet antingen välja den tillfälliga anslutningen till väg 846 eller planskildheten under väg 30. I etapp 2 har planområdet ingen direkt koppling till väg 30 men till Södra Stigamoområdet. Det innebär en begränsad attraktivitet för service som vänder sig till vägtrafikanter att etablera sig inom planområdet.



Figur 10. Vägnet i och till planområdet i etapp 2. Tillfällig väg ansluter till väg 846. Ny planskildhet ansluter till Södra Stigamovvägen.

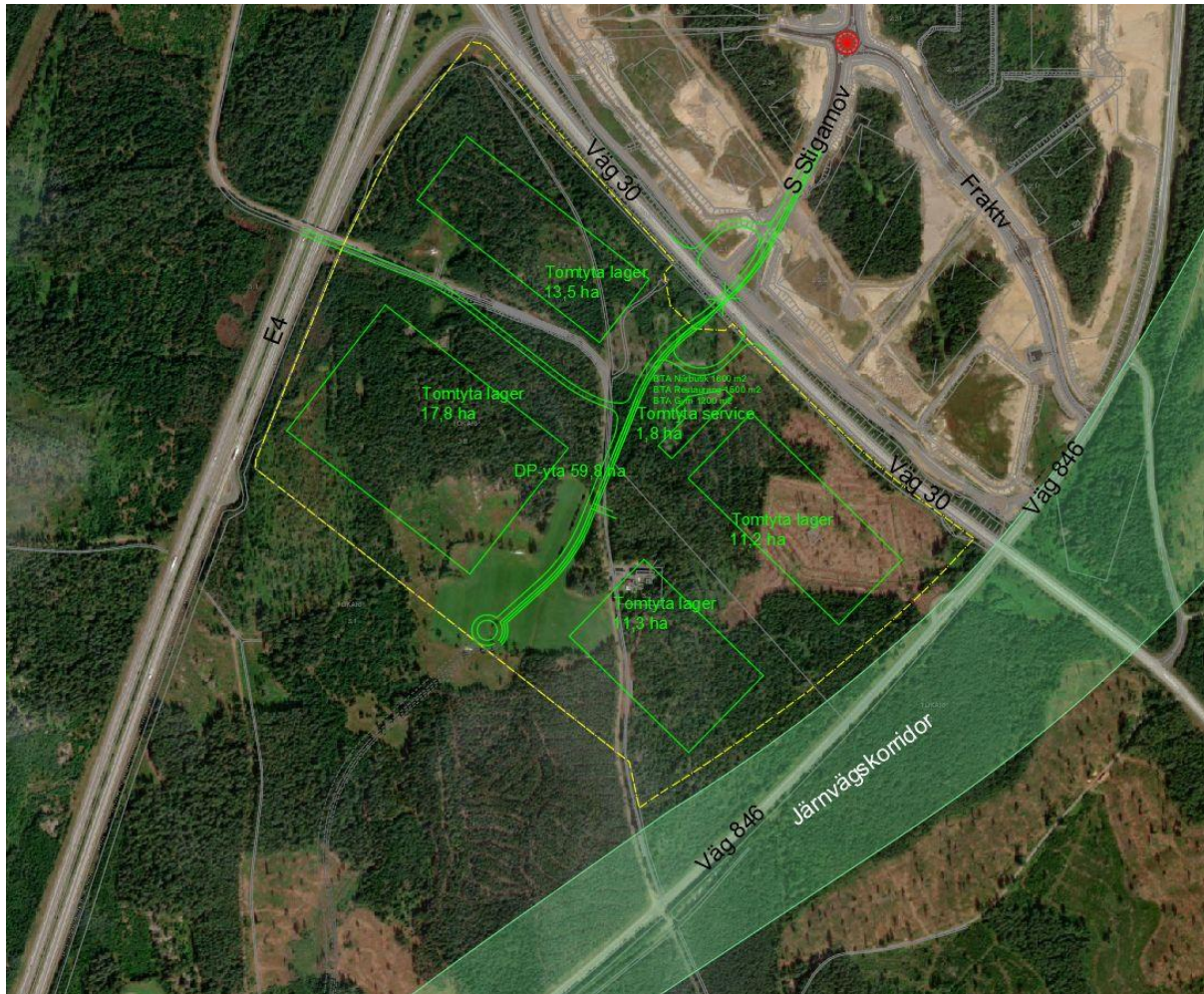
### *Etapp 3-Korsningstyp F med anslutning till väg 30*

Etapp 3 inleds när järnvägsåtgärderna påbörjas. Med stor sannolikhet innebär järnvägsåtgärderna att väg 846.03 och kopplingen till väg 30 behöver tas bort. Likaså innebär det troligen att den tillfälliga anslutningen till väg 846 inte kan vara kvar.

Det innebär att en ny koppling till väg 30 behövs från Södra Stigamo och Tokarp. I etapp 3 utökas den tidigare planskildheten till en korsning typ F med ramper som ansluter till väg 30. Den nya anslutningen till väg 30 har större kapacitet och högre trafiksäkerhet än dagens anslutning till väg 30. För trafik mellan planområdet och E4:an minskas även körsträckan. För trafik mellan Tokarp och Södra Stigamo kvarstår planskildheten under väg 30. I den slutliga lösningen har den tillfälliga anslutningen till väg 846 tagits bort.



Den nya anslutningen till väg 30 kan hantera all förväntad trafik ifrån planområdet och ger samtidigt möjlighet för serviceverksamheter att etableras sig i området. Deras attraktivitet är beroende av en smidig anslutning till väg 30 samt att verksamheterna syns från väg 30.



Figur 11. Vägnät i och till planområdet i etapp 3. Planskildhet kompletteras med ramper till väg 30. Tillfällig väg med anslutning till väg 846 slopas.

### 3.2 Åtgärder och utformning av ny väg genom planområdet

Ny väg får liknande vägutformning och reglering som Södra Stigamovvägen, så att det blir en naturlig fortsättning mellan områdena i de fall där dessa sammanlänkas. Vägen blir huvudled och föreslås få hastighetsbegränsning 60 km/tim med en separat gång- och cykelbana längs vägen. Vägen får belysning och ett körfält i vardera riktningen med separata vänstersvängsfält. Vägen trafikeras av kollektivtrafik och bör utformas med tillgänglighetsanpassade hållplatser med fickor. Vägbredden bör vara cirka 8 meter (plus cirka 3,5 meter där det är vänstersvängsfält) och framkomligheten för tung trafik och genomgående trafik bör vara god.

Förutom att vägen bör få en god framkomlighet för genomgående fordon är det också väsentligt att uppsamlingsgator tillåts ansluta från de nya industritomterna. Antalet tillfarer mot ny väg begränsas genom att industritomter angör uppsamlingsgata i stället för direktkoppling mot ny väg. Uppsamlingsgator bör dimensioneras så att de största

förekommande fordonen kan svänga ut på ny väg utan att inkräkta på mötande trafiks körfält.

Figur 4 visar tänkt vägsträckning för ny väg samt en principiell placering av anslutningsvägar. Verksamheterna ansluter mot lokala mindre vägar som i sin tur ansluter mot ny huvudväg genom området. För de större ytorna som inrymmer lager och logistik bedöms två anslutningsvägar behövas till respektive sida.

Korsningar längs ny väg utformas som trevägskorsningar och inte fyrvägskorsningar, då detta bidrar till en högre trafiksäkerhet.

Vägen bör uppfylla bärighetsklass 4 och vägklass 6 för kommunal väg samt tillåta 34,5 meter långa fordon.

En uppställningsplats för tung trafik är placerad intill planerade restaurang- och butiksytor i områdets norra del. Uppställningsplatsen bör möjliggöra trygg och säker övernattnings samt innehålla hygienutrymmen för förarna.

### 3.3 Åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik

För att gång- och cykeltrafik ska kunna nå området bör det knytas samman med befintlig gång- och cykelbana längs med Södra Stigamovägen och Fraktvägen via planskildhet under väg 30 samt med befintligt cykelfält längs väg 846. En gång- och cykelbana anläggs längs östra sidan av ny väg genom hela planområdet för att sedan gå vidare på norra sidan av tillfällig väg ut mot väg 846. På sikt kommer tillfällig anslutning mot väg 846 att eventuellt ersättas av en permanent anslutning längre söderut. I samband med detta anläggs gång- och cykelbana även på denna sträckning.

Längs ny väg genom området behöver det beredas plats för en hållplats för linje 135 i det fall då det skapas en anslutning mellan ny väg och Södra Stigamovägen. Linje 135 kan då läggas om så att den trafikerar genom planområdet i stället för öster om på väg 846.

### 3.4 Trafikalstring

Trafikalstringen har gjorts uppdelat för olika användningsområden. Figur 8 i föregående kapitel visar ytor och tänkt användningsområde för respektive yta vid full utbyggnad.

#### 3.4.1 Lager och logistik

Den alstrade trafiken från planområdet har beräknats enligt samma metod som i trafikutredningen för området norr om väg 30 (WSP 2009). Det innebär att trafikmätningar inom industriområdet Torsvik år 2007 har jämförts med den då utbyggda ytan för Torsviksområdet. Inom Torsviksområdet finns samma typ av verksamhet (lager/logistik) som planeras för aktuellt planområde.

För Torsvik gjordes mätningar som visade att 290 hektar industrimark alstrade 3 300 lastbilsrörelser per dygn och att lastbilstrafiken stod för 36 % av den totala motorfordonstrafiken på väg. Det innebär en trafikalstring motsvarande drygt 11 lastbilsrörelser per dygn och hektar tomtyta.

Metoden för trafikalstring från lager/logistik används för aktuell detaljplan.

Aktuell del av planområdet för lager och logistik omfattar cirka 56 hektar. Med alstring likt Torsvik innebär detta cirka 1600 fordon per dygn, varav 630 tunga fordon.



### 3.4.2 Service

Trafikverkets trafikalsstringsverktyg (Trafikverket 2025) har använts för att beräkna trafikalsstringen från de serviceverksamheter som planeras nära korsningen mellan den nya vägen och väg 30. Ytan är knappt 2 hektar. Verksamheterna planeras bestå av restaurang (1 600 m<sup>2</sup> BTA), närbutik (1 500 m<sup>2</sup> BTA) och gym (1 200 m<sup>2</sup> BTA) och har samma rubriceringar i trafikalsstringsverktyget. En del av dessa verksamheter kan komma att vända sig till lastbilstrafiken.

Aktuell del av planområdet för service omfattar cirka 2 hektar och beräknas få en trafikalsstring på 3100 fordon per dygn, varav drygt 300 tunga fordon.

### 3.4.3 Detaljplaneområde Södra Stigamo

I Södra Stigamo norr om väg 30 berör kvarvarande ej utbyggda områden aktuell utredning. Dessa områden omfattar lager/logistik med en yta på totalt 121 hektar. Även här antas trafiken kunna beräknas med alstringstal från utredningen för Torsvik 2009.

Denna del beräknas alstra 3400 fordon per dygn, varav knappt 1400 tunga fordon.

### 3.4.4 Totalt trafikalsstring

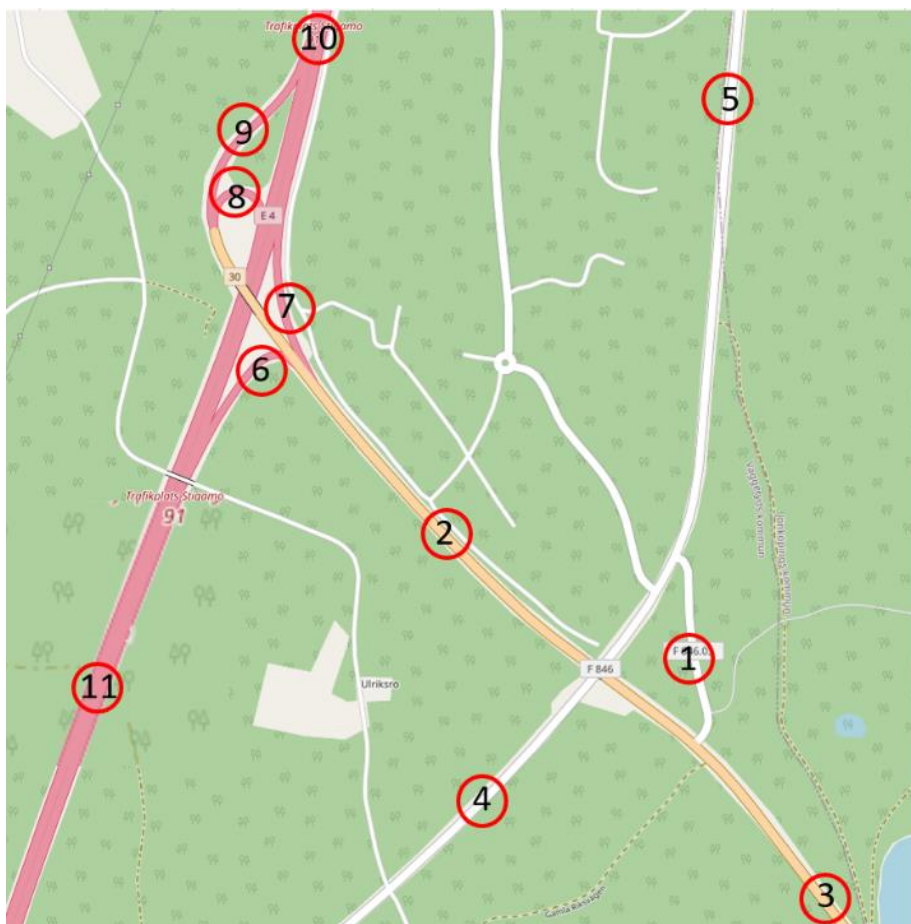
Totalt bedöms planområdet generera cirka 4700 fordon per dygn, varav 940 tunga fordon. Planområdet tillsammans med kvarvarande ej utbyggda områden i Södra Stigamo beräknas alstra 8100 fordon per dygn.

## 4 Trafikprognos år 2050

Aktuellt planområde bedöms kunna vara fullt utbyggt år 2030, förutsatt att området få en ny anslutning direkt till väg 30. Målar för trafikprognosen har valts till 20 år efter driftstagande, det vill säga år 2050.

### 4.1 Trafikverkets basprognoser för trafikmätningar

De trafikmätningar som anges i avsnitt 2.2 har räknats upp till år 2050 med hjälp av Trafikverkets basprognos från 2024. För Jönköpings län innebär det att personbilstrafiken ökar med 0,87 procent per år och lastbilstrafiken med 1,26 procent per år fram till år 2045. Mellan åren 2045 och 2050 är motsvarande ökning 0,72 procent respektive 0,74 procent. I Figur 12 visas alla berörda mätpunkter för befintligt vägnät.



Figur 12. Schematisk placering av trafikmätningar som ingår i trafikprognosen. © OpenStreetMaps bidragsgivare.

I Tabell 2 anges mätvärden och prognos för berörda trafikmätningar. Mätpunkternas numrering motsvarar numreringen i Figur 12. För mätpunkt nummer fyra används en manuellt utförd stickprovsmätning från maj 2022. För mätpunkterna 6-9 finns endast bedömda värden.

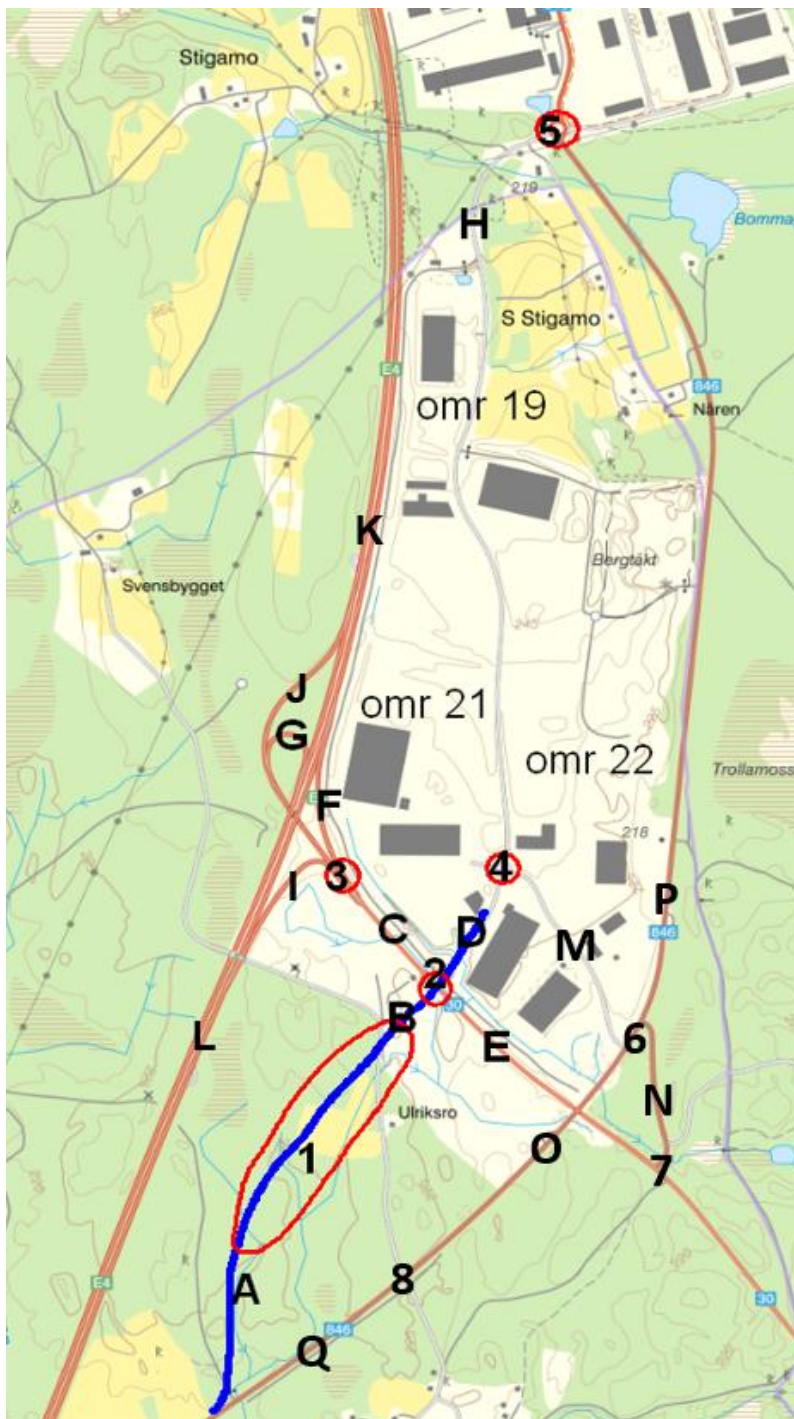
Tabell 2. Trafikmätningar och prognos för årsdygnstrafiken (ÅDT) år 2050 samt andelen tung trafik.

Mätpunkt	Vägnummer	Mätår	Trafikmätningar		Prognos 2050	
			ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb
1	846.03	2016	300	14 %	400	15 %
2	30	2022	4 280	15 %	5 500	16 %
3	30	2022	3 880	15 %	5 000	16 %
4	846	2022	1 440	20 %	1 800	21 %
5	846	2016	515	15 %	700	16 %
6	E4, avfart	2020	350	17 %	460	19 %
7	E4, påfart	2020	2 200	15 %	2 900	16 %
8	E4, påfart	2020	270	15 %	350	16 %
9	E4, avfart	2020	1 900	19 %	2 500	20 %
10	E4	2023	22 400	16 %	28 500	18 %
11	E4	2023	18 700	19 %	23 900	20 %

## 4.2 Trafikflöden inklusive alstring från planområdet

Trafikflöden och fördelning av flöden ser lite olika ut beroende på etapp. I etapp 1 går all trafik från detaljplanen via korsning tillfällig väg/väg 846 för att sedan angöra väg 30 och E4 via 846.03. I etapp 2 öppnas planskildhet under väg 30 och då kommer troligtvis en del trafik från planområdet att omfördela sig till Södra Stigamovägen och sedan vidare till 846.03. I etapp 3 ansluts ny väg till väg 30 via ramper, vilket gör att trafiken från detaljplanen nu kan trafikera direkt via denna till väg 30 och E4 i stället för via väg 846 och väg 846.03. I etapp 3 stängs den tillfälliga anslutningen till väg 846.

I Figur 13 är korsningspunkter numrerade samt att delsträckor är benämnda med en bokstav. Bokstav och nummer är samma i samtliga etapper, det som skiljer är hur trafiken fördelar sig över delsträckorna och korsningspunkterna.



Figur 13 Benämningar av korsningar och delsträckor för fördelning av alstrad trafik.

#### 4.2.1 Etapp 1

I Tabell 3 redovisas den trafik som alstras ifrån områdena i Tokarp samt från kvarvarande ej utbyggda områden i Södra Stigamo norr om väg 30. Trafikflödet är utlagt per delsträcka och gäller för etapp 1.

Tabell 3. Trafikprognos och alstrad trafik per dygn år 2050 samt andelen tung trafik för etapp 1.

Prognos mätning exkl alstring			Summa alstring DP Tokarp+Stigamo		Prognos + alstring DP Tokarp+Stigamo	
Vägsträcka	ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb
A	0	0%	1 600	40%	1 600	40%
B	0	0%	0	0%	0	0%
C	5 500	16%	2 700	40%	8 200	25%
D	0	0%	0	0%	0	0%
E	5 000	16%	2 700	40%	7 700	24%
F	2 900	16%	1 900	40%	4 800	26%
G	350	16%	820	40%	1 200	33%
H	100	15%	0	0%	100	15%
I	460	19%	820	40%	1 300	32%
J	2 500	20%	1 900	40%	4 400	29%
N	410	15%	3 900	40%	4300	38%
O	1 900	21%	1 600	40%	3 500	30%
P	1 400	21%	470	40%	1 900	26%
Q	1 900	21%	660	40%	2 500	26%

I Tabell 4 anges antagna svängandelar i korsningar för ÅDT i etapp 1.

Tabell 4. Antagna svängandelar för etapp 1.

Korsning	Mot delsträcka	Tokarp	Stigamo omr 19-22
1: Tomtanslutn/ny väg	A: Ny väg	100%	-
1: Tomtanslutn/ny väg	B: Ny väg	0%	-
3: Väg 30/E4	F: E4 påfart norrut	70%	70%
3: Väg 30/E4	G: E4 påfart söderut	30%	30%
6: Väg 846/Fraktv/846.03	O: 846 S	0%	10%
6: Väg 846/Fraktv/846.03	N: 846.03	90%	80%
6: Väg 846/Fraktv/846.03	P: 846 N	10%	10%
7: Väg 30/846.03	C: Väg 30 V	70%	70%
7: Väg 30/846.03	E: Väg 30 Ö	30%	30%
8: Tillf anslutn/846	Q: 846 S	20%	-
8: Tillf anslutn/846	O: 846 N	80%	-

#### 4.2.2 Etapp 2

I Tabell 5 redovisas den trafik som alstras ifrån områdena i Tokarp samt från kvarvarande ej utbyggda områden i Södra Stigamo norr om väg 30. Trafikflödet är utlagt per delsträcka och gäller för etapp 2.



Tabell 5 Trafikprognos och alstrad trafik per dygn år 2050 samt andelen tung trafik för etapp 2.

Prognos mätning exkl alstring			Summa alstring DP Tokarp+Stigamo		Prognos + alstring DP Tokarp+Stigamo	
Vägsträcka	ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb
A	0	0%	790	40%	790	40%
B	0	0%	790	40%	790	40%
C	5 500	16%	2 600	40%	8 100	24%
D	0	0%	790	40%	790	40%
E	5 000	16%	2 600	40%	7 600	24%
F	2 900	16%	1 800	40%	4 700	25%
G	350	16%	780	40%	1 100	33%
H	100	15%	80	40%	200	26%
I	460	19%	800	40%	1 200	32%
J	2 500	20%	1 800	40%	4 300	29%
N	410	15%	3 700	40%	4100	38%
O	1 900	21%	980	40%	2 800	28%
P	1 400	21%	440	40%	1 800	25%
Q	1 900	21%	780	40%	2 600	27%

I Tabell 6 anges antagna svängandelar i korsningar för ÅDT i etapp 2.

Tabell 6. Antagna svängandelar för etapp 2.

Korsning	Mot delsträcka	Tokarp	Stigamo omr 19-22
1: Tomtanslutn/ny väg	A: Ny väg	50%	-
1: Tomtanslutn/ny väg	B: Ny väg	50%	-
2: Ny väg/väg 30	C: väg 30	0%	0%
2: Ny väg/väg 30	D: S Stigamov	100%	100%
2: Ny väg/väg 30	E: väg 30	0%	0%
3: Väg 30/E4	F: E4 påfart norrut	70%	70%
3: Väg 30/E4	G: E4 påfart söderut	30%	30%
4: S Stigamov/Fraktv	D: S Stigamov	0%	10%
4: S Stigamov/Fraktv	H: S Stigamov	10%	0%
4: S Stigamov/Fraktv	I: S Stigamov	90%	90%
6: Väg 846/Fraktv/846.03	O: 846 S	0%	10%
6: Väg 846/Fraktv/846.03	N: 846.03	90%	80%
6: Väg 846/Fraktv/846.03	P: 846 N	10%	10%
7: Väg 30/846.03	C: Väg 30 V	70%	70%
7: Väg 30/846.03	E: Väg 30 Ö	30%	30%
8: Ny väg/Väg 846	Q: 846 S	20%	90%
8: Ny väg/Väg 846	O: 846 N	80%	10%

### 4.2.3 Etapp 3

I Tabell 7 redovisas den trafik som alstras ifrån områdena i Tokarp samt från kvarvarande ej utbyggda områden i Södra Stigamo norr om väg 30. Trafikflödet är utlagt per delsträcka och gäller för etapp 3.

Tabell 7. Trafikprognos och alstrad trafik per dygn år 2050 samt andelen tung trafik för etapp 3.

Prognos mätning exkl alstring			Summa alstring DP Tokarp+Stigamo		Prognos + alstring DP Tokarp+Stigamo	
Vägsträcka	ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb	ÅDT	Andel Lb
A	1900	21%	930	40%	2 800	27%
B	1900	21%	3 700	20%	5 600	20%
C	5 500	16%	4 500	29%	10 000	22%
D	410	15%	3 100	38%	3 500	35%
E	5 000	16%	1 600	31%	6 500	19%
F	2 900	16%	3 200	29%	6 000	23%
G	350	16%	1 400	29%	1 700	26%
H	100	15%	1 100	33%	1 200	31%
I	460	19%	1 400	29%	1 800	26%
J	2 500	20%	3 200	29%	5 700	25%

I Tabell 8 anges antagna svängandelar i korsningar för ÅDT i etapp 3.

Tabell 8. Antagna svängandelar för etapp 3.

Korsning	Mot delsträcka	Tokarp	Stigamo omr 19-22
1: Tomtanslutn/ny väg	A: Ny väg	20%	-
1: Tomtanslutn/ny väg	B: Ny väg	80%	-
2: Ny väg/väg 30	C: Väg 30	70%	70%
2: Ny väg/väg 30	D: S Stigamov	10%	0%
2: Ny väg/väg 30	E: Väg 30	20%	30%
3: Väg 30/E4	F: E4 påfart norrut	70%	70%
3: Väg 30/E4	G: E4 påfart söderut	30%	30%
4: S Stigamov/Fraktv	D: S Stigamov	0%	80%
4: S Stigamov/Fraktv	H: S Stigamov	100%	20%

## 5 Trafikanalys och belastning

Kapacitet och belastningsgrad har kontrollerats i utvalda korsningar för etapper 1, 2 och 3, för att se hur dessa påverkas av kommande detaljplan. Etapperna beskrivs närmare i avsnitt 3.1.1. Även trafikplats Stigamo påfarter till E4:an har studerats, men då utformningen av dessa är samma i alla etapper redovisas de först i etapp 3, som har högst trafikflöden.

Korsningarna redovisas med ett jämförelsealternativ (JA) och ett utredningsalternativ (UA). JA består av befintlig infrastruktur och trafik år 2050 medan UA för korsningar 3, 6, 7 består av framtida trafikflöde tillsammans med befintlig infrastruktur. UA för korsningarna 2 och 8 innebär framtida trafikflöde tillsammans med antingen justerad eller ny infrastruktur.

Kapacitetsberäkningar kan ge svar på hur stor trafikbelastningen och köbildningar det blir i en korsning. Belastningsgraden anges som en andel av maximal kapacitet, där värdet 1,0 innebär fullt utnyttjande av korsningens kapacitet i maxtimmen. En belastning på 1,0 innebär köbildningar och att inkommande trafik precis hinner utrymma korsningen under maxtimmen.

I VGU (Vägar och gators utformning, TRVINFRA-00396) rekommenderas att vid nybyggnad av en väg bör belastningsgraden under maxtimmen vara högst 0,6 för tre- och fyrvägs korsningar och 0,8 för cirkulationsplatser.

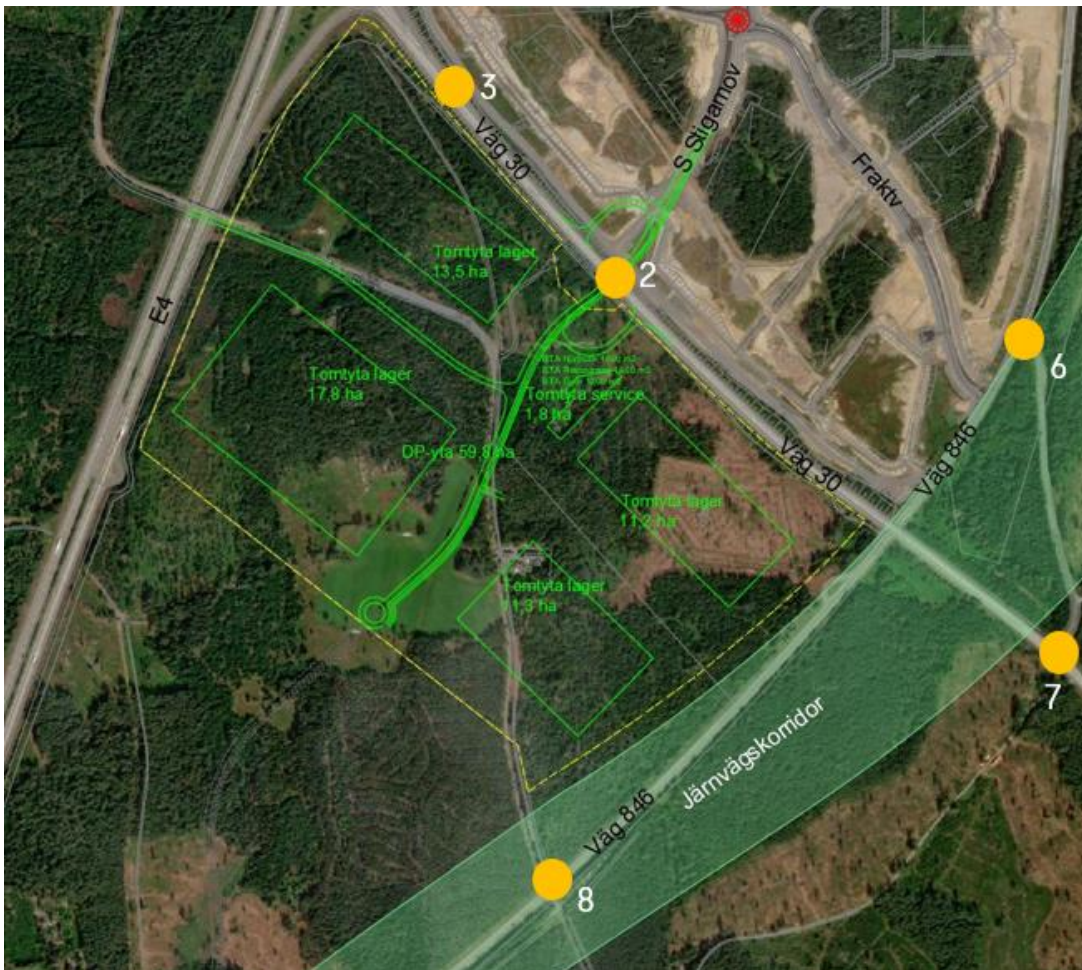
I aktuellt fall bedöms maxtimmen för förmiddag respektive eftermiddag inträffa på vardagar cirka klockan 07-08 respektive klockan 16-17. Mätningar visar att trafiken i eftermiddagens maxtimma är cirka 30-60 procent större än förmiddagens maxtimma.

På grund av osäkerhet kring områdets utformning har beräkningar utförts med ett troligt maximumscenario för vägval samt tillgänglig tomtyta, vilket i sin tur påverkar trafikallstringen. Vägvalen och samtliga trafikberäkningar utgår ifrån det framtida vägnätet i respektive etapp.

För respektive korsning har den sammanslagna årsdygnstrafiken för prognos år 2050 och allstring från berörda utbyggnadsområden räknats om till trafik i maxtimmen klockan 07-08 respektive klockan 16-17. Trafiken i maxtimmarna bygger på maxtimmesandel, andel tung trafik och riktningfördelningar från trafikmätningar.

### 5.1 Jämförelsealternativ (JA)

I nedanstående kapitel redovisas befintlig utformning och trafik år 2050 utan aktuellt planområde för respektive korsning 2–8, se Figur 14 för placering av utvalda korsningar.



Figur 14. Placering av utvalda korsningar 2-8 som beskrivs under JA.

JA består av uppräknning av trafikmätningar till år 2050 samt addering av den trafik som tillkommit i Södra Stigamo efter trafikmätningarna. Ingen trafikallstring tillkommer från Tokarp.

### 5.1.1 Korsning 2- Ny väg/väg 30

Denna korsning finns inte idag och har därmed inget jämförelsealternativ.

### 5.1.2 Korsning 3- Trafikplats Stigamo, påfarter E4

Påfartsramp i riktning norrut ligger placerad på östra sidan av trafikplatsen (ljusblå linje) och påfartsramp i riktning söderut ligger placerad på västra sidan av trafikplatsen (mörkblå linje). Hastigheten på väg 30 är 90 km/h och 120 km/h på E4.



Figur 15. Placering och utformning för befintlig trafikplats Stigamo. Påfartsramper norrut (ljusblå linje) och påfartsramper söderut (mörkblå linje).

Väg E4 är ett riksintresse för kommunikationer. Trafikbelastningen i påfarterna från trafikplats Stigamo har beräknats med hjälp av *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter*. Kapaciteten i påfarten beräknas som mättnadsflödet (4150 fordon/timme) minus 20 procent av påfartens flöde i maxtimmen. Belastningen beräknas som flödet på huvudvägen efter påfarten delat med kapaciteten.

I förmiddagens maxtimma för dagens trafik beräknas belastningen till 0,20 för påfarten norrut och 0,22 för påfarten söderut. För eftermiddagens maxtimma är motsvarande belastning 0,33 för påfarten norrut och 0,41 för påfarten söderut.



### 5.1.3 Korsning 6- Väg 846/Väg 846.03

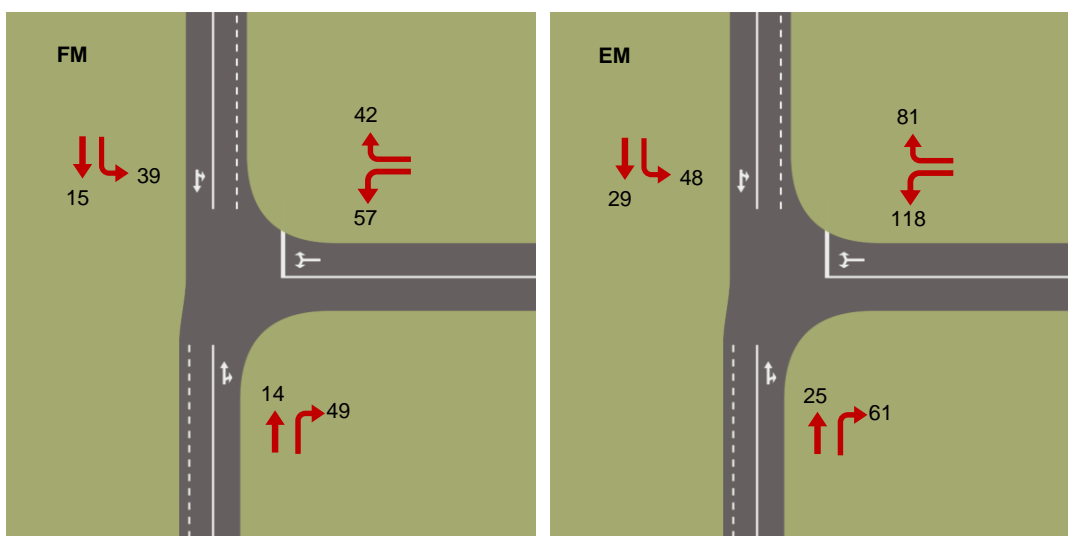
Befintlig trevägskorsning består av väg 846 och väg 846.03 och är utformad som en korsning typ A. Väg 846 har ett körfält i respektive riktning på sträcka och väg 846.03 har ett körfält i respektive riktning samt stopplikt mot väg 846.

Antagen (befintlig) hastighet är 80 km/tim på väg 846. Se Figur 16 för befintlig placering och utformning av korsning.



Figur 16. Placering och utformning för befintlig korsning mellan väg 846 och väg 846.03.

I Figur 17 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i JA. Anslutningen till höger motsvaras av väg 846.03. Anslutningar uppåt och nedåt i bild motsvaras av väg 846.



Figur 17. Principutformning för korsning mellan väg 846 och väg 846.03 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i JA.

Tabell 9. Belastning i befintlig korsning mellan väg 846 och väg 846.03 per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i JA. Genomgående hastighet 80 km/tim på väg 846.

Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 846 N	RV	0,05	0,07
Väg 846.03	HV	0,13	0,28
Väg 846 S	HR	0,04	0,05

Belastningsgraderna i Tabell 9 visar att korsningen mellan väg 846 och väg 846.03 utan problem klarar trafikmängderna i jämförelsealternativet.

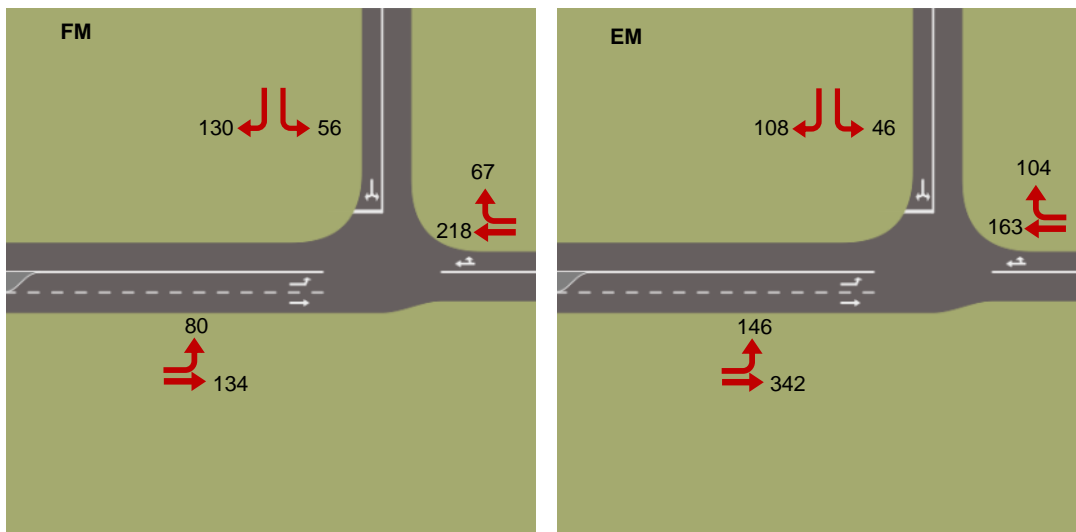
#### 5.1.4 Korsning 7- Väg 846.03/väg 30

Befintlig trevägskorsning består av väg 30 och väg 846.03 och är korsningstyp C. Väg 30 har ett körfält i vardera riktning på sträcka samt ett separat vänstersvängsfält för fordon som kommer från E4:an och svänger vänster in på väg 846.03. Väg 846.03 består av ett körfält i vardera riktning och har stopplikt mot väg 30. Antagen (befintlig) hastighet är 90 km/tim både på leden och i korsningen. Se Figur 18 för befintlig placering och utformning av korsning.



Figur 18. Placering och utformning för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03

I Figur 19 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i JA för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03. Anslutningarna till höger och vänster motsvaras av väg 30 medan anslutningen uppåt i bild motsvaras av väg 846.03.



Figur 19. Principutförning för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i JA.

Tabell 10. Belastning i befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03 per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i JA. Genomgående hastighet 90 km/tim på väg 30.

Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 30 väster om väg 846.03	R	0,09	0,20
Väg 30 väster om väg 846.03	V	0,14	0,24
Väg 846.03	HV	0,46	0,47
Väg 30 öster om väg 846.03	HR	0,19	0,16

Korsningen har måttlig belastning och högst cirka 2 fordon i kö i tillfarten på väg 846.03.

Beräkningen visar att korsningen har tillräcklig kapacitet för trafikmängderna i jämförelsealternativet och skulle kunna fortsätta användas som en etapplösning innan utbyggnaden av Tokarp har kommit så långt. Redan idag har dock korsningen trafiksäkerhetsbrister och lutningen på väg 846.03 ger ofta framkomlighetsproblem för lastbilar vintertid.

### 5.1.5 Korsning 8- Väg 846/ny väg/skogsväg

Befintlig fyrvägs-korsning består av väg 846/ny väg/skogsväg. Väg 846 har ett körfält i respektive riktning på sträcka och förbi korsning. Befintlig väg som idag leder till planområdet här "Ny väg" då det är denna väg som kommer att byggas om för att kunna trafikförsörja området till en början. Både ny väg och befintlig skogsväg är idag smala grusvägar där två lastbilar inte kan mötas. Båda vägarna har stopplik mot väg 846.

Befintlig hastighet är 80 km/tim på väg 846. Se Figur 20 för befintlig placering och utformning av korsning.



Figur 20 Placering och utformning för befintlig korsning mellan väg 846, ny väg och skogsväg.

För denna korsning redovisas inga beräkningar eller trafikflöden för JA då flödena på anslutande vägar idag är mycket små och inte bedöms öka i JA.

## 5.2 Utredningsalternativ (UA)

Detta avsnitt delas in i etapper då trafikflödet från planområdet kommer att vara olika stort samt också sprida sig olika i vägnätet beroende på vilken etapp det är.

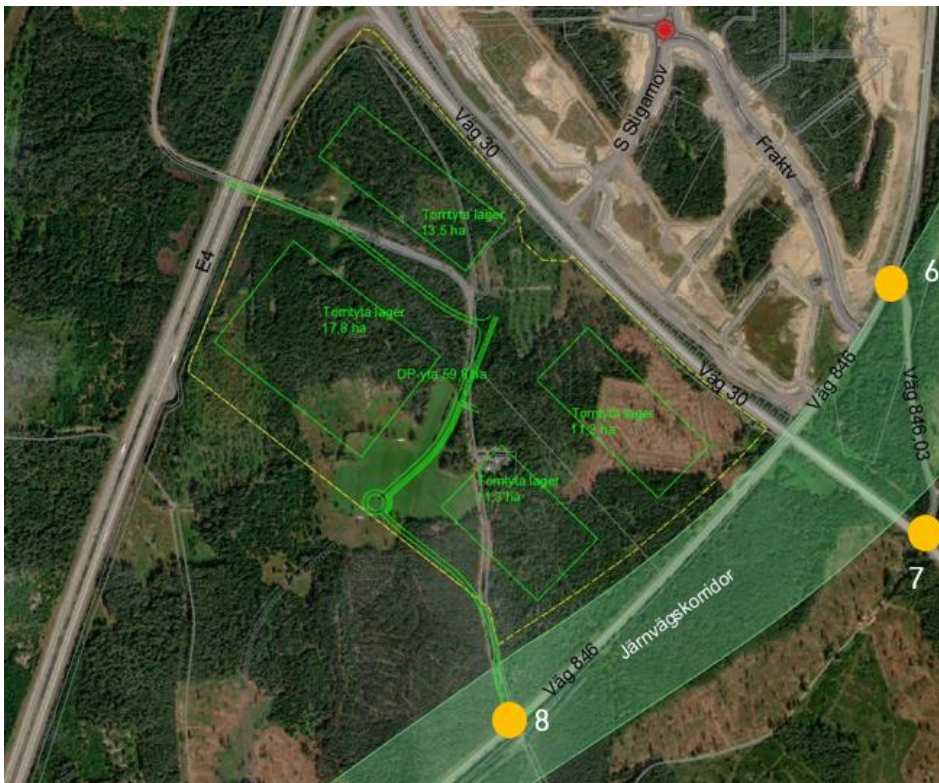
Framtida trafikflöde är dagens trafikflöde uppräknat till prognosår 2050 tillsammans med utbyggnad av Södra Stigamo samt trafikallsträng från planområdet i olika utsträckning. För etapp 1 och 2 antas alla ytor för lager/logistik vara i drift, men inga ytor för service. I etapp 3 antas alla ytor inom planområdet vara utbyggda och i drift.

### 5.2.1 Etapp 1

I etapp 1 finns vägnät i enlighet med Figur 21 och korsningarna 6, 7 och 8 är analyserade. All trafik till och från planområdet trafikerar via korsning 8.

Alla ytor för lager/logistik antas utbyggda. Ingen del av ytor för serviceverksamheter antas utbyggda.



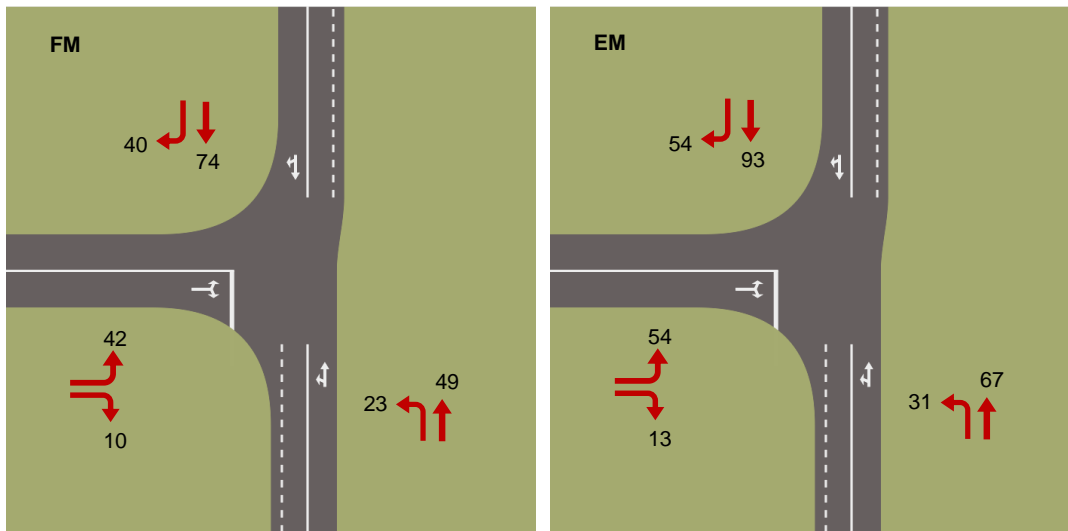


Figur 21 Placering av utvalda korsningar 6–8 som beskrivs under UA i etapp 1.

### 5.2.1.1 Korsning 8- Väg 846/tillfällig väg

Korsningen består av befintlig fyrvägs korsning mellan väg 846 och ny väg mot planområdet. Befintlig väg mot Eckersholm antas ha försumbara trafikmängder och har inte medräknats. Vägen till den tillfälliga anslutningen byggs om och breddas för att möjliggöra trafik till planområdet.

I Figur 22 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma år 2050. Anslutningen till vänster motsvaras av ny väg mot planområdet. Anslutningar uppåt och nedåt i bild motsvaras av väg 846.



Figur 22. Principutformning för korsning mellan tillfällig anslutning och väg 846 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma för etapp 1.

Tabell 11. Belastning i befintlig korsning mellan tillfällig anslutning och väg 846 i för- respektive eftermiddagens maxtimma för etapp 1. Genomgående hastighet 80 km/tim på väg 846.

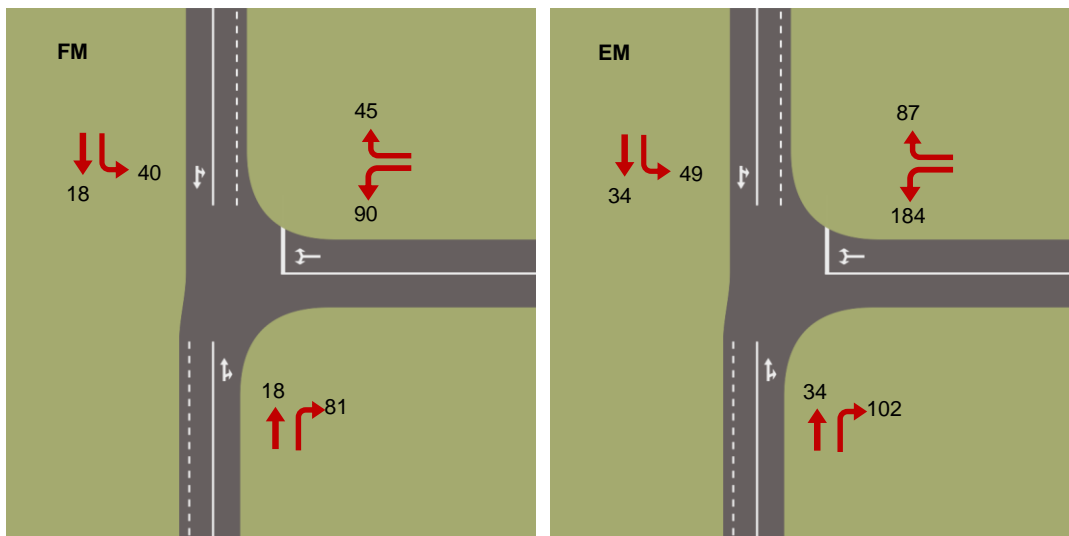
Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Tillfällig anslutning	HV	0,08	0,11
Väg 846 N	HR	0,07	0,09
Väg 846 S	RV	0,06	0,08

Belastningsgraderna i Tabell 11 visar att korsningen mellan tillfällig anslutning och väg 846 utan problem klarar de trafikmängder som alstras av planområdet i etapp 1.

### 5.2.1.2 Korsning 6- Väg 846/Väg 846.03

Detta utredningsalternativ består av befintlig trevägskorsning mellan väg 846 och väg 846.03 trafikerad med framtida trafikflöde.

I Figur 23 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 1. Anslutningen till höger motsvaras av väg 846.03. Anslutningar uppåt och nedåt i bild motsvaras av väg 846.



Figur 23. Principutförning för korsning mellan väg 846 och väg 846.03 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 1.

Tabell 12. Belastning i befintlig korsning mellan väg 846 och väg 846.03 per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 1. Genomgående hastighet 80 km/tim på väg 846.

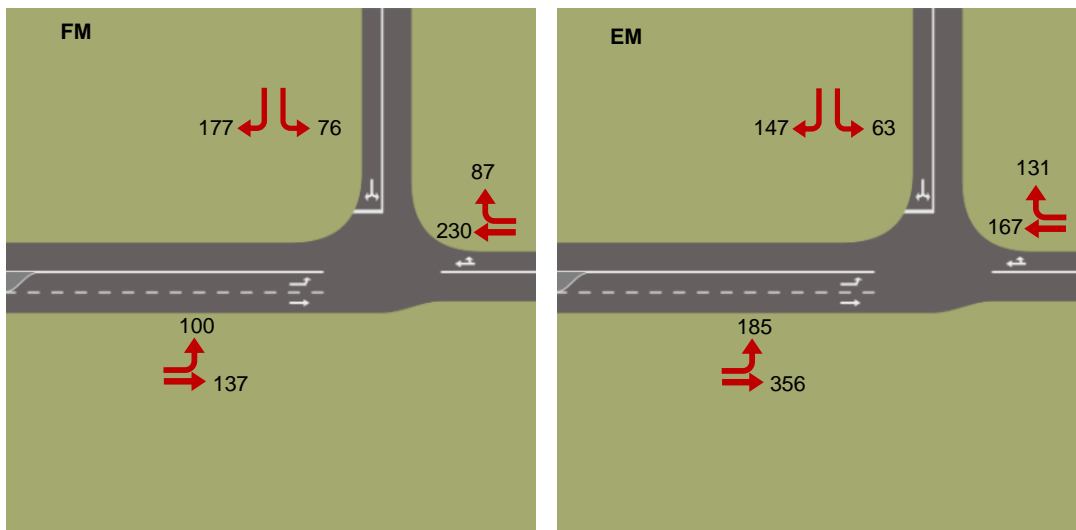
Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 846 N	RV	0,06	0,08
Väg 846.03	HV	0,19	0,40
Väg 846 S	HR	0,06	0,09

Belastningsgraderna i Tabell 12 visar att korsningen mellan väg 846 och väg 846.03 utan problem klarar de trafikmängder som alstras av planområdet i etapp 1.

### 5.2.1.3 Korsning 7- Väg 846.03/väg 30

Detta utredningsalternativ består av befintlig trevägskorsning mellan väg 846.03 och väg 30 trafikerad med framtida trafikflöde.

I Figur 24 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 1 för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03. Anslutningarna till höger och vänster motsvaras av väg 30 medan anslutningen uppåt i bild motsvaras av väg 846.03.



Figur 24. Principutförning för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 1.

Tabell 13. Belastning i befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03 per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 1. Genomgående hastighet 90 km/tim på väg 30.

Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 30 väster om väg 846.03	R	0,09	0,21
Väg 30 väster om väg 846.03	V	0,18	0,32
Väg 846.03	HV	0,67	0,74
Väg 30 öster om väg 846.03	HR	0,22	0,18

Korsningen har hög belastning och köbildningar upp till cirka 5 fordon i tillfarten från 846.03. Belastningsgrader över 0,6 bör undvikas för trevägskorsningar. Med trafikflöden i etapp 1 bedöms korsningen ha passerat gränsen för en belastningsmässigt väl fungerande korsning.

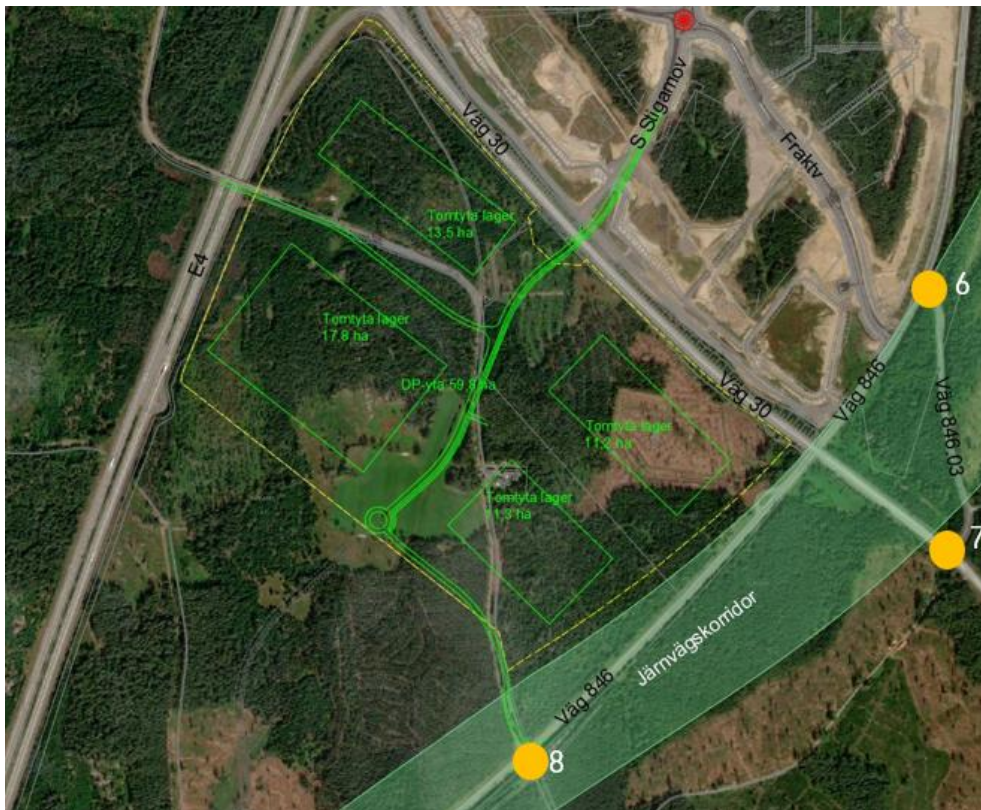
Redan idag har korsningen trafiksäkerhetsbrister och lutningen på väg 846.03 ger ofta framkomlighetsproblem för lastbilar vintertid.

## 5.2.2 Etapp 2

I etapp 2 finns vägnät i enlighet med Figur 25 och korsningarna 6, 7 och 8 är analyserade. Utformning av korsningspunkt 2 (planskildhet) är redovisad. Korsningspunkt 2 blir först i etapp 3 fullt utbyggd, då korsningspunkten kompletteras med ramper till väg 30. Trafiken från detaljplaneområdet fördelar sig via korsning 8 samt korsning 2 på vägen till korsning 6 och 7.

Alla ytor för lager/logistik antas utbyggda. Ingen del av ytor för serviceverksamheter antas utbyggda.



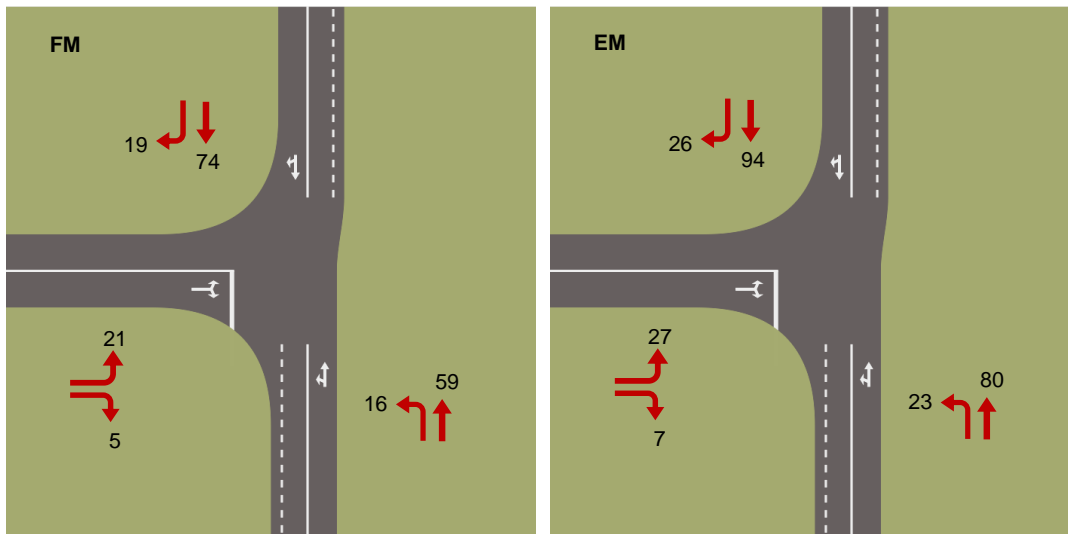


Figur 25 Placering av utvalda korsningar 6-8 som beskrivs under UA i etapp 2.

### 5.2.2.1 Korsning 8- Väg 846/tillfällig väg

Korsningen har samma utformning och förutsättningar som i etapp 1. Trafikflödet till och från planområdet är uppdelat på korsning 8 och planskildhet under väg 30 med anslutning till Södra Stigamovvägen.

I Figur 26 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma år 2050. Anslutningen till vänster motsvaras av tillfällig väg mot planområdet. Anslutningar uppåt och nedåt i bild motsvaras av väg 846.



Figur 26. Principutformning för korsning mellan tillfällig anslutning och väg 846 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma för etapp 2.

Tabell 14. Belastning i befintlig korsning mellan tillfällig anslutning och väg 846 i för- respektive eftermiddagens maxtimma för etapp 2. Genomgående hastighet 80 km/tim på väg 846.

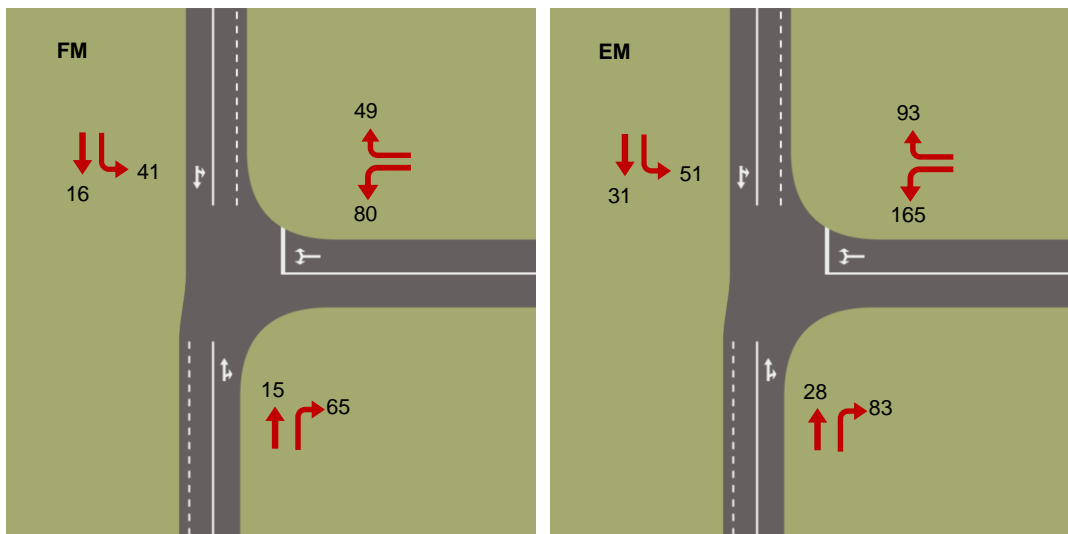
Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Tillfällig anslutning	HV	0,04	0,06
Väg 846 N	HR	0,06	0,08
Väg 846 S	RV	0,06	0,08

Belastningsgraderna i Tabell 14 visar att korsningen mellan tillfällig anslutning och väg 846 utan problem klarar de trafikmängder som alstras av planområdet i etapp 2.

### 5.2.2.2 Korsning 6- Väg 846/Väg 846.03

Detta utredningsalternativ består av befintlig trevägskorsning mellan väg 846 och väg 846.03 trafikerad med framtida trafikflöde.

I Figur 27 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 2. Anslutningen till höger motsvaras av väg 846.03. Anslutningar uppåt och nedåt i bild motsvaras av väg 846.



Figur 27. Principutförning för korsning mellan väg 846 och väg 846.03 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 2.

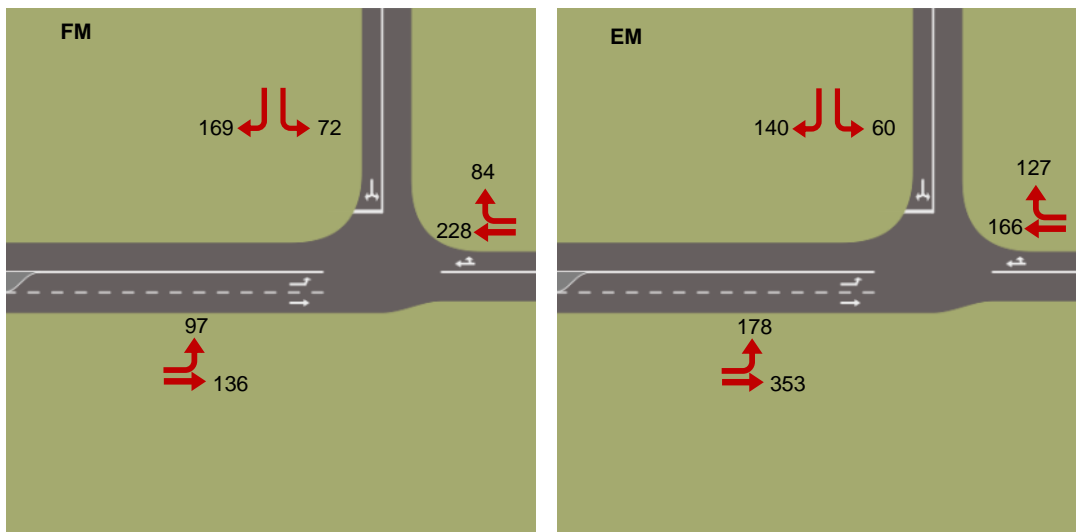
Tabell 15. Belastning i befintlig korsning mellan väg 846 och väg 846.03 per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 2. Genomgående hastighet 80 km/tim på väg 846.

Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 846 N	RV	0,06	0,08
Väg 846.03	HV	0,18	0,37
Väg 846 S	HR	0,05	0,07

Flöden och belastningsgrader är snarlika eller något lägre än de i etapp 1. Den nya passagen under väg 30 väntas leda en lite större del av trafiken från planområdet via Södra Stigamovägen. Det innebär att några fler väljer att fortsätta den vägen vidare norrut mot E4 istället för att svänga tillbaka mot Fraktvägen och väg 30. Analysen visar att korsningen mellan väg 846 och väg 846.03 utan problem klarar de trafikmängder som alstras av planområdet i etapp 2.

### 5.2.2.3 Korsning 7- Väg 846.03/väg 30

I Figur 28 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 2 för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03. Anslutningarna till höger och vänster motsvaras av väg 30 medan anslutningen uppåt i bild motsvaras av väg 846.03.



Figur 28. Principutförning för befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03 samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 2.

Tabell 16. Belastning i befintlig korsning mellan väg 30 och väg 846.03 per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 2. Genomgående hastighet 90 km/tim på väg 30.

Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 30 väster om väg 846.03	R	0,09	0,21
Väg 30 väster om väg 846.03	V	0,18	0,30
Väg 846.03	HV	0,63	0,68
Väg 30 öster om väg 846.03	HR	0,21	0,18

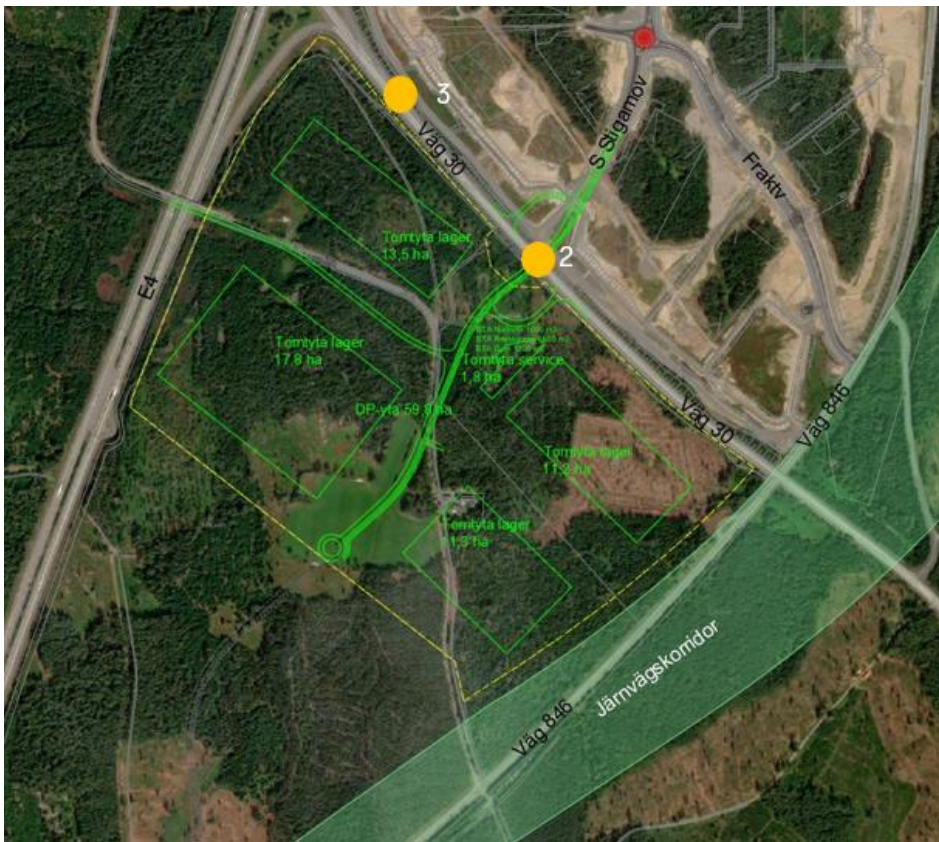
Flöden och belastningsgrader är snarlika eller något lägre än de i etapp 1. Den nya passagen under väg 30 väntas leda en lite större del av trafiken från planområdet via Södra Stigamovägen. Det innebär att några fler väljer att fortsätta den vägen vidare norrut mot E4 istället för att svänga tillbaka mot Fraktvägen och väg 30. Med trafikflöden i etapp 2 bedöms korsningen ha passerat gränsen för en belastningsmässigt väl fungerande korsning.

### 5.2.3 Etapp 3

I etapp 3 finns vägnät i enlighet med Figur 29 och korsningarna 2 och 3 är analyserade. I denna etapp har korsningspunkt 6, 7 och 8 tagits bort och ersatts av en ny korsning typ F i punkt 2. Trafik till och från planområdet når väg 30 direkt via korsning 2.

Alla ytor för lager/logistik och serviceverksamheter antas utbyggda.



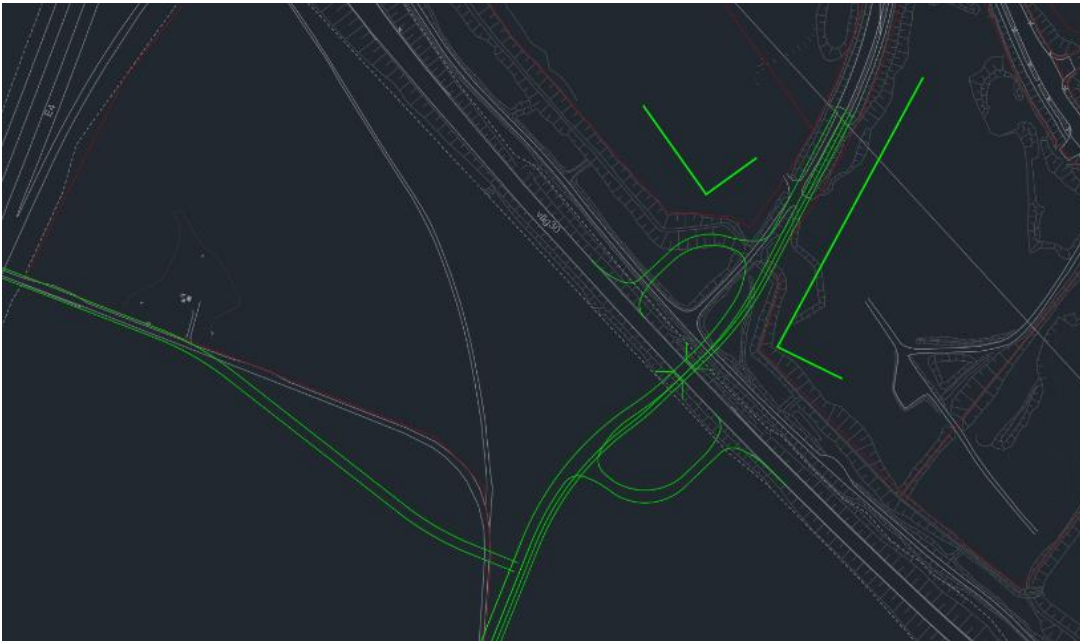


Figur 29. Placering av utvalda korsningar 2 och 3 som beskrivs under UA i etapp 3.

### 5.2.3.1 Korsning 2- Ny väg/väg 30

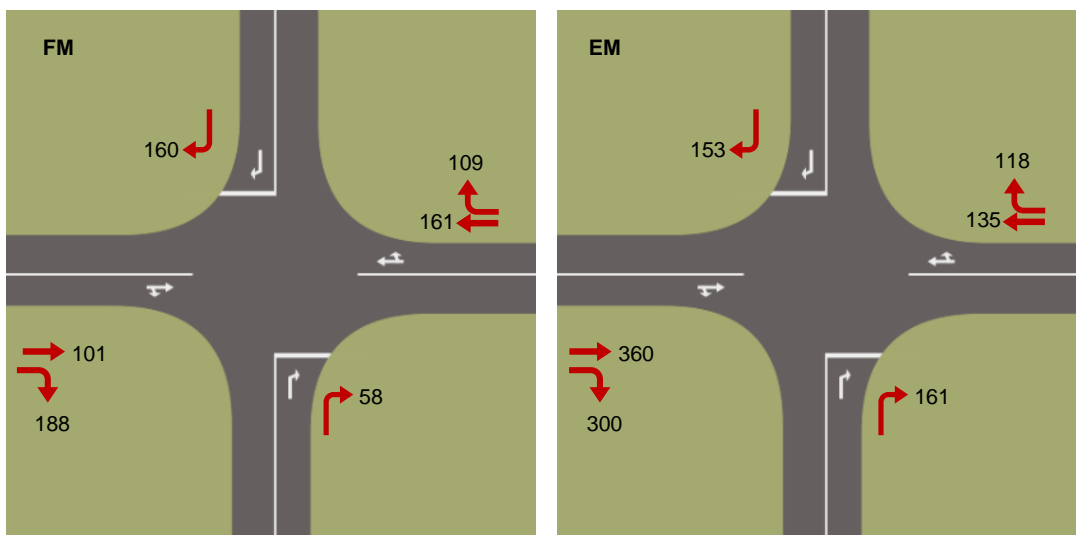
Korsningen utformas som en enklare plansild korsning (korsningstyp F) och placeras där förlängningen av Södra Stigamovägen korsar väg 30.

Korsningen förbinder den nya vägen och väg 30 med en kombinerad av- och påfartsramp på respektive sida av väg 30. Ramperna kopplas samman med en väg som går planskilt under väg 30. Ramperna utformas med ett körfält i varje riktning och korsningstyp A (trevägs-korsning utan refug) vid anslutningarna till väg 30. Anslutningarna till väg 30 utformas med stopplikt och endast högersvängande trafik tillåts ut från och in till ramperna. Högersvängande fordon har inga separata av- eller påsvängskörfält. Antagen hastighet på väg 30 är 90 km/tim både på leden och i korsningen. Se Figur 30 för tänkbar placering och principutformning av korsning.



Figur 30. Tänkbar placering och principutförning för korsningstyp F

I Figur 31 visas inkommande trafikflöden för förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 3 för korsningstyp F mellan väg 30 och Södra Stigamovägen. Anslutningarna till höger och vänster motsvaras av väg 30 medan anslutningen uppåt och nedåt i bild motsvaras av norra respektive södra rampen mot Södra Stigamovägen. Rampernas anslutningar till väg 30 är egentligen förskjutna med ett avstånd på cirka 150 meter.



Figur 31. Principutförning för korsningstyp F mellan väg 30 och Södra Stigamovägen samt flöden i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 3

Tabell 17. Belastning för korsningstyp F mellan väg 30 och Södra Stigamovägen per körfält i för- respektive eftermiddagens maxtimma i etapp 3. Genomgående hastighet 90 km/tim på väg 30.

Vägsträcka	Riktning	FM	EM
Väg 30 väster om S Stigamov	HR	0,18	0,38
Ramp mot väg S Stigamov N	H	0,22	0,21
Väg 30 öster om S Stigamov	HR	0,17	0,15
Ramp mot väg gm Tokarp	H	0,07	0,25

I samtliga tillfarer och tider blir belastningsgraden under rekommenderad nivå ( $B=0,60$ ). Förväntad kölängd i 90-percentilen blir mindre än ett fordon. Det innebär en trafiksäker och väl fungerande korsning med kapacitet att klara eventuella framtida utbyggnader i området.

### 5.2.3.2 Korsning 3- Trafikplats Stigamo, påfarer E4

Väg E4 är ett riksintresse för kommunikationer. Trafikbelastningen i påfarterna från trafikplats Stigamo har beräknats med hjälp av *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter*. Kapaciteten i påfarten beräknas som mättnadsflödet (4150 fordon/timme) minus 20 procent av påfartens flöde i maxtimmen. Belastningen beräknas som flödet på huvudvägen efter påfarten delat med kapaciteten.

I förmiddagens maxtimma i etapp 3 beräknas belastningen till 0,24 för påfarten norrut och 0,23 för påfarten söderut. För eftermiddagens maxtimma är motsvarande belastning 0,38 för påfarten norrut och 0,44 för påfarten söderut.

Belastningsgraderna visar att trafikplatsen utan problem klarar de trafikmängder som trafikerar området i etapp 3.

## 6 Slutsats

Befintligt och framtida vägnät bedöms kunna hantera en framtida trafiksituation utifrån aktuell detaljplan. Totalt bedöms planområdet generera cirka 4 700 fordon per dygn, varav 940 tunga fordon. Utbyggnaden av området och tillhörande infrastruktur är indelade i etapp 1–3, varav all lager- och logistikverksamhet anläggs under etapp 1 och 2 medan serviceverksamheter byggs ut först under etapp 3.

Trafikanalyser visar att korsning mellan ny väg och väg 846 samt korsning mellan väg 846 och väg 846.03 utan problem klarar de trafikmängder som alstras av planområdet i etapp 1 och 2. Tillskottet av alstrad trafik från planområdet utgör en mindre del av de totala trafikmängder som förväntas år 2050 utan planområdet.

Korsning mellan väg 846.03 och väg 30 får en något högre belastningsgrad än rekommenderat och köbildningar med upp till cirka 5 fordon i tillfarten från 846.03 under etapp 1 och 2. Tillskottet av trafik från planområdet gör att korsningen går från måttligt till högt belastad. Belastningsgrader över 0,6 bör undvikas för trevägskorsningar och korsningen har passerat gränsen för en belastningsmässigt väl fungerande korsning. Under eftermiddagens maxtimme blir belastningsgraden 0,68. Redan idag har korsningen dock trafiksäkerhetsbrister och lutningen på väg 846.03 ger ofta framkomlighetsproblem för lastbilar vintertid.

I etapp 3 anläggs en ny korsning (korsningstyp F) och placeras där förlängningen av Södra Stigamovägen korsar väg 30. Korsningen förbinder den nya vägen och väg 30 med en kombinerad av- och påfartsramp på respektive sida av väg 30. I samband med att denna korsning anläggs stängs befintlig korsning mellan väg 846.03 och väg 30. Analyser av den nya korsningen visar att i samtliga tillfarter och tider blir belastningsgraden under rekommenderad nivå ( $B=0,60$ ) för ny korsning. Förväntad kölängd i 90-percentilen blir mindre än ett fordon. Det innebär en trafiksäker och väl fungerande korsning med kapacitet att klara eventuella framtida utbyggnader i området.

Väg E4 är ett riksintresse för kommunikationer. Beräkningar visar på att trafikplatsen utan problem klarar de trafikmängder som trafikerar området i etapp 3 och att trafiken på E4 får en marginell påverkan av den tillkommande trafiken från aktuell detaljplan.

Föreslagen ny väg genom planområdet förväntas tillsammans med planskild korsning med ramper mot väg 30 ge en bra koppling mellan planområdet och Södra Stigamo samt väg 30 och E4. Genom planerad gång- och cykelbana längs ny väg med planskildhet under väg 30 skapas en god koppling för gång- och cykeltrafik att ta sig mellan Tokarp och Södra Stigamo. Även för busslinje 135 finns goda förutsättningar att dras om genom Tokarp i stället för dagens trafikering på väg 846.



## 7 Referenser

- Jönköpings länstrafik (2025). <https://jlt.infab.io/>
- Trafikverket. (2014). *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter, Trafikverkets metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar*. Trafikverket.
- Trafikverket. (2016). *Effektsamband för transportsystemet, Kapitel 3 Trafikanalyser*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2024). *KRAV med RÅDSTEXT, Vägutformning - Vägars och gators utformning. TRVINFRA-00396*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2024). *Vägtrafikflödeskartan*. Hämtat från <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>
- Trafikverket. (2024-04-19). *Trafikutvecklingstal väg TRV 2021/7267*.
- Trafikverket. (2025). *Trafikalstringsverktyget*. Hämtat från [https://bransch.trafikverket.se/contentassets/5be49288fba0496db2e25afa12762a2b/trafikalstringsverktyget\\_1.1.xlsx](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/5be49288fba0496db2e25afa12762a2b/trafikalstringsverktyget_1.1.xlsx)
- Trafikverket. (2023). *Byarum–Tenhult, ny järnväg, Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ 2023-05-23*
- WSP (2009). *Trafikutredning/Idéstudie. Logpoint South Sweden (Torsviksområdet), delen väg 30/E4. Ny anslutning till trafikplats Stigamo. Jönköpings- och Vaggeryds kommun. Förhandskopia 2009-04-21*.