



ÅVS för Trafiknät Torsvik- Stigamo

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Ärendenummer: xxx-xxx

Trafikverket

Postadress: Adress, Postnr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: ÅVS för Trafiknät Torsvik-Stigamo

Författare: Johanna Sandström, Marcelo Walter, Kreera

Dokumentdatum: 2026-02-26

Ärendenummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Version: 0.1

Kontaktperson: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

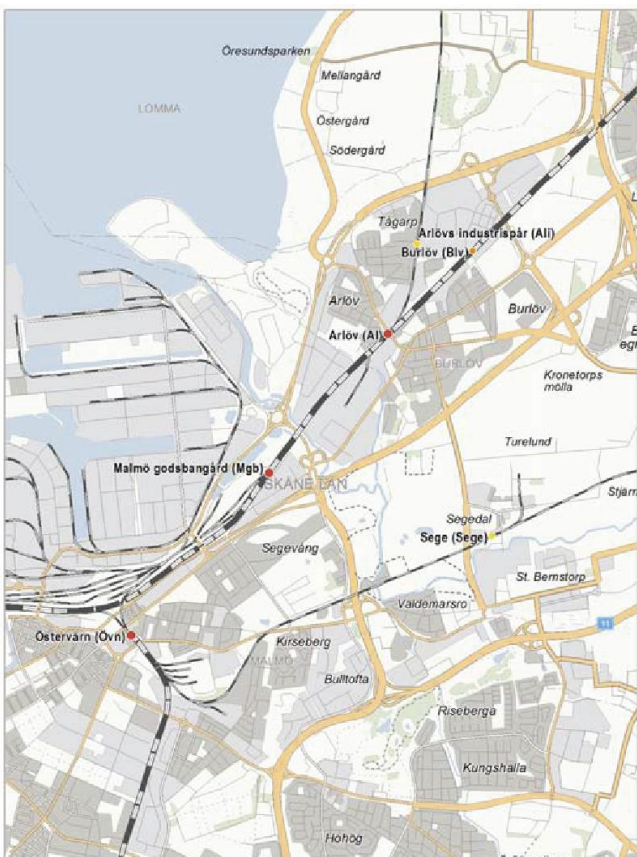
Publikationsnummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

ISBN (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Tryck: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅTGÄRDSVALSSTUDIE TRAFIKNÄT TORSVIK-STIGAMO
Ansvarig för genomförande:	KRISTER WALL
Organisation:	ANGE ENHET OCH ORGANISATION SOM ANSVARAR FÖR ATT STUDIE GENOMFÖRS
Datum - start:	DATUM, STUDIENS STARTDATUM
Datum - avslut:	DATUM, AVSLUTAD (UNDERTECKNANDE)

Om karta bifogas rapporten så bör den vara med på denna sida med en förklarande text om vad den visar samt att den hör ihop med denna rapport.



Innehåll

1	Initiera	5
1.1.	Bakgrund	5
1.2.	Syfte och mål	5
1.3.	Avgränsning	6
1.4.	Arbetsprocessen och organisering av arbetet	6
1.5.	Tidigare planeringsarbete	7
1.6.	Anknytande planering	9
2	Förstå situationen.....	23
2.1.	Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar	23
2.2.	Trafik.....	31
2.3.	Resultat från Enkätundersökning	38
2.4.	Exploatering och Trafikalstring	39
2.5.	Trafikalstring	41
2.6.	Kollektivtrafik – konsekvenser av exploateringen	50
2.7.	Gång- och cykeltrafik – konsekvenser av exploateringen.....	51
2.8.	Behov, brister och problem	52
2.9.	Mål för lösningar, eftersträvd kvalitet.....	57
3	Pröva tänkbara åtgärder.....	58
3.1.	Studerade lösningar	58
4	Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder	63
4.1.	Önskad funktion och inriktning	63
4.2.	Rekommenderade åtgärder	63
	Bilagor	64
	Kvalitetsgranskning	64
	Avslut av studie	64

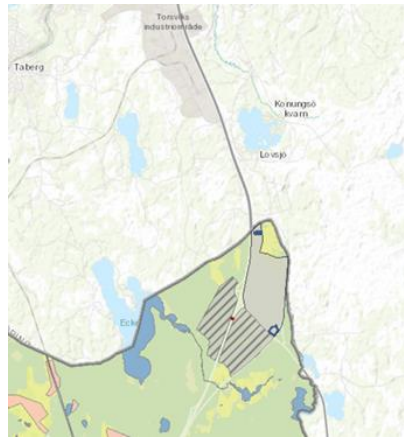
1 Initiera

1.1. Bakgrund

Både Jönköpings och Vaggeryds kommuner pekar ut stora områden för fortsatt utveckling av verksamheter och industri i Torsvik och Stigamo i sina översiktsplaner. Utvecklingen av verksamheter och industri i utredningsområdet drivs under namnet LogPoint South Sweden av Södra Munksjön Utvecklings AB (SMUAB), ett kommunalt utvecklingsbolag i Jönköping, och av Vaggeryds kommun. Utvecklingen av området ställer stora krav på transportinfrastrukturen och bland annat har det lyfts behov att genomföra en trafikanalys utifrån bedömt framtida trafikarbete, för södra delen av LogPoint, som stödjer sig på erfarenheter från norra delen av området.



Figur 1 Pågående och planerade områden för verksamheter och industri i Torsvik, Granarp, Målen, Moliden och Norra Stigamo. Plankarta Översiktsplan centrala tätorten, Jönköpings kommun, antogs i kommunfullmäktige den 23 februari 2023.



Figur 2 Pågående och planerade områden för verksamheter och industri i Södra Stigamo. Plankarta Översiktsplan Vaggeryds kommun, antagandehandling 2024.

1.2. Syfte och mål

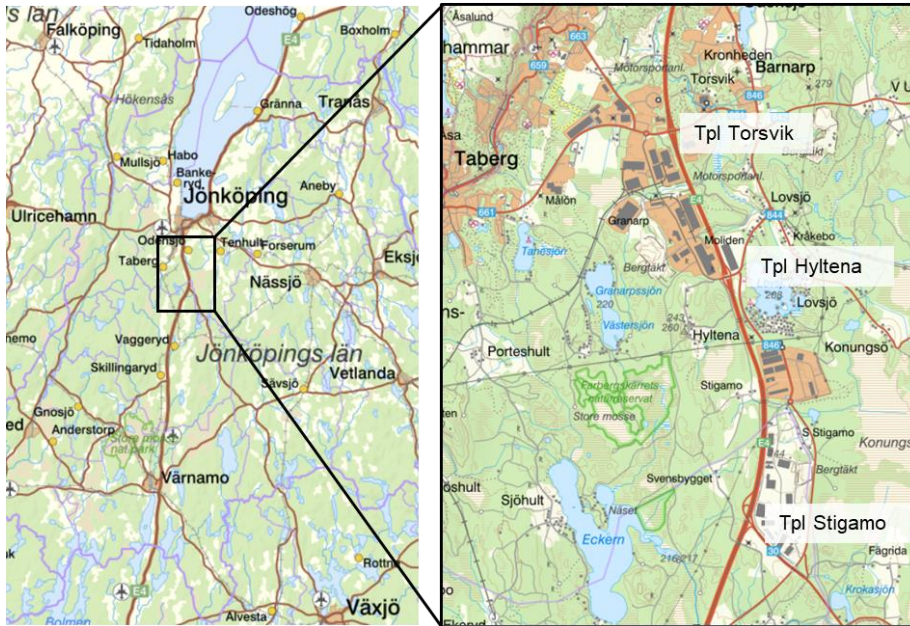
Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att skapa samsyn kring konsekvenserna i trafiknätet till följd av områdets utveckling och utifrån identifierade kritiska punkter föreslå bra trafiklösningar, i olika tidsperspektiv (innan respektive efter år 2040), inom verksamhetsområdet och ut på statlig infrastruktur, med hänsyn till alla trafikslag. Frågan om godstrafiken behöver sättas i ett större trafikslagsövergripande perspektiv och frågan om den planerade kombiterminalen i Torsvik är central. Förutsättningar och potential för "hållbar arbetspendling" samt behov av gång- och cykelinfrastruktur och kollektivtrafik utreds i denna åtgärdsvalsstudie. Utredningen behövs för att kunna se till helheten och ge goda förutsättningar för framtida detaljplaner.

Målet med åtgärdsvalsstudien är att:

- Ta fram en inriktning som pekar ut den långsiktiga funktionen för E4 och hur den kan samverka med önskad långsiktig utveckling av verksamheter/industrier i området kring Torsvik och Stigamo.
- Identifiera kritiska punkter i vägnätet idag. Föreslå åtgärder i kritiska punkter i vägnätet som leder till effektivt nyttjande av kapaciteten i området och minskar risken för störningar.

1.3. Avgränsning

Åtgärdsvalsstudien omfattar vägnätet kring verksamhetsområdena Torsvik och Stigamo och utvecklingsområdena i anslutning till dessa. Verksamhetsområdena ligger längs E4 och det finns tre trafikplatser inom området; trafikplats Torsvik i norr, trafikplats Hyltena i mitten och trafikplats Stigamo i söder.



Figur 3 Kartan visar åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning. Utredningsområdet ligger söder om Jönköping, längs E4, kring verksamhetsområdena Torsvik och Stigamo. Inom utredningsområdet finns tre trafikplatser längs E4; Torsvik, Hyltena och Stigamo.

1.4. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Trafikverket har genomfört denna åtgärdsvalsstudie med hjälp av upphandlad konsult (Kreera Samhällsbyggnad). Inom arbetet har en enkätundersökning genomförts med verksamhetsutövare/intressenter i området, för att samla in information kring trafikmängder och färdvägar för leveranser och anställda, eventuella framtida exploateringsplaner och förändringar i transporter mm samt för att samla in upplevda brister och behov längs vägarna i området och trafikplatserna längs E4. Inom arbetet har dialog förts med Jönköpings och Vaggeryds kommuner samt Södra Munksjöns Utveckling AB (SMUAB) som är huvudman för utvecklingen av LogPoint South Sweden.

Den 14 november 2025 genomfördes en digital informationsträff där trafikanalysen, beräkningar och resultat av trafikstring presenterades och förankrades. Vid mötet medverkade, förutom Trafikverket och Kreera, representanter från Jönköpings och Vaggeryds kommuner samt det kommunala bolaget SMUAB. Mötet syftade även till att skapa samsyn gällande nuläge och framtida situation i och kring LogPoint-området.

Möte 23 mars 2026. Rapportens rekommendationer har förankrats med Jönköpings kommun, Vaggeryds kommun och Region Jönköpings län. [revidera/fyll på]

1.5. Tidigare planeringsarbete

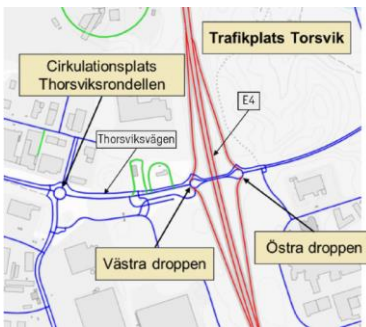
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet.

1.5.1. Järnväg Byarum-Tenhult

I den nationella planen är järnvägsobjekten Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et) en utpekad åtgärd. I detta ingår bland annat delen Byarum-Tenhult, som går längs åtgärdsvalsstudiens södra del (se vidare kapitel 1.6.11). Då järnvägsprojektet är politiskt beslutat och finansierat i nationell plan utgör det en förutsättning i denna åtgärdsvalsstudie.

1.5.2. Trafikutredning Trafikplats Torsvik

Under 2025 genomfördes en trafikutredning för trafikplats Torsvik (Sweco)¹. Utredningen visar att det i dagsläget uppstår långa köer, under både för- och eftermiddag, på den norra avfartsrampen (södergående trafik) i den västra droppen i trafikplatsen, som stundtals växer sig ut på genomgående körfält på E4.



Figur 4 Avgränsning för trafikutredning Torsvik (källa: "Trafikutredning Trafikplats Torsvik", Sweco 2025)

Beräkningar visar att den västra droppen kommer att vara överbelastad år 2050. Situationen beror i första hand på den komplexa trafikmiljö som råder väster om trafikplatsen på Thorsviksvägen mellan trafikplats Torsvik och Thorsviks rondellen med många anslutningar och svängande fordon, samt på höga trafiktoppar som leder till att köerna kvarstår i systemet. Drönarfilmer visar att köbildning på Thorsviksvägen i västgående riktning tidvis blockerar utflödet från den västra droppen. Den östra droppen bedöms inte ha köproblem idag, men beräknas bli överbelastad 2050. Analys av olycksstatistik visar på att det inträffat ett flertal upphinnandeolyckor på både norra och södra avfartsrampen. Trafikutredningen rekommenderar följande åtgärder i anslutning till och i trafikplatsen i olika tidsperspektiv. De tidshorisonter som används i Trafikutredning Torsvik är kort sikt som avser de kommande åren, medellång sikt som avser situationen då åtgärderna som genomförs på kort sikt ej är tillräckliga, samt lång sikt som avser skedet då belastningsgraden överskrider riktvärdena enligt VGU trots att kapacitetshöjande åtgärder har genomförts.

1.5.2.1. Rekommenderade åtgärder på kort sikt

På kort sikt rekommenderas åtgärder som optimerar befintlig infrastruktur och förbättrar framkomligheten på Thorsviksvägen; omledning till annan trafikplats, anpassning av skifttider och

¹ Trafikplats Torsvik, Trafikutredning, Sweco, 2025-02-07

anpassning av kollektivtrafikens tidtabeller till skifttider, samordning av tung trafik samt samordna in-/utfarter och minska antalet vänstersvägar på Thorsviksvägen.

Tabell 1 Rekommenderade åtgärder på kort sikt enligt Trafikutredning Torsvik (Sweco, 2025)

Åtgärd	Ansvarig aktör	
A3	Leda om trafik till trafikplats Hyltena vid hög belastning	Jönköpings kommun
B1	Förändra tid för skiftbyte med syfte att sprida ut trafiken under en längre period	Jönköpings kommun
B2	Ökad turtäthet och anpassning av turer i busstrafiken till skifttider	Jönköpings kommun
B3	Samordna och styra den tunga trafiken så att denna inte belastar maxtimmen	Jönköpings kommun
B5, B6, B7	Åtgärder som minskar antalet vänstersvägar på Thorsviksvägen mellan trafikplats Torsvik och cirkulationsplats Thorsviksrondellen	Jönköpings kommun
B10	Samordna in- och utfarter på Thorsviksvägen	Jönköpings kommun

1.5.2.2. Rekommenderade åtgärder på medellång sikt

På medellång sikt, då åtgärderna som genomförs på kort sikt inte längre är tillräckliga och då köbildning återigen sträcker sig ut på de genomgående körfälten på E4:an, rekommenderas kapacitetshöjande åtgärder i den västra droppen i trafikplats Torsvik; förlängning av vänstersvängskörfält, fri högersväng, flytt av busshållplats, ersättning av kilavfart med parallellavfart.

Tabell 2 Rekommenderade åtgärder på medellång sikt enligt Trafikutredning Torsvik (Sweco, 2025)

Åtgärd	Ansvarig aktör	
B8	Förlänga vänstersvängfältet på avfartsrampen i den västra droppen	Jönköpings kommun och Trafikverket
B9	Fri högersväng från avfartsrampen till Thorsviksvägen – övergår i högersvängfält.	Jönköpings kommun och Trafikverket
B11	Flytta busshållplats och parkering söderut och bredda Thorsviksvägen söderut.	Jönköpings kommun och Trafikverket
B12	Ersätt kilavfarten till den västra droppen med en parallellavfart	Jönköpings kommun och Trafikverket

1.5.2.3. Rekommenderade åtgärder på lång sikt

På lång sikt rekommenderas, då belastningsgraden överskrider riktvärdena enligt VGU trots att kapacitetshöjande åtgärder har genomförts i trafikplatsen och på Thorsviksvägen, rekommenderas en större ombyggnation av trafikplats Torsvik. Ett alternativ kan vara att bygga om trafikplatsen från ruter-drope till klöver och åtgärden kan genomföras i etapper.

Tabell 3 Rekommenderade åtgärder på lång sikt enligt Trafikutredning Torsvik (Sweco, 2025)

Åtgärd	Ansvarig aktör	
B13	Större ombyggnation av Trafikplats Torsvik	Jönköpings kommun och Trafikverket

1.6. Anknýtande planering

Både Jönköpings och Vaggeryds kommuner pekar ut stora områden för utveckling/exploatering av verksamheter och industri i Torsvik och Stigamo i sina översiktsplaner. Det finns även ett utpekade område för ny kombiterminal väster om Torsvik i översiktsplanen.

Båda kommunerna arbetar för att stärka hållbart resande och minska utsläppen från persontrafiken och transporter. I Jönköpings län står transportsektorn i dagsläget för 45 procent av de totala utsläppen av växthusgaser. Dessutom är sektorn den mest energianvändande då den utgör över 30 procent av länets totala energianvändning. Den regionala klimat- och energistrategin anger att:

- År 2030 är växthusgasutsläppen från transportsektorn minst 75 procent lägre jämfört med år 2010
- År 2030 är andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång minst 30 procent²

Inom en del av de utpekade områdena pågår detaljplanearbete och trafikutredningar har genomförts för vissa delar. I kommande delkapitel beskrivs dels utpekade utbyggnadsområden för logistik/industri enligt översiktsplanerna, dels information om det pågående detaljplanearbetet och eventuella trafikutredningar som genomförts i utredningsområdet inom Jönköpings kommun följt av Vaggeryds kommun.

1.6.1. Avsiktsförklaring

Trafikverket och Jönköpings kommun har tagit fram en avsiktsförklaring³ avseende trafikplatser på E4 vid Torsvik. Parterna har inlett diskussioner i syfte att gemensamt verka för stegvis genomförande och uppföljning av åtgärder som kan omfatta både kommunal och statlig infrastruktur i takt med framtagande av flera detaljplaner på Torsviksområdet. Intill dess att avtal om medfinansiering och/eller samverkan träffats mellan parterna ska avsiktsförklaringen gälla mellan parterna, den är dock inte legalt bindande.

I avsiktsförklaringen anges att på kort sikt är det åtgärder på det kommunala vägnätet som behöver genomföras. På längre sikt bedöms det även behöva göras åtgärder på den statliga infrastrukturen till följd av kommunens exploateringar. Finansiering av åtgärder ska ske av kommunen, då det är kommunal exploatering som föranleder åtgärdsbehov på det statliga vägnätet. En mycket viktig del som poängteras är behovet av kontinuerlig uppföljning av kapaciteten och effekt av åtgärder.

I Avsiktsförklaringen, § 5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering, anges följande åtgärder med tidshorisont/situation kort sikt (1–2 år), medellång sikt (2–10 år) respektive situationen då åtgärderna på kort och medellång sikt inte är tillräckliga:

Avsiktsförklaringen omfattar följande åtgärder:

Åtgärder i den kommunala infrastrukturen

Åtgärd 1: Genomförande och uppföljning av åtgärder på kort sikt, 1–2 år, på det kommunala vägnätet vid trafikplats Torsvik.

Åtgärd 2: Genomförande och uppföljning av åtgärder på medellång sikt, 2–10 år, på det kommunala vägnätet vid trafikplats Torsvik.

Åtgärder i den statliga infrastrukturen

² Hämtat från Vaggeryds kommuns översiktsplan (2024), kapitel 2 Utvecklingsinriktning

³ Avsiktsförklaring trafikplatser på E4 vid Torsvik, Jönköpings kommun, Beslutad 2026-03-10 av kommunstyrelsen Jönköping

Åtgärd 3: Genomförande och uppföljning av åtgärder på medellång sikt, 2–10 år, på avfartsramp och in i den västra droppen vid trafikplats Torsvik.

Åtgärd 4: Större ombyggnation av trafikplatser på E4 vid Torsvik när belastningsgraden överskrider riktvärdena enligt VGU trots att kapacitetshöjande åtgärder har genomförts i trafikplatsen och på Thorsviksvägen.

Finansiering

Samtliga åtgärder är föranledda av kommunal exploatering varför det finansiella ansvaret som utgångspunkt till fullo åligger kommunen.

Kostnaden för genomförande av åtgärd 1–4 § 5 i detta avtal finansieras till 100 % av kommunen, inklusive Trafikverkets interna kostnader för åtgärd 2-4 § 5 (projektledarorganisation samt specialister).

Målet är att stegvis nå överenskommelser genom de medfinansieringsavtal och samverkansavtal som ska tecknas.

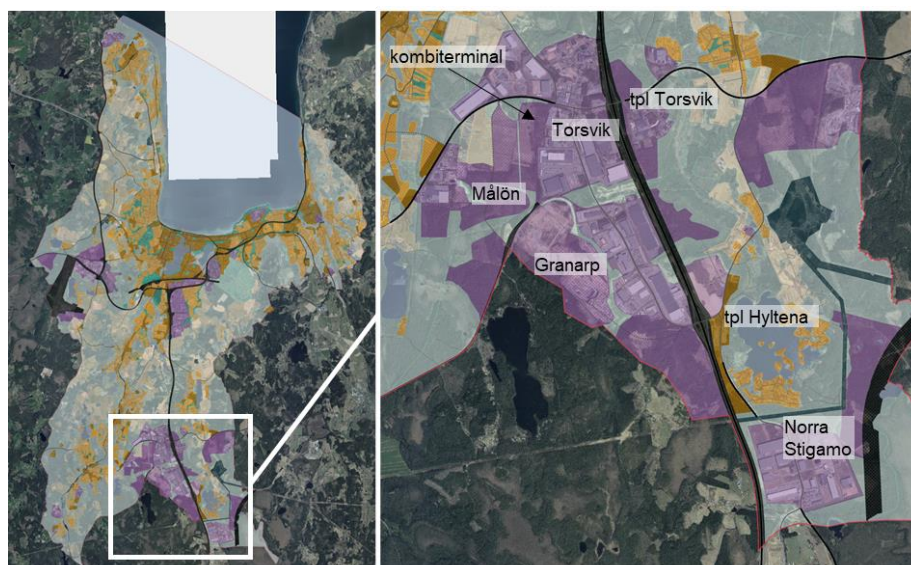
1.6.2. Översiktsplan Jönköpings kommun

Jönköpings kommuns översiktsplan för centrala tätorten, antogs av kommunfullmäktige 2023-02-23 och omfattar tätorten och stadsnära kommundelar, däribland Torsvik. Översiktsplanen utpekar stora områden för utveckling av verksamheter och industri vid Torsvik.

Avseende verksamheter och industrier anges bland annat att *”En hållbar bebyggelsestruktur kräver att en stor del av resandet till och från arbetet ska kunna ske med gång, cykel eller kollektivt. Även inom verksamhetsområden är det därför betydelsefullt att sträva efter en viss täthet i bebyggelsen för att stödja de hållbara kommunikationerna. Det finns också behov av cykelvägar inom verksamhetsområdena.”* Samt att *”Möjligheten till transporter på järnväg är en annan viktig hållbarhetsfaktor för logistikföretagen i Jönköping.”* Planen omfattar även ett antal strategier kopplat till verksamhet och industri, bland annat anges följande strategier:

- Lokalisera ytkrävande verksamheter längre ut i staden. Verksamheter som har stort behov av transporter ska ha prioritet i goda transportlägen.
- Planera verksamhetsområden i första hand kring hållbara transportsystem och den starka utvecklingen av logistikföretag medför att tillgång till järnvägsspår och det övergripande vägnätet är mycket betydelsefullt.
- Planera för grönska som bidrar med ekosystemtjänster även inom verksamhetsområden.

I kartbilden i Figur 5 finns en sammanställning av kommunens utbyggnadsplaner i området kring Torsvik och Stigamo, enligt översiktsplanen 2023. Som synes är majoriteten av exploateringen kopplad till verksamhet och industri (lila). I Torsvik planeras även för en kombiterminal.



Figur 5 Utvecklingsområden enligt Jönköpings kommuns översiktsplan (2023) i området kring Torsvik och norra Stigamo. Mörklila områden markerar utbyggnadsområde för industri och ljusare lila markerar områden med pågående verksamhet. En kombiterminal planeras i Torsvik. (källa: Översiktsplan för centrala tätorten, Jönköpings kommun, 2023)

Kommunen arbetar för att öka andelen hållbara resor till förmån för bilen, både avseende personresor (ex bättre förutsättningar för cykel och kollektivtrafik) och transporter (ex öka förutsättningarna för överflytt till järnväg). I översiktsplanen anges att kommunen tillsammans med Jönköpings länstrafik tagit fram en avsiktsförklaring när det gäller kollektivtrafikens del i en utveckling mot mer hållbart resande.

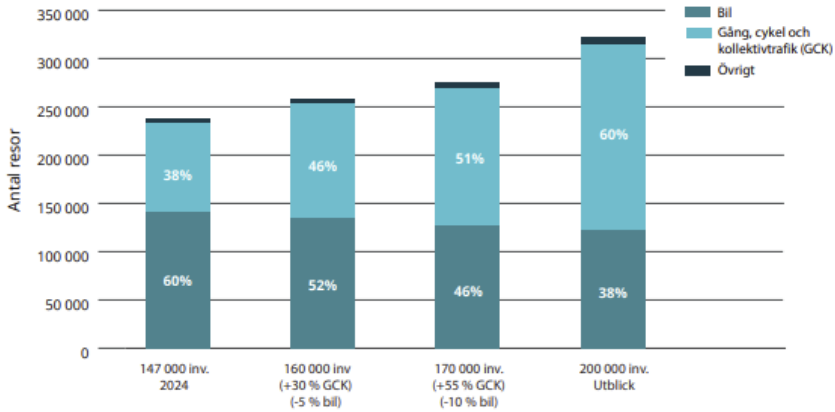
1.6.3. Trafikstrategi

Jönköpings kommuns trafikstrategi (2025)⁴ är en strategi som visar hur Jönköpings kommun på övergripande nivå vill utveckla det lokala trafiksystemet i hållbar riktning i takt med att befolkningen växer till 170 000 invånare, med sikte på 200 000 invånare.

Färdmedelsmålet enligt Trafikstrategin är: *Hållbara färdvägar i Jönköpings kommun ska öka med 55 % och biltrafiken ska minska med 10% från 2024 års nivå, i takt med att befolkningen växer till 170 000 invånare.*

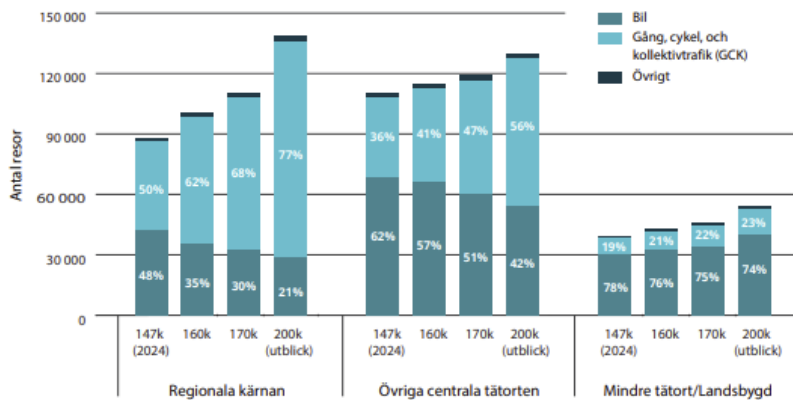
I Figur 6 redovisas dagens färdmedelsfördelning samt och den beräknade förändringen utifrån målet när befolkningen når 160 000 respektive 170 000 invånare. Figuren visar också färdmedelsfördelningen i hela kommunen när befolkningen når 200 000 invånare, under förutsättning att utvecklingen följer färdmedelsmålet.

⁴ Trafikstrategi för Jönköpings kommun, Fastställt av kommunfullmäktige 2025-12-17 § 338



Figur 6 Diagram som visar fördelning mellan färdstätt från år 2024 fram till då färdmedelsmålet är uppnått vid 170 000 invånare, med en utblick till 200 000 invånare. (källa: Trafikstrategi för Jönköpings kommun, 2025)

Färdmedelsmålet tar hänsyn till att boende i den regionala kärnan bidrar mest till att skapa god framkomlighet, tillgänglighet och balans i hela kommunen, eftersom störst andel av resorna inom detta område kan göras med hållbara färdmedel. Figur 7 illustrerar hur färdmedelsandelarna i respektive geografiskt område behöver förändras för att målet ska nås för hela kommunen.

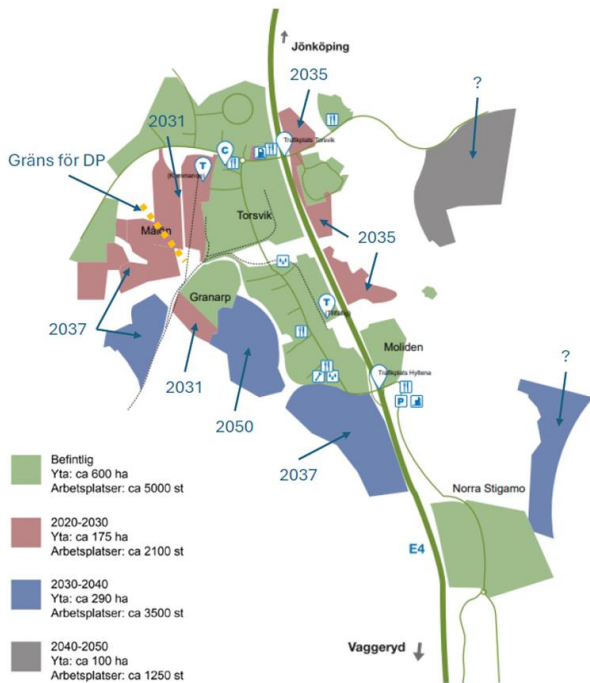


Figur 7 Diagram som visar fördelning mellan färdstätt från år 2024 fram till då färdmedelsmålet är. (källa: Trafikstrategi för Jönköpings kommun, 2025)

1.6.4. LogPoint South Sweden

Det kommunala utvecklingsbolaget SMUAB driver utvecklingen av LogPoint South Sweden, som avser utveckling av industriområdena i och kring Torsvik och Stigamo, i Jönköpings kommun.

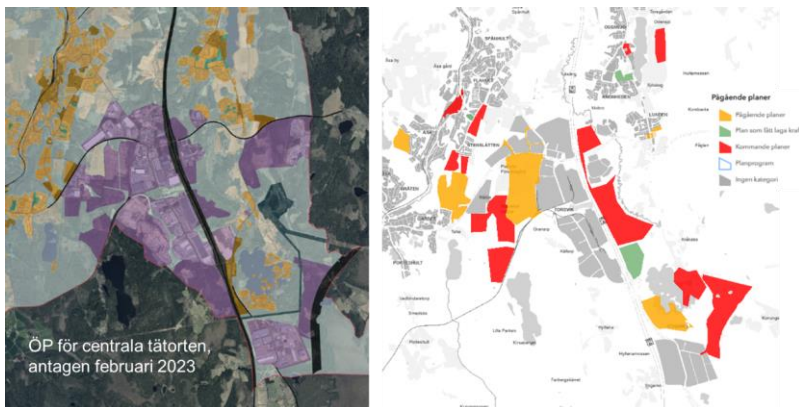
Utvecklingsplanerna utgår från översiktsplanen och målsättningen är att området ska utvecklas i etapper och vid full utbyggnad (målår 2050) växa till ungefär dubbla storleken jämfört med idag, se Figur 8.



Figur 8 Befintliga (gröna) och planerade (rosa, blå, grå) verksamhetsområden inom logistikområdet LogPoint South Sweden, i Torsvik och Stigamo, i enlighet med Jönköpings kommuns ÖP. År för etablering har justerats under arbetets gång och det är årtalen som står i kartan som är de senaste. Exploaterings storlek enligt färgerna är densamma. (källa: LogPoint South Sweden)

1.6.5. Detaljplaner Jönköpings kommun

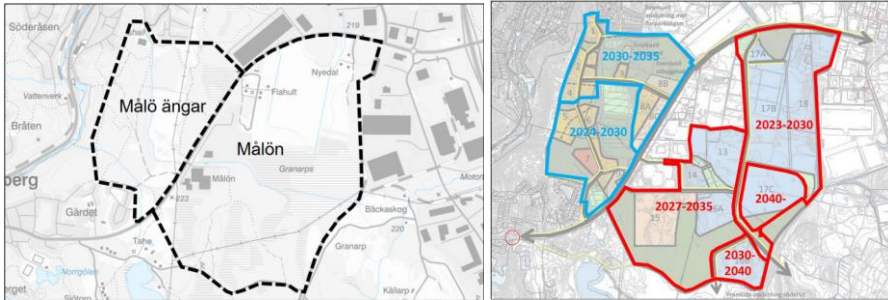
Jönköpings kommun har flera pågående och kommande detaljplaner för verksamheter i Torsviksområdet, som kommer att generera ökad trafik. Dessutom har kommunen flera pågående och kommande detaljplaner för bostäder i området Målö ångar och Taberg.



Figur 9 Detaljplaner Jönköpings kommun (källa: Trafikverket, avsiktsförklaring trafikplatser på E4 vid Torsvik, 2025-11-20)

Detaljplan för Målön (och Målöns ängar)

Pågående detaljplan för Målön, väster om Torsvik. Planområdet ansluter till E4 via trafikplats Torsvik. Det finns ett antaget planprogram⁵. Planen möjliggör för utveckling av LogPoint/Torsvik mot väster, inom området mellan Tahevägen och Gaarp (Målön). Väster om Tahevägen möjliggörs även för utbyggnad av skola och bostäder (Målö ängar).



Figur 10 Planområde för detaljplan Målön och Målöns ängar. De röda områdena (Målön) avser utveckling av verksamhetsområde med lager/logistik, de blå områdena (Målöns ängar) avser utveckling av bostäder och skola.

Enligt planprogrammet kommer en full utbyggnad av området generera en betydande ökning av trafikvolymen. I Målön kommer framförallt den tunga trafiken öka beroende på vilken verksamhet som etableras. Denna trafik kommer i hög grad att belasta E4:an och trafikplats Torsvik.

Det har genomförts en trafikutredning för området och genomförda trafiksimuleringar visar på risk att den nyalstrade trafiken från planområdet ger negativa konsekvenser för trafikplats Torsvik genom långa eller mycket långa köer i anslutning till trafikplatsen, se Figur 11.

- Simuleringarna visar på köbildning på E4 avfartsramp (södergående riktning) med kölängder på ca 265 m samt stor andel högersvängande fordon (mot Torsvik).
- På förmiddagen bildas också mycket långa köer på Thorsviksvägen/Tahevägen, där flödet från väst hindrar trafiken på Möbelvägen vilket skapar kö.



Figur 11 Simulerade risker för köbildning i anslutning till trafikplats Torsvik till följd av exploatering på Målön (källa: bilden har erhållits från SMUAB)

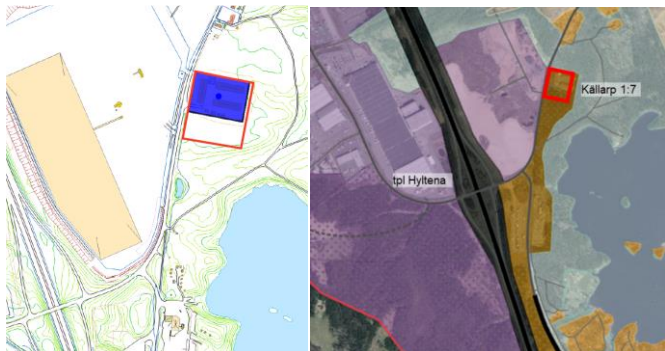
⁵ Planprogram för Målö ängar och Målön, Jönköpings kommun, Godkännandehandling 2022-01-12

För att avlasta Tahevägen och trafikplats Torsvik planeras det, enligt planprogrammet⁶, att på längre sikt leda vidare huvudgatan genom Målön ner mot Pallvägen och trafikplats Hyltena.

Detaljplan för Källarp 1:7 (Moliden)

Pågående detaljplan för Källarp 1:7 i Moliden, nordväst om trafikplats Hyltena. Det är en relativt liten detaljplan och arbetet har precis startat upp. Inga trafikanalyser har genomförts, men området kommer främst generera lastbilstrafik. Planområdet ligger norr om Lovsjön, i anslutning till Elgigantens nya lager, och är ca 25 000 kvm. Denna plan hör ihop med byggnation/ombyggnation av trafikplats Ljungarum där verksamhet behöver flyttas. Planområdet ansluter till E4 i trafikplats Hyltena.

Planområdet ligger inom i översiktsplanen utpekat utvecklingsområde för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan och drivmedel för att stärka Hyltenas servicenod.

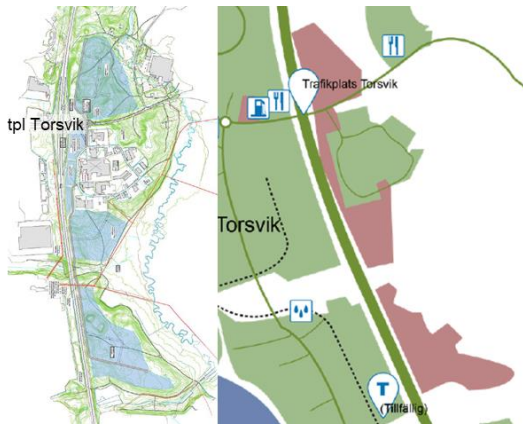


Figur 12 Planområde för Källarp 1:7 (Molinden) nordöst om trafikplats Hyltena. (källa: bild erhållen av SMUAB) Planområdet ligger inom utpekat område för utvecklingsområde för verksamhet i översiktsplanen.

Momarken, öster om E4

Planbesked för exploatering inom Momarken, öster om E4 i anslutning till befintligt industriområde. Detaljplanearbetet kommer troligen starta upp under hösten/vintern 2025. Området ligger intill befintligt område och innebär att dagens anslutning av Momarkens industriområde behöver flyttas längre österut. Området ansluter till E4 via trafikplats Torsvik och det bedöms vara svårt att leda trafiken till trafikplats Hyltena. Området är i översiktsplanen utpekat som utbyggnadsområde för industri.

⁶ Planprogram s 23



Figur 13 Planerad exploatering i Momarken, i anslutning till befintligt industriområde. Området är markerat i ljusblå i bilden till vänster, och med rött till höger (källa: båda bilderna har erhållits från SMUAB).

Förstudie Källarp/Hyltena.

Källarp/Hyltena väster om trafikplats Hyltena. Planprogram planeras startas upp under våren 2026. Planområdet omfattar området söder om Nobias stora fabrik, och berör Skanskas bergtäkt, och stäcker sig ända ner till Hyltena by. Området är i översiktsplanen utpekade som utbyggnadsområde för industri. Trafiken kommer främst att belasta Hyltena trafikplats.



Figur 14 Kommande exploatering i Källarp/Hyltena. Planområdet markeras med vit streckad linje till vänster och blå färg till höger. (källa: båda bilderna har erhållits från SMUAB).

1.6.6. Kombiterminal Torsvik

I västra delen av Torsvik, inom planområdet för Målön, planeras för en ny kombiterminal. Den nya terminalen planeras anslutas till Möbelvägen i öst, genom förlängning av Frysvägen, samt till en ny väg i väst, som i sin tur ansluter till Tahevägen i en ny cirkulationsplats. I Figur 15 visas en förslagsskiss till ny kombiterminal från 2022 (WSP). Planen har, enligt Jönköpings kommun, justerats något efter detta men anslutning till vägnätet är densamma. I samband med anläggning av den nya kombiterminalen ska den befintliga kombiterminalen på området stängas. De befintliga spåren avses ligga kvar som industrispår.

Kombiterminalen kan skapa ökad trafik inom verksamhetsområdet och en ökning av transporter mellan verksamheterna på ömse sidor E4, vilket i sin tur kan öka belastningen i trafikplatserna.

Samtidigt innebär ökad möjlighet för transporter på järnväg att långväga lastbilstransporter på E4 kan minska, vilket är positivt för framkomligheten. I samband med den nya kombiterminalen har även en utredning avseende den befintlig bangården i Jönköping påbörjats, i syfte att undersöka om avveckling av godsbangården är möjlig. Detta skulle i så fall innebära minskat antal lastbilstransporter från Solåsen, där Jönköping godsbangården ligger.

Det har tidigare genomförts en trafikutredning avseende trafikallsträng från den nya kombiterminalen. Antagande att 50 % av trafiken hanteras internt (ex IKEA stor kund som kör internt), medan resterande 50 % antas köra ut på det allmänna vägnätet och således potentiellt trafikera trafikplatserna längs E4.

Enligt utredningen beräknas kombiterminalen alstra följande antal transporter per dygn (avser den andel som förväntas trafikera det allmänna vägnätet):

- Etapp 1 skulle alstra 85 fordon/dygn
- Etapp 2 (en elektrifierad etapp 1, tidigast 2033) skulle alstra ytterligare 170 fordon/dygn
- Sammantaget beräknas kombiterminalen alltså alstra 155 fordon/dygn på det allmänna vägnätet, enligt tidigare utredning

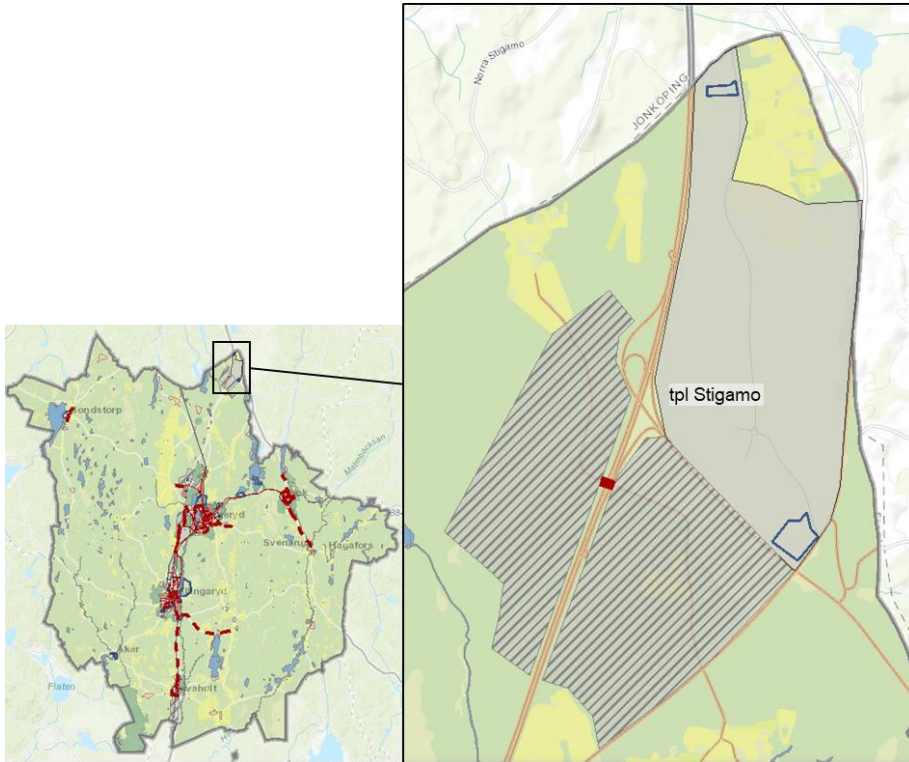


Figur 15 Ny kombiterminal på Torsvik, Förslagsskiss (WSP 2022-03-01)

⁷ Källa: Jönköpings kommun, Stadsbyggnadskontoret, 2025-09-02

1.6.7. Översiktsplan Vaggeryds kommun

Vaggeryds kommuns översiktsplan för centrala tätorten, antogs av kommunfullmäktige 2024-03-25 och vann laga kraft 2024-04-26. I Stigamo planeras för två större utvecklingsområden öst respektive väst om E4, söder om befintligt verksamhetsområde, se Figur 16. Områdena ligger vid trafikplats Stigamo.



Figur 16 Utvecklingsområden för verksamhet enligt Vaggeryds kommuns översiktsplan (2024). Skrafferade områden är avser exploatering av verksamheter (främst lager/logistik), grått område avser befintligt verksamhetsområde. källa: Vaggeryds kommun

1.6.8. Detaljplaner Vaggeryds kommun

Detaljplan för fastigheten Tokarp 3:8 med flera, södra Stigamo (vid E4-Väg 30)

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av lager, logistik och verksamheter i nära anslutning till E4:an och väg 30. Detaljplanen vann laga kraft i december 2025. Planområdet är ca 60 hektar varav ca 54 hektar avser tomtyta för lager/logistik och knappt 2 hektar för serviceverksamheter. Området ska byggas i etapper med lager/logistik i etapp 1 och 2 samt service i etapp 3. Anslutning till väg 30 ska i etapp 1 ske via en tillfällig anslutning till 846, som i sin tur ansluter till väg 30. Denna tillfälliga anslutning slopas sedan i samband med anläggande av ny järnväg Byarum-Tenhult söder om området. Planen omfattar även ny gång- och cykelbana med planskildhet under väg 30 (se kap 1.6.10). En trafikutredning har genomförts för området⁸ (Sweco april 2025, baseras på den tidigare

⁸ Trafikutredning Detaljplan för Tokarp 3:8 mfl, Sweco, 2025-04-04

utredningen för väg 846, januari 2025, se kap 0) som visar på följande trafikallsträng till följd av exploateringen:

- Lager/logistikverksamhet: 1600 fordon/dygn, varav 630 tung trafik (källa: beräknat med samma metod som en tidigare studie av WSP 2009 baserat på mätning på Torsvik där 290 hektar genererar 3 300 lastbilsrörelser, som i sin tur utgör 36 % av trafiken)
- Service (2 hektar, restaurang, närbutik, gym): 3100 fordon/dygn, varav 300 tung trafik (källa: trafikallsträngsverktyget, 2025)

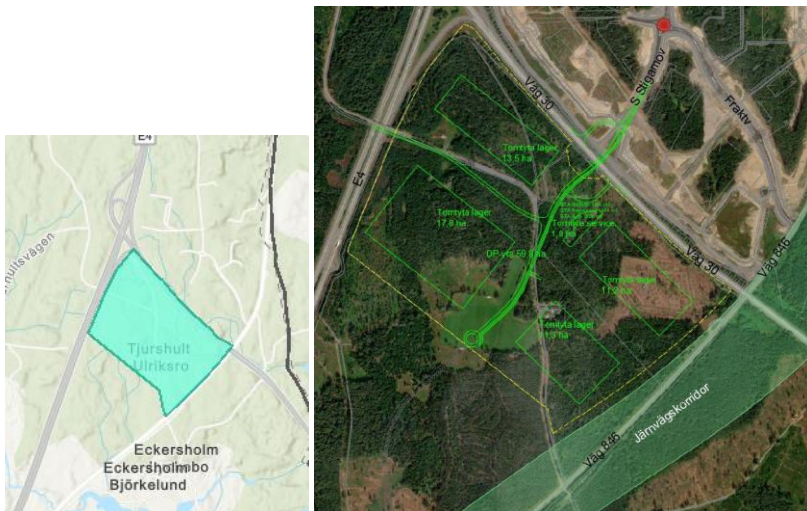
Trafikutredningen innefattar även allsträng från de ej bebyggda delarna av detaljplaneområde Södra Stigamo norr om väg 30, vilket är ca 121 hektar.

- Ej bebyggd del av Södra Stigamo: 3400 fordon/dygn, varav 940 tung trafik (källa: metod enligt WSP 2009 som beskrivs ovan)

Sammantaget bedöms planområdet generera ca 4700 fordon/dygn, varav 930 tunga fordon. Tillsammans med det ej utbyggda området i Södra Stigamo beräknas det totalt allsträngs 8100 fordon/dygn.

För att lösa trafiksituationen i området planeras i ett första skede (etapp 1–2) en ny anslutning till väg 846 anläggas i söder. Trafikutredningen visar på god kapacitet i den nya korsningen. Dock beräknas korsning mellan väg 846.03 och väg 30, sydöst om planområdet, få 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. Korsningen har redan idag trafiksäkerhetsbrister och lutningen på väg 846.03 ger ofta framkomlighetsproblem för lastbilar vintertid.

Väg 846 ligger, längs detta avsnitt, inom järnvägskorridoren för ny järnväg Byarum-Tenhult, varpå den nya anslutningen till väg 846, som anläggs i etapp 1, behöver flyttas i etapp 3. Trafikutredningen föreslår en ny korsningspunkt på väg 30 (korsningstyp F, se Figur 17) mellan väg 30 och förlängningen av Södra Stigamovägen. I samband med att denna korsning anläggs stängs också den befintliga korsning mellan väg 846.03 och väg 30 (öst om väg 846, som bedöms få kapacitetsproblem i etapp 1–2). Med den nya korsningen på väg 30, och stängning av denna korsning, bedöms kapaciteten i vägnätet vara god och kan hantera den allsträngs trafiken. I trafikutredningen anges att "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." Vidare anges att: "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."

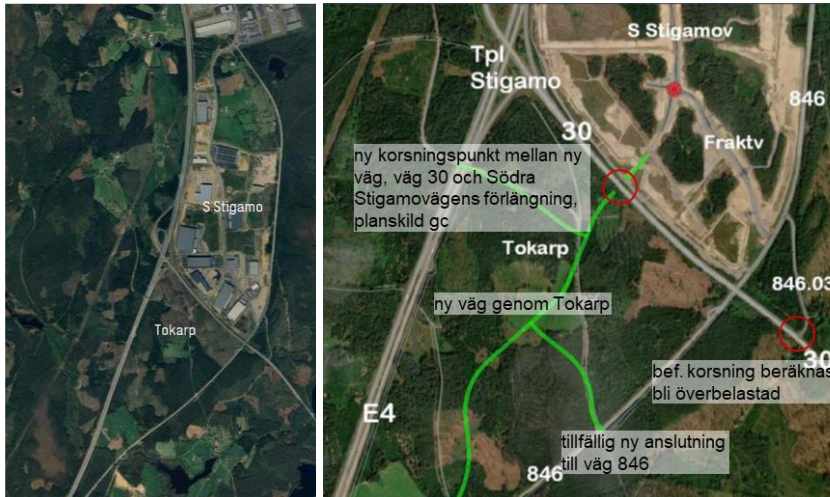


Figur 17 Planområde för Tokarp 3:8 m.fl. område för lager, logistik och verksamheter, samt förslag till slutlig utformning (etapp 3) med ny trafikplats i korsningen mellan väg 30 och Stigamovägen (källa Vaggeryds kommun resp. trafikutredning Sweco 2025)

1.6.9. Trafikutredning väg 846 vid Stigamo i Vaggeryds kommun

En trafikutredning har genomförts för väg 846 vid Stigamo (Sweco, januari 2025)⁹. I Stigamo planeras för exploatering av verksamheter (lager/logistik). En ny anslutning har föreslagits till väg 846 i söder, men då denna sträcka ligger inom järnvägskorridoren för ny järnväg Byarum-Tenhult behöver en annan anslutningsmöjlighet hittas. Det planeras även för en ny nord-sydlig väg genom exploateringsområdet som skulle kunna anslutas till väg 30 i Södra Stigamovägens förlängning. Förbindelsen med väg 30 skulle kunna utformas som en cirkulationsplats i plan i kombination med en planskild gång- och cykelpassage under väg 30. Även en ny trafikplats eller planskild korsning är tänkbara alternativ.

⁹ Trafikutredning väg 846 vid Stigamo i Vaggeryds kommun, Sweco, 2025-01-23



Figur 18 Karta över utredningsområdet samt förslag till nya vägar inom Tokarp, tillfällig anslutning till väg 846, som behöver flyttas till följd av järnvägen, samt ny korsningspunkt på väg 30. Den befintliga korsningen väg 846-väg 846.03 i öst beräknas bli överbelastad till följd av exploatering och ökad trafik. (källa: underlagskartorna hämtade från Swecos trafikutredning 2025-01-23, högra kartan är kompletterad med informationsrutor)

Beräkningar visar att den befintliga korsningen har bra kapacitet för dagens trafik och skulle kunna fortsätta användas som en etapplösning innan utbyggnaden av Tokarp har kommit så långt. Analysen visar vidare att belastningsgraden kommer att bli för hög i framtiden när området exploateras, även om hastigheten sänks till 70 km/h lokalt i korsningen. Tillfarten från väg 846.03, öster om området, blir kraftigt överbelastad med en kölängd på cirka 50-100 fordon under både för- och eftermiddag. Detta innebär att befintlig korsning inte klarar att hantera förväntade trafikflöden år 2050.

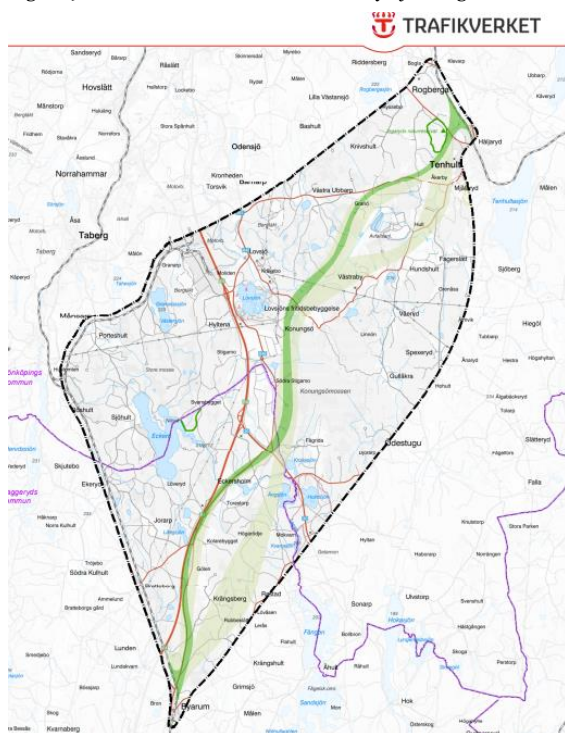
Beräkningarna för ny korsning mellan ny väg genom Tokarp och väg 30 visar på godkända kapacitetsnivåer för cirkulationsplats, förskjuten trevägskorsning samt korsningstyp F. Utformningarna har liten eller måttlig påverkan på framkomligheten för genomgående trafik på väg 30 och ingen köbildning på väg 30.

1.6.10. Gång- och cykeltrafik Tokarp

I samband med utbyggnad av Tokarp och ny väg genom området planeras även för en ny separerad gång- och cykelbana längs med ny väg och Södra Stigamovägen. Befintlig passage över Södra Stigamovägen vid korsning med Fraktvägen samt någon tillkommande passage över ny väg skapar möjlighet för gång- och cykeltrafiken att nå målpunkter på båda sidor av vägen. Genom att låta gång- och cykelbanan längs ny väg korsa väg 30 planskilt skapar detta en god framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken att ta sig mellan Södra Stigamo och Tokarp. Gång- och cykelbanan kan förlängas söderut längs ny väg och ansluta till väg 846.

1.6.11. Ny järnväg Byarum-Tenhult

Trafikverket planerar att bygga en ny järnväg mellan Byarum-Tenhult för att skapa bättre förutsättningar för attraktiva och hållbara person- och godstransporter och minska restiden mellan Värnamo och Jönköping. Projektet innebär att triangelspår byggs i både Byarum och Tenhult (ingår i projekt Y:et) för att göra det möjligt med trafik åt båda hållen i varje ort. Ett mötesspår byggs i höjd med Södra Stigamo. Det skapar möjligheter för ytterligare flytt av godstrafik från väg till järnväg. I Figur 19 redovisas vald korridor för den nya järnvägen.



Figur 19 Valt alternativ för ny järnväg mellan Byarum och Tenhult, alternativ Väst. (källa: Trafikverket, 2023-10-05)

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 till tidigast 2030 och trafikstart år 2034, se Figur 20. Järnvägsplan startade i början av 2025 och arbetsmaterial för dialog planeras vara klara hösten 2025.



Figur 20 Tidplan för projektet ny järnväg Byarum-Tenhult. (källa Trafikverket, projekthemsida 2026-02-09)

2 Förstå situationen

2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar

2.1.1. Verksamhetsområden idag

Torsvik och Stigamo är väl etablerade verksamhetsområden, med goda möjligheter till utveckling. Områdena ingår i logistikområdet LogPoint South Sweden, som omfattar delområdena Torsvik, Momarken och Stigamo, samt Moliden och Granarp som är under utveckling. Området domineras av lager- och logistikverksamheter med logistikintensiva företag såsom IKEA, Elgiganten, Bring, Aditro, Babyshop, PEN, Bubs, PostNord m.fl. I Torsvik ligger även Jönköpings kombiterminal med koppling till Jönköpingsbanan, som sköter omlastning och mellanlagring för vidare färd mot slutdestinationen. Det finns bergtäkter i både Torsvik och södra Stigamo. LogPoint South Sweden är idag ca 600 hektar stort med ca 120 företag och totalt runt 5000 anställda. De som arbetar inom området bor jämnt fördelat i hela kommunen (regionen) och majoriteten av transporter går mot/från norr. Området ligger endast 10 minuter bilväg från Jönköping och Vaggeryd, direkt intill E4 och med närhet till riksväg 40. Det är goda förbindelser mot både Jönköping och Vaggeryd, med närhet till bland annat Taberg, Norrahammar och Barnarp, samt goda förbindelser vidare mot exempelvis Nässjö, Göteborg mm. Det är ett väl etablerat område och det finns bland annat restauranger, cykelvägar, kollektivtrafik, säkra lastbilsparkeeringar och ett nytt servicecentrum som innehåller gym, företagshälsövård och restaurang. Många funktioner har öppet dygnet runt då många verksamheter är igång hela dygnet.



Figur 21 Logistikområde LogPoint South Sweden söder om Jönköping, som omfattar Torsvik och Stigamo logistikområden. (källa: LogPiont South Sweden)

2.1.2. Vägnät

E4 går genom utredningsområdet och det finns tre trafikplatser inom utredningsområdet, Torsvik, Hyltena och Stigamo. Verksamhetsområde Torsvik ansluter till E4 i trafikplats Torsvik i norr och trafikplats Hyltena i söder. Norra Stigamo ansluter till E4 i trafikplats Hyltena, via Norra Stigamovägen. Södra Stigamo ansluter till trafikplats Stigamo, via väg 30.

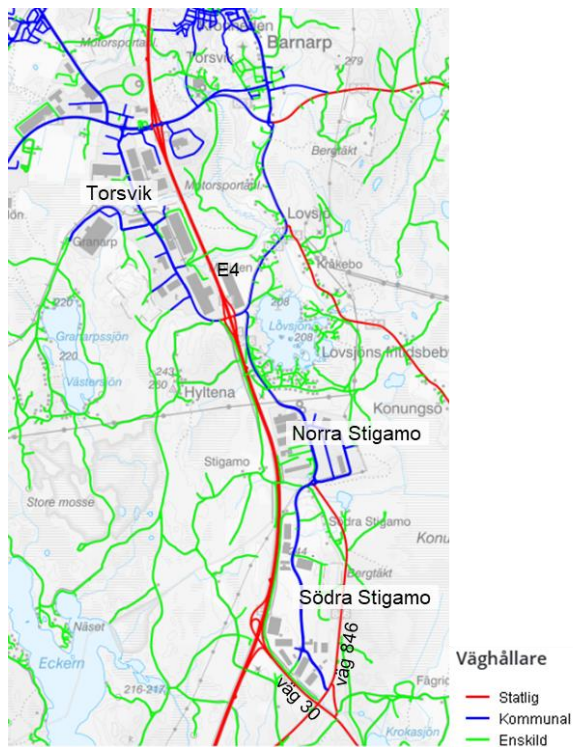
Funktion

E4 ingår i TEN-T vägnätet och är rekommenderad väg för farligt gods.

Både E4, väg 30 (söder om Stigamo södra) och väg 846 (öster om Stigamo södra) ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). E4 och väg 30 ingår i FPV för dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Därtill ingår de tillsammans med väg 846 i FPV för kollektivtrafik.

Väghållare

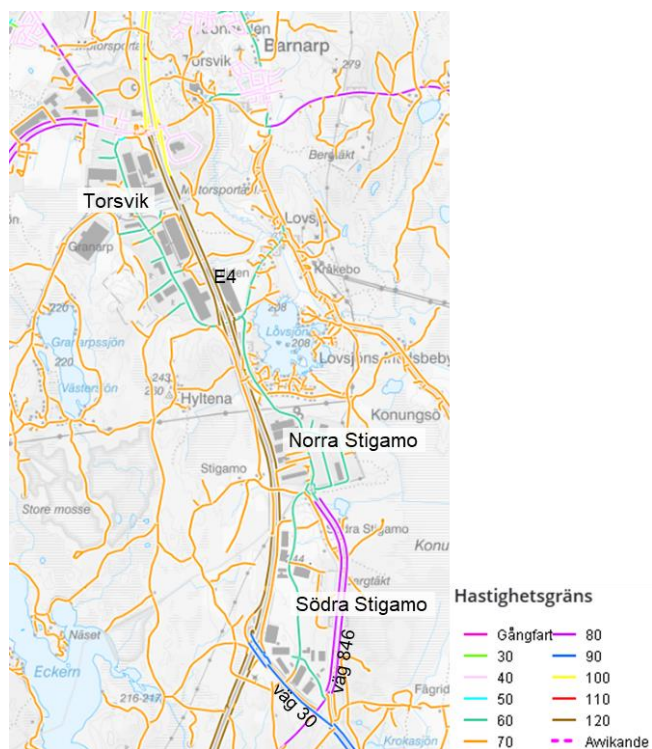
E4, som skär genom utredningsområdet, är statlig väg, liksom väg 30 och 846 i Stigamo. Övriga vägar inom verksamhetsområdena utgörs främst av kommunala vägar.



Figur 22 Väghållare för vägnätet i området kring verksamhetsområde Torsvik och Stigamo. (källa: nvdb)

Hastighetsbegränsning

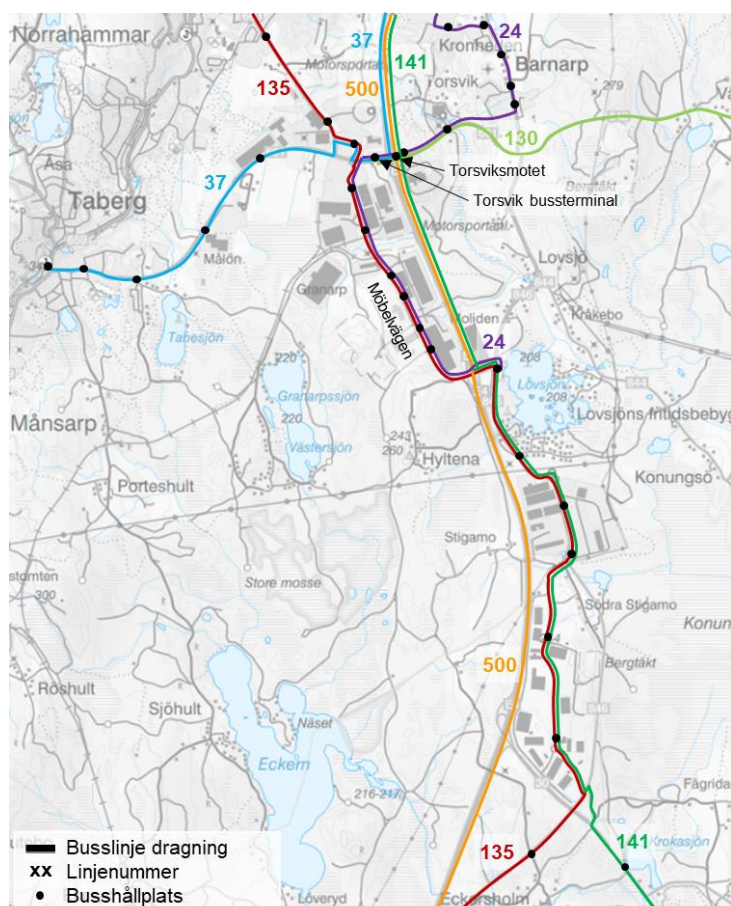
Hastighetsbegränsningen är 120 km/h på E4 genom området, som sänks till 100 km/h norr om Torsvik. Inom verksamhetsområdena är hastighetsbegränsningen generellt 60 km/h.



Figur 23 Hastighetsbegränsning på vägarna i området kring verksamhetsområde Torsvik och Stigamo. (källa: nvdb)

2.1.3. Kollektivtrafik

Det går sex busslinjer inom utredningsområdet och det finns ett flertal hållplatser i både Torsvik och Stigamo. Fyra av linjerna stannar i norra Torsvik och två linjer kör sedan vidare ner genom Torsvik via Möbelvägen, längs vilken det är tätt med hållplatser. Två busslinjer går genom Stigamo, där hållplatserna är mer utspridda än i Torsvik. En av linjerna (135) förbinder Torsvik och Stigamo. I Figur 24 finns en översikt över alla busslinjernas dragning samt placering av hållplatserna.



Figur 24 Busslinjer och busshållplatser inom och i anslutning till utredningsområdet.

Linje 37 är en snabbusslinje mellan Jönköpings Centrum-Torsvik-Taberg. Linjen går genom norra Torsvik med ett stopp i Torsvik (bussterminalen) och två stopp i Målon (väster om Torsvik) vid befintliga verksamheter. Linjen har halvtimmestrafik i rusinstid, men saknar kvälls- och nattrafik.

Linje 500 är en snabbusslinje mellan Jönköping och Värnamo. Bussen går längs E4 och stannar vid Torsviksmotet. Linjen har två avgångar i timmen i högtrafik, och trafikerar även sen kväll.

Genom Torsviksområdet, i nordsydlig riktning längs Möbelvägen, går två busslinjer; 24 och 135. Det finns sex hållplatser längs sträckan, som ligger relativt tätt lokaliserade vid infart till större

verksamheterna i området. Linje 24 går mellan Jönköpings Centrum–Råslätt–Barnarp–Torsvik–Hyltena. Bussen går var 20:e minut i högtrafik och har god täckning även sen kväll. Linje 135 är en Industrilinj mellan Jönköping–Vaggeryd, och den enda busslinjen som förbinder Stigamo och Torsvik. Linje 135 är anpassad till industriskift med tät trafik morgon och kväll, men saknar trafik sen kväll/natttid.

Genom Stigamoområdet går två busslinjer; linje 135 (som även går genom Torsvik) och linje 141 från Jönköping, som ansluter till Stigamoområdet i trafikplats Hyltena. Linje 141 har relativt gles och oregelbunden trafik. Det är således dålig täckning sen kväll/natttid i Stigamo, bättre täckning i Torsvik.

Linje 130 går mellan Jönköping–Tenhult med trafik tidig morgon till sen kväll.

Det är endast linje 24 och 500, och till viss del linje 130 och 135 som har god täckning kvällstid. Det går nästan ingen trafik mellan 22.00–04.30 på vardagar. Trafikbudget glesnar mycket ju längre från Jönköping man kommer.

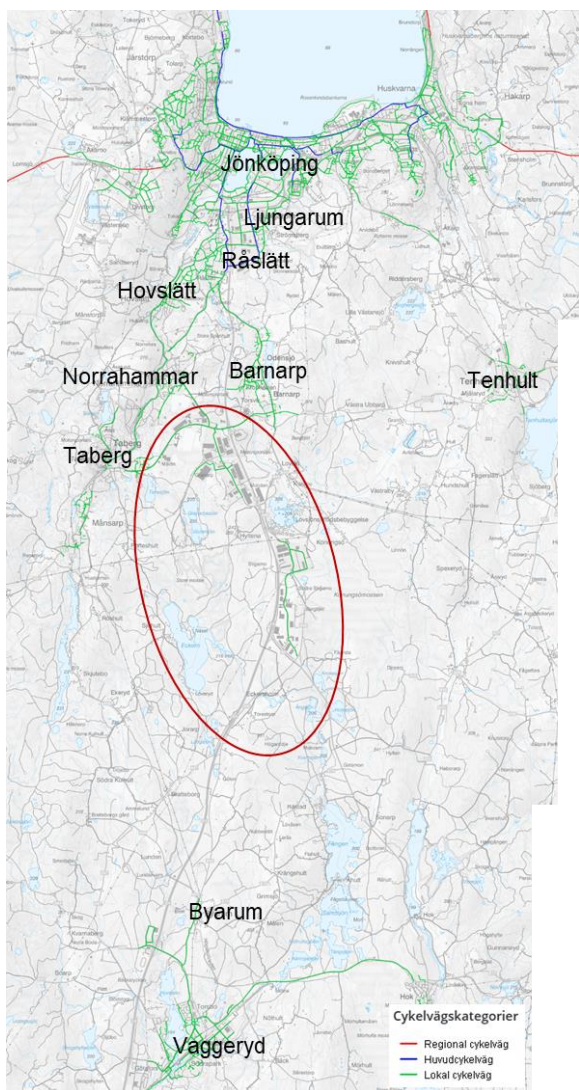
Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan sägas att det är relativt tät trafik under både morgon och eftermiddag, främst i/kring Torsvik. Det är dock dålig täckning på natten, även på kvällen i Stigamo och det är nästan ingen trafik mellan 22.00–04.30 på vardagar. Tidtabellerna är generellt sett inte anpassade till skiftarbetestider. Trafikbudget är som högst i norra delen och glesnar mycket ju längre från Jönköping man kommer.

2.1.4. Gång- och cykeltrafik

Koppling till cykelnätet i stort

Det finns ett relativt väl utbyggt cykelnät i Jönköping med omnejd som sträcker sig söderut till Torsvik. Från utredningsområdet är det således relativt god tillgänglighet med cykel norrut och västerut, men det saknas cykelnät mot söder och mot öst (mot Tenhult), se Figur 25. Det finns ett internt gång- och cykelnät i både Torsvik och Stigamo, men det saknas koppling områdena emellan.



Figur 25 Utredningsområdets (röd oval) lokalisering i förhållande till samt koppling till cykelvägnätet i Jönköpings kommun och norra delen av Vaggeryds kommun. (källa nvdb)

Det är relativt långa avstånd mellan verksamhetsområdena och kringliggande orter. Generellt brukar 5 km anses vara ett rimligt cykelavstånd. Avstånd från Torsvik till närliggande orter (från cirkulationsplats Möbelvägen, avstånd avser cykelväg):

- Barnarp: ca 3 km
- Råslätt: ca 7,5 km
- Ljungarum: ca 10 km
- Jönköping: ca 13 km
- Taberg: ca 4,5 km
- Norrahammar: ca 2,5 km
- Hovslätt: ca 7 km
- Tenhult: saknas gc-bana, avstånd ca 11 km längs väg 842

Från Stigamo saknas gång- och cykelbana söderut. Det är möjligt att ta sig längs väg 846, men hastighetsbegränsningen är 80 km/h och vägen pekats ut som olämplig att cykla på enligt Tyréns Cykelbarhetsklassificeringskarta¹⁰. Avståndet från Södra Stigamo till närliggande orter:

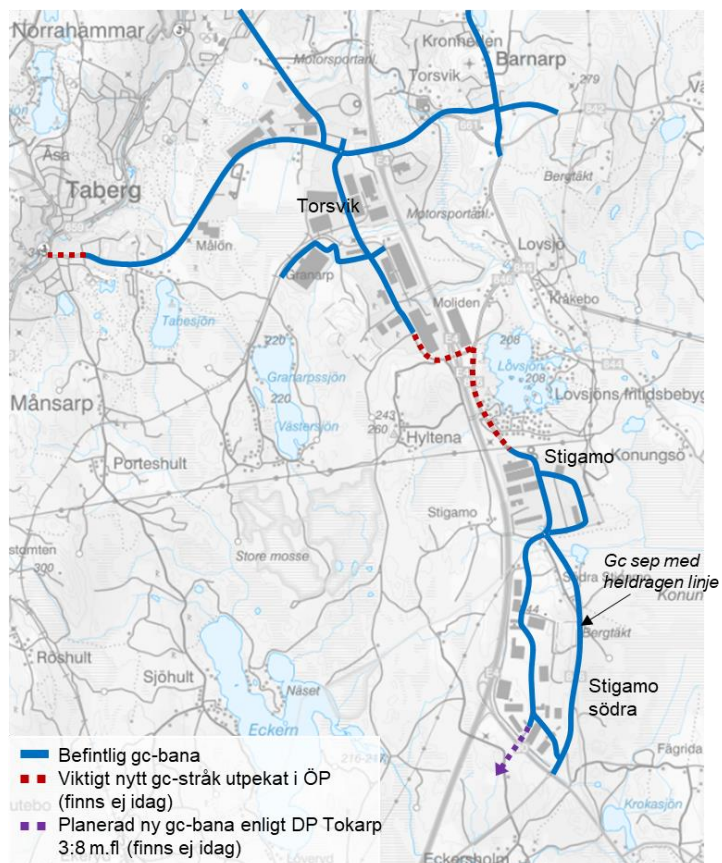
- Byarum: saknas gc-bana, avstånd ca 11,5 km längs väg 846
- Vaggeryd: saknas gc-bana, avstånd ca 16 km längs väg 846

Gång och cykelnät inom Torsvik och Stigamo

Det finns ett relativt väl utbyggt huvudcykelnät i både Torsvik och Stigamo med separerade gång- och cykelbanor längs huvudlederna, se Figur 26. I Torsvik finns separerad gång- och cykelbana längs Tahevägen/Thorsviksvägen som förbinder Taberg och Barnarp/Odensjö, och korsar E4 i trafikplats Torsvik. Från Tahevägen/Thorsviksvägen ansluter gång- och cykelbana söderut längs Möbelvägen (ner genom industriområdet till Lampvägen), samt norrut genom norra Torsvik, längs Barnarpsvägen mot Norrahammar. I Stigamo finns gång- och cykelbana längs Norra Stigamovägen och längs Transportvägen som går genom industriområdet. Längs väg 846 finns avgränsad yta för oskyddade trafikanter på båda sidor vägen, som avskiljs med heldragen linje. Norr om väg 30 märks de även ut med vägmärke för gång- och cykelbana.

Det saknas gång- och cykelförbindelse mellan Torsvik och Stigamo. Detta stråk är utpekats som ett viktigt nytt stråk i Jönköpings kommuns översiktsplan. I detaljplan för Tokarp 3:8 m.fl planeras för en ny gång- och cykelbana från Södra Stigamovägen söderut till nytt exploateringsområde söder om väg 30, samt en planskild gång- och cykelpassage under väg 30.

¹⁰ <https://www.tyrens.se/projekt/samhaellsplanering/cykelbarhet-ett-underlag-foer-kartor-och-analyser/>

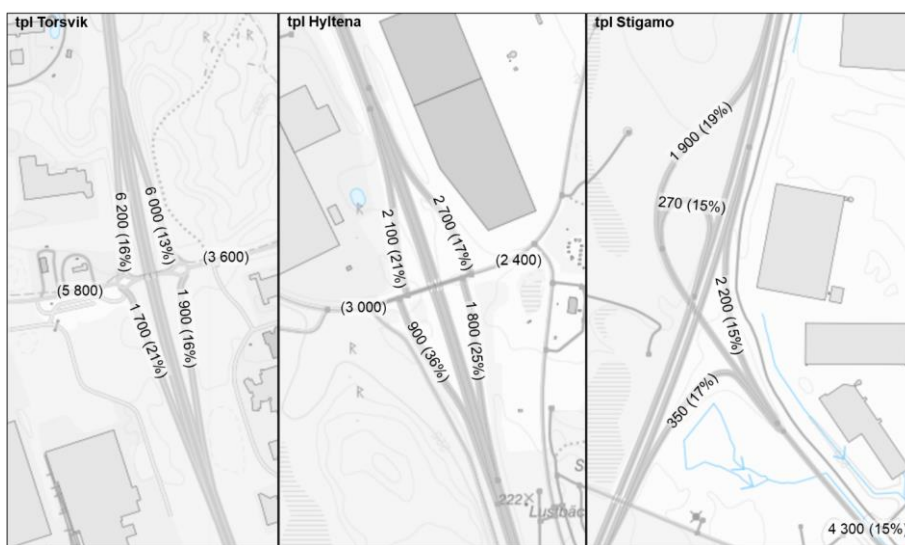


Figur 26 Befintligt gång- och cykelnät (blå) kring Torsvik och Stigamo samt saknade länkar (röd) som utpekas i ÖP som viktiga nya stråk för att länka samman områdena samt planerat nytt stråk i södra Stigamo (lila) till nytt exploateringsområde.

kommuns Visummodell där siffrorna genererats av modellen, men kalibrerats mot tidigare mätningar. (källa: Trafikverket Vägtrafikflödeskartan resp. Jönköpings kommun)

Av resultaten kan utläsas att trafikflödet är högre i Torsvik än i Stigamo samt att trafiken generellt ökar ju längre norrut på E4 man kommer. Av trafikplatserna är Trafikplats Torsvik mest belastad och det är också höga flöden väst om trafikplatsen, på Thorsviksvägen/Tahevägen. Även Möbelvägen, som går i nordsydlig riktning genom Torsvik, är relativt högt belastad.

Det saknas trafikmätningar på ramperna i trafikplatserna, men i trafikflödeskartan finns bedömt flöde utan stödmätning från 2020 (Trafikverket), se Figur 28 (siffrorna inom parentes kommer från Jönköpings kommuns Visummodell).



Figur 28 Trafikflöde idag i de tre trafikplatserna inom utredningsområdet (Torsvik, Hyltena, Stigamo) (ÅDT, båda riktningar). Notera att siffrorna är bedömda utan stödmätning. Trafikmängderna inom parentes på anslutande vägar härrör från Jönköpings kommuns Visummodell. (källa Vägtrafikflödeskartan resp. Jönköpings kommun)

Som synes i Figur 28 är trafikplats Torsvik klart mest belastad. Flödena är störst i riktning mot/från verksamhetsområdena. Samtliga trafikplatser har betydligt högre trafikflöde i de norra av-/påfartsramperna, vilket tyder på att flödet till/från norr (bl.a Jönköping) är betydligt större än flödena söderifrån. Detta är allra tydligast i trafikplats Torsvik där trafikflödet på de norra på-/avfartsramperna är ca 6 000 fordon/dygn jämfört med under 2 000 fordon/dygn i södra delen av trafikplatsen.

2.2.2. Trafikflöde framtid

En generell uppräknig av trafiken på de statliga vägarna har genomförts med Trafikverkets trafikutvecklingstal för vägtrafik.

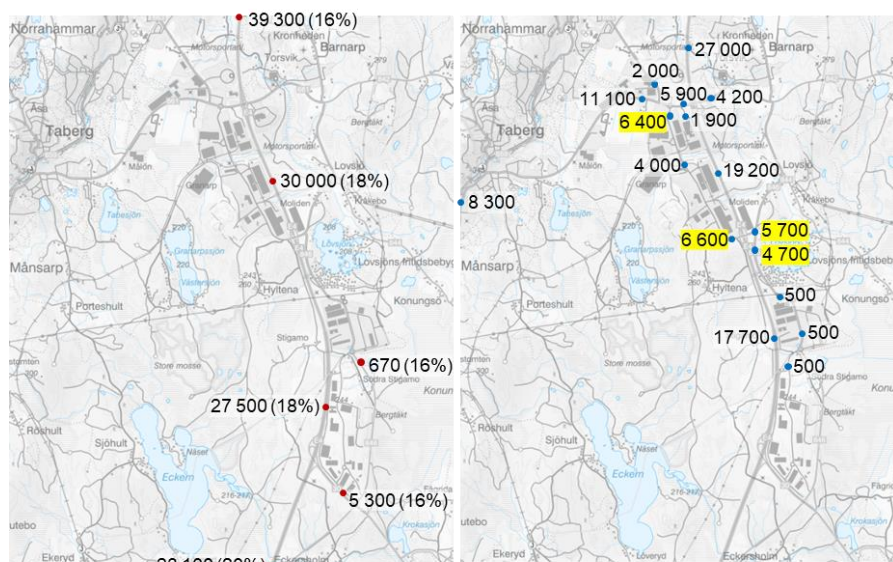
Uppräknigstal för Jönköpings län, årlig utveckling 2019–2045:

- Personbil: ökning med 0,87 % per år
- Lastbil: ökning med 1,26 % per år

Därtill har ett framtida scenario från Jönköpings kommuns Visummodell inhämtats. De kommunala siffrorna avser scenario 2050 med full utbyggnad enligt översiktsplanen samt uppfyllande av kommunens färdmedelsmål. Som beskrivs i kapitel 2.2.1 bedöms resultaten i Visummodellen inte vara

helt tillförlitliga, varpå de snarare ska ses som en indikation än exakta flöden. Därtill är det inte troligt att kommunens färdmedelsmål om en minskning av andelen biltrafik kommer att minska från 62 % år 2019 till 49 % år 2050 då det aktuella området är mycket bildominerat och ligger externt; det är troligare att siffran kan uppnås i samhällena/tätorterna. Därför är det troligt att trafikflödet på de kommunala vägarna snarare är högre än vad kartan nedan visar. Syftet med kartan är främst att visa på var kommunen bedömer att de största förändringarna kommer att ske.

I Figur 29 nedan visas det framtida trafikflöde år 2045–2050. Den vänstra kartan (röda punkter) visar Trafikverkets mätningar som räknats upp till 2045 med Trafikverkets alstringstal. Dessa siffror tar *inte* hänsyn till exploatering och färdmedelsmål enligt Jönköpings kommuns översiktsplan Den högra kartan (blå punkter) visar framtida trafikflöden från Jönköpings kommuns Visummodell, för ett framtida scenario år 2050 med allt utbyggt enligt detaljplan och med uppfyllda färdmedelsmål.



Figur 29 Framtida trafikflöden i området år 2045-2050. Den vänstra kartan visar prognos 2045 med uppräknad av mätsiffror enligt Trafikverkets alstringstal, dessa siffror tar *inte* hänsyn till ÖP. Den högra kartan visar trafikflödet 2050 utifrån Jönköpings kommuns Visummodell, med allt utbyggt enligt ÖP samt färdmedelsmål. Gulmarkerade siffror visar de största förändringarna.

Av resultaten från kommunens Visummodell kan utläsas att de största trafikökningarna bedöms ske på Möbelvägen i Torsvik, samt vid trafikplats Hyltena. Samtidigt visar resultatet på en minskning av trafiken på E4 jämfört med idag, vilket inte antas vara ett rimligt scenario. I Tabell 4 visas resultaten från Jönköpings kommuns Visummodell för nuläget och framtida scenario 2050, samt vilken förändring det innebär. Tabellen visar även Trafikverkets uppmätta flöden på E4 år 2023, som jämförelse med kommunens siffror. Kolumnen ID refererar till punkterna i Figur 30. De gulmarkerade raderna markerar de punkter med störst förändring och de rödmarkerade är punkterna på E4 som visar på kommunens resultat, och prognostiserade minskning, jämfört med Trafikverkets mätresultat.

Tabell 4 Trafikflöden inom utredningsområdet enligt Jönköpings kommuns Visummodell idag och 2045, respektive Trafikverkets mätsiffror på E4 från 2023. (källa: Jönköpings kommun resp. Trafikverket Vägtrafikflödeskartan)

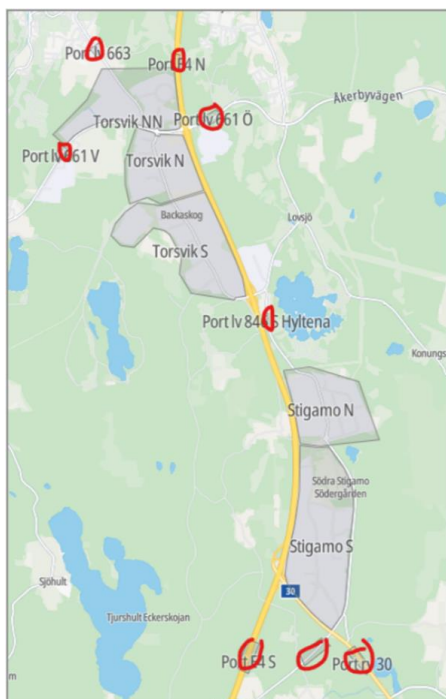
ID	Kommunen Flöde idag	Kommunen Flöde 2050	förändring	Trv mät 2023
1	9 416	8 289	-1 127	
2	10 140	11 071	931	
3	1 806	1 979	173	
4	4 844	6 365	1 521	
5	1 825	1 856	31	
6	5 824	5 866	42	
7	27 587	26 917	-670	32 000
8	3 640	4 220	580	
9	20 834	19 162	-1 672	
10	3 018	4 008	990	
11	20 834	19 162	-1 672	24 400
12	2 970	6 591	3 621	
13	2 374	5 765	3 391	
14	1 420	4 696	3 276	
15	23 021	17 723	-5 298	22 400
16	562	503	-59	
17	562	503	-59	
18	562	503	-59	
19	0	0	0	
20	23 021	17 723	-5 298	22 400



Figur 30 Punkter där trafiksigniferna från Jönköpings kommuns Visummodell hämtats.

2.2.3. Flödesfördelning

Inom åtgärdsvalsstudien har ett uttag från navigationssystemet TomTom gjorts, som underlag för analys av flödesfördelningen på vägarna inom området. TomTom-datan ger en samlad bild över hur trafiken i området fördelar sig och var de största trafikströmmarna går. Data inhämtas genom att ett fordon registreras vid två punkter inom området; en startpunkt och en slutpunkt, där vissa punkter är så kallade portzoner och andra är delar av verksamhetsområdet. Portzonerna utgör inte fordonets faktiska start-/slutpunkt, utan är den zon fordonet kör in/ut från det aktuella området. Observera att datan omfattar alla fordonstyper och det går inte att utläsa vilka som är tunga respektive lätta fordon. Därtill har en Select link-analys gjorts. Select link är ett verktyg i TomTom Move där man kan se vart alla fordon som passerar en viss länk kommer ifrån och skall till. Detta är gjort för två länkar på E4, en söder om tpl Stigamo i norrgående riktning och en norr om tpl Torsvik i södergående riktning. Syftet är att se hur stor del av trafiken på E4 som kör av i respektive trafikplats.



Figur 31 Zoner för TomTom-datan; delar inom verksamhetsområdena respektive portzoner.

TomTom-datan är insamlad under fyra veckor i augusti 2024 (vecka 32–35), endast vardagar. Då det är många som har semester under denna tid har endast data från vecka 35 använts då de flesta antas vara tillbaka på jobbet och trafikflödet mer representativt för normalläget avseende pendling och transporter. En jämförelse har även gjorts för vecka 34 och fördelningen ser likadan ut.

TomTom-datan är inte helt tillförlitlig avseende exakt antal fordon, då det finns ett visst bortfall av fordon som inte registreras (saknar GPS/mobil) samt att vissa fordon endast registreras vid startpunkt, vilket ger ett relativt stort internt flöde (dvs flöde med samma zon som både start och slut). Resultatet från TomTom har därför använts för att beräkna andelar, medan trafikflöde (ÅDT) hämtats från trafikmätningar. En viss del av interna flöden kan vara rimligt inom ex Torsvik, men inte i

portzonerna. Utredningen har därför valt att plocka bort alla dessa från resultatet och beräkna procentsatser (fördelning) endast på den trafik som har olika start- och slutpunkter.

Analys av TomTom-datan visar bland annat att:

- 50-60 % av trafiken kör till/från E4 N från både Torsvik och Stigamo
- ca 10 % av trafiken kör till/från E4 S från både Torsvik och Stigamo
- dvs ca 60-70 % av trafiken från både Torsvik och Stigamo ska till/från E4
- det är en del interntrafik i Torsvik; ca 10-15 % av trafiken i Torsvik är trafik mellan zonerna i Torsvik (NN/N/ S)
- runt 10-15 % av trafik till/från Stigamo ska till/från Hyltena (port 846). Det går inte att utläsa vart de ska sedan, men kan vara mot öst mot Tenhult, väg 40 etc. (ej till E4, den trafiken ingår i port E4 N eller E4 S)
- de största korsande rörelserna över E4 sker i Trafikplats Torsvik, mellan port Torsvik och väg 661 Ö (mot bl.a Tenhult och väg 40 mot bl.a Nässjö)
- ca 10 % av trafiken till/från Torsvik N korsar E4 till/från väg 611
- ca 5 % av trafiken till/från Torsvik S korsar E4 till/från väg 611
- det är väldigt lite utbyte mellan Stigamo och Torsvik (få korsar E4)

2.3. Resultat från Enkätundersökning

Inom Åtgärdsvalsstudien har en enkätundersökning genomförts där en enkät med frågor om verksamheternas storlek, transporter och resvanor för anställda, upplevda problem mm skickades ut till ca 100 av företagen inom Torsvik och Stigamo. Totalt inkom 16 svar, varav 8 är lager/logistik-verksamhet. Det är relativt låg svarsfrekvens, men då flera av svaren kommer från större verksamheter bedöms de ändå ge en god indikation kring situationen idag. Resultaten har sedan använts i det vidare arbetet med trafikanalys/trafikplanering och som input kring problem/brister samt underlag för trafikplanering och flödesfördelning, för området vid exploatering.

Enkätundersökningen visar bland annat att

- Majoriteten av de anställda kör bil (ca 80-90 %). Andelen kollektivtrafik ligger generellt sett runt 5-10 %, men upp emot 40 % på enstaka företag. Cykel utgör endast någon enstaka procent.
- Transporterna går främst till/från E4. Fördelningen mot norr och söder (dvs hur stor andel av transporterna som kör åt respektive håll på E4) varierar mellan olika företag.
- Vid anslutning till E4 används generellt sett den trafikplats som ligger närmast. De verksamheter som ligger mellan två trafikplatser väljer i stor utsträckning den trafikplats som ligger åt rätt håll. (ex en verksamhet som ligger mellan trafikplats Torsvik och trafikplats Hyltena väljer Torsvik för norrgående trafik och Hyltena för södergående trafik).
- Maxtimmarna (när trafikflödet är som högst) för de anställda infaller generellt sett runt kl 15-17, men även morgon kl 6-7. Att trafikflödet är högt under eftermiddagen kan bero på skiftbytet mellan dag och kväll, som bedöms vara de två största skiften som samtidigt belastar trafiksystemet. Skiftbytet på morgonen kan vara något mindre trafik då det oftast är färre som jobbar under nattsiftet och att detta skiftbyte därmed genererar lägre belastning i trafiknätet. Maxtimmen för transporter är mer utspridd över dygnet.

I enkäten ställdes även frågor kring planerad utökning av verksamheten. Ett par verksamheter planerar mindre expanderings under kommande år. Den största förändringen är att Postnord Torsvik ska flytta hela sin verksamhet till Stigamo under första kvartalet 2028.

Enkäten omfattar även frågor om huruvida verksamheterna genomfört satsningar för att minska bilåkandet hos sina anställda och om detta givit någon effekt. En del företag har gjort satsningar för att främja resor med både cykel och/eller buss (ex leasing/förmåncykel respektive subventionerat busskort), men ingen av de svarande upplever någon direkt effekt på de anställdas resvanor. Majoriteten väljer fortsatt bilen.

Enkäten i sin helhet kan erhållas vid förfrågan till projektledaren.

2.4. Exploatering och Trafikalstring

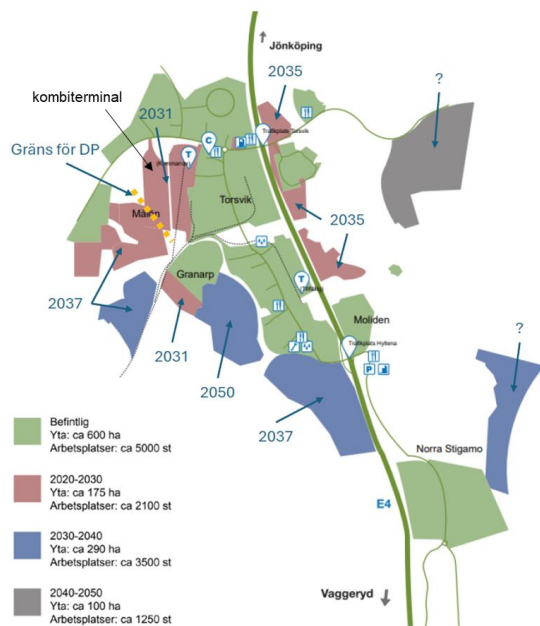
Som beskrivs i kapitel 1.6 pekar både Jönköpings och Vaggeryds kommuner ut stora områden för fortsatt utveckling av verksamheter och industri i Torsvik och Stigamo i sina översiktsplaner. Utvecklingen drivs av SMUAB (Torsvik och norra delen av Stigamo) och Vaggeryds kommun (södra delen av Stigamo). Närheten till E4 gör att området är mycket attraktivt för företag att både etablera sig och växa på.

Det är inte helt klart exakt vilka verksamheter som kommer att etableras i området, men enligt SMUAB kommer det att röra sig om samma typ av verksamhet som idag, det vill säga främst företag inom logistik och lager. Det planeras inte för någon externhandel, men det kan komma att etableras en mindre del serviceverksamheter/restauranger i och med att området växer (fler anställda, ökat behov av service). Enligt SMUAB finns dock ingen restaurang eller liknande med i aktuella detaljplaner. De restauranger som finns i området idag utgörs av personalmatsalar i anslutning till företag, som utvecklats till att bli restauranger även för externa besökare, samt ett McDonalds i norra Torsvik.

Trafikalstringsberäkningar och resultat i denna åtgärdsvalsstudie redovisas i två tidsperspektiv; innan 2040 respektive efter 2040.

2.4.1. Nya logistikområden Torsvik och Stigamo, Jönköpings kommun

LogPoint South Sweden planeras att, i enlighet med Jönköpings kommuns översiktsplan, utvecklas i etapper och växa till ungefär dubbla storleken jämfört med idag (målår 2050), se Figur 32. Utvecklingsområdena härrör från kommunens översiktsplan (2023) och avser i första hand logistik/lagerverksamhet, liksom idag. Notera att utbyggnadstakten (årtalen) reviderats under arbetet med åtgärdsvalsstudien; det är siffrorna i kartan som är de senaste. Omfattningen avseende yta och antal anställda för respektive område är densamma.



Figur 32 Befintliga verksamhetsområden samt översiktsplanens utpekade utvecklingsområden inom logistikområdet LogPoint South Sweden med olika tidshorisonter. Det är årtalen i kartan som gäller. Exploaterings storlek utifrån färgerna gäller. (källa: LogPoint South Sweden)

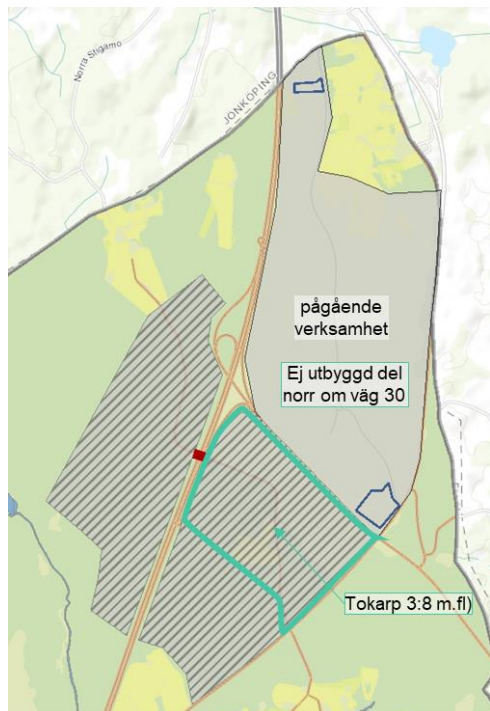
Kombiterminal

Exploateringen omfattar även en ny kombiterminal i nordvästra Torsvik, se vidare kapitel 1.6.6. Kombiterminalen ska ersätta den befintliga kombiterminalen på området. I samband med detta ska även den befintliga bangården i Jönköping utredas för att se om avveckling är möjlig. Detta kan leda till ökad intern trafik inom Torsvik, samtidigt ger en kombiterminal möjlighet till fler transporter via tåg, vilket i sin tur kan minska de långväga transporterna på väg. Kombiterminalen kan vidare innebära att den interna trafiken ökar till följd av att fler verksamheter kör till den nya kombiterminalen för att lämna av gods, som körs vidare med tåget, istället för att som idag köras ut med lastbil på E4 direkt.

2.4.2. Nya logistikområden Stigamo, Vaggeryds kommun

I Vaggeryds kommuns översiktsplan finns utpekade utvecklingsområden för verksamheter och industri i södra Stigamo, öst respektive väst om E4. Översiktsplanen omfattar företagsområde med transportintensiva verksamheter och omgivningspåverkande och tillståndspliktiga verksamheter. Området öster om E4 planeras utvecklas på kort till medellång sikt (det finns en pågående detaljplan för norra delen; Tokarp 3:8 m.fl) och området väster om E4 planeras på medellång sikt. Området på östra sidan ligger i anslutning till väg 30. Det finns en befintlig planskildhet över E4 mellan de två utbyggnadsområdena (se röd markering i Figur 33), men det är endast en smal asfaltsbelagd bro som ansluter till grusvägar (skogsvägar).

Norr om väg 30 finns pågående verksamheter, samt ett ej utbyggt område dit bland annat PostNord Torsvik ska flytta (planerad flytt 2028) samt ytterligare företag etableras.



Figur 33 Utvecklingsområden för industriverksamhet i Stigamo (källa: Vaggeryds översiktsplan, 2024).

2.5. Trafikalstring

Den planerade exploateringen kommer att generera ny trafik och skapa stor påverkan på den omkringliggande infrastrukturen. Hur mycket trafik som alstras beror till stor del på vilken typ av verksamhet som etableras då variationen är stor i hur många trafikrörelser olika verksamheter genererar. Skillnaderna gäller både hur många besökare verksamheterna har, hur transporttunga de är samt personaltätheten inom de olika verksamheterna. Sammansättningen av den alstrade trafiken varierar också mellan olika verksamhetstyper.

Flera andra faktorer och variabler påverkar också storleken och färdmedelsfördelningen av den alstrade trafiken, exempelvis lokalisering, närhet till kollektivtrafik, cykelnät och tillgänglighet till parkering.

Planerna för Torsvik och Stigamo är i ett tidigt skede varför förutsättningarna för trafikalstringen är på översiktlig och generell nivå. Området antas utgöras av främst logistik/lager, och det är denna användning som utgör förutsättningen för trafikalstringsberäkningarna i denna utredning.

Beräkning av trafikalstringen har genomförts på olika sätt för delen som ligger inom Jönköpings kommun och delen som ligger inom Vaggeryds kommun. För Jönköpings kommun har trafikalstringstal tagits fram, som sedan applicerats på den verksamhetsutveckling som planeras enligt översiktsplanen (LogPoint). För Vaggeryds kommun utgår alstringsberäkningen från den tidigare trafikutredningen som gjorts för Tokarp 3:8 m.fl. Den trafikalstring som beräknas inom den tidigare utredningen appliceras även på resterande exploatering i området. Metoderna har jämförts och ger liknande alstringstal (framtagna alstringstal för delen inom Jönköpings kommun bygger till stor del på samma underlag som de alstringstal som använts i Tokarp 3:8).

Inledningsvis gjordes ett försök att hitta mer detaljerad information om den kommande exploateringen i planprogram/detaljplaner/andra utredningar, för att kunna göra mer korrekta antaganden/uppskattningar. Slutsatsen av detta arbete var dock att det inte finns mer tillförlitlig information att tillgå i den omfattning som krävs, varför den mer översiktliga informationen från översiktsplanerna används. Exempelvis har det gjorts en separat utredning för kombiterminalen, men även denna är förenad med stora osäkerheter, varför även denna ingår i den samlade beräkningen (dvs. den utgör ingen egen specifik post i alstringsberäkningen). En mer detaljerad studie bedöms vara förenad med så stora osäkerheter att denna åtgärdsvalsstudie fått ta ett steg tillbaka och räkna på en mer översiktlig nivå. För delen inom Vaggeryd har en nyligen genomförd trafikutredning genomförts som bedöms vara rimlig att utgå ifrån, därför har denna använts för resterande del inom Vaggeryd.

2.5.1. Trafikalstringstal (används för området inom Jönköpings kommun)

Bedömning av trafikalstring från de nya logistikverksamheterna, avseende både personbilar och lastbilar, är svårt att göra då det idag inte finns några generella trafikalstringstal för denna verksamhetskategori. Inom åtgärdsvalsstudien har en jämförelse med ett antal andra studier genomförts (bland annat inom Flahult, Tokarp), samt referensobjekt (verksamhetsområden med liknande markanvändning), Trafikverkets Effektsamband och avstämning mot svaren i enkätundersökningen. Sammanställningen utgör grunden för framtagande av trafikalstringstal.

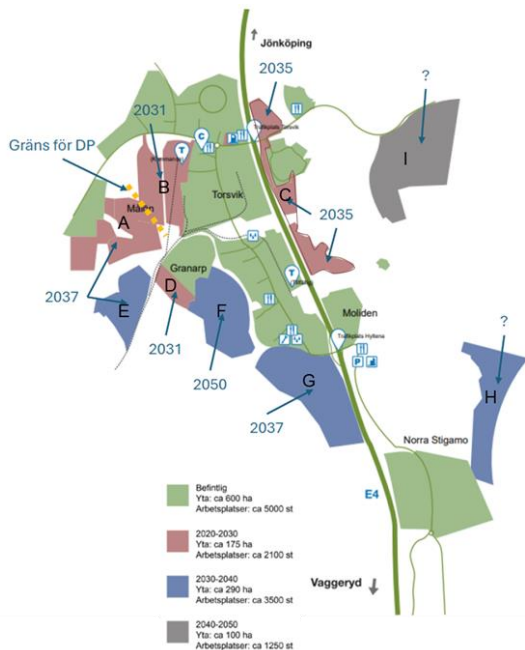
I ett första skede har alstringstal utifrån markyta tagits fram. Utifrån underlaget landar utredningen i ett alstringstal på 35 fordon/dygn per hektar markyta. Markyta avser den totala ytan för respektive område som redovisas i underlaget från LogPoint med antagande om en exploateringsgrad på ca 40-60 %. Trafiken avser den totala trafiken som verksamheten genererar, dvs transporter, anställda, besökare etc. Andelen tung trafik antas vara 30 %, i enlighet med liknande områden.

Tabell 5 Trafikalstringstal för logistik/lager utifrån tidigare utredningar och referensobjekt. I denna ÅVS används alstringstal 35 fordon/dygn per hektar markyta.

Sammanfattning resultat	f/d per hektar
Öggestorp	44
Landskrona	40
Helsingborg	20
Tokarp 3:9	30
(WSP 2009)	32
Trv Effektsamband	30
medel	33
Antagande i denna ÅVS	35

Därefter har även alstringstal baserat på antal anställda tagits fram. Utifrån underlaget antas alstringstal 3 fordon/dygn per anställd. Även här avser alstringstalet den totala trafiken som verksamheten genererar, dvs transporter, anställda, besökare etc. Andelen tung trafik är densamma (30 %). Trafikverkets Effektsamband visar på 2,5 f/d per anställda för lager, i denna studie antas något högre (3) för att ta höjd för viss service mm samt det faktum att det aktuella området ligger externt och är mycket bildominerat, vilket också enkäten visar. Siffran i Effektsamband har justerats även i andra utredningar.

Alstringstalen har applicerats på den exploatering som planeras enligt översiktsplanen, som redovisas i Figur 34. De färgade områdena har delats in i delområden A-I, för att få en klarare bild av var trafiken alstras och när i tiden det planeras ske, eftersom de tidigare tidsspannen ändrats.



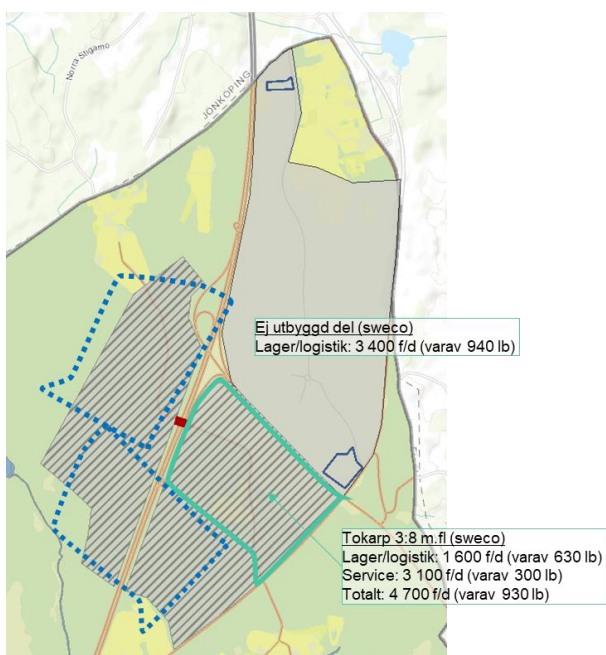
Figur 34 Exploatering i Torsvik och Stigamo, enligt Jönköpings kommuns översiktsplan, uppdelat i delområden A-I. Årtalen i kartan är de senaste, men total exploatering per färg är densamma. (källa: LogPoint)

Resultaten från beräkningarna med de olika alstringstalen (per hektar respektive per anställd) har jämförts med varandra. Beräkningarna visar på ett liknande resultat, vilket tyder på att de är rimliga att gå vidare med. Åtgärdsvalsstudien har valt att gå vidare med den högre siffran för att inte underskatta resultatet.

2.5.2. Trafikalstring södra delen (används för området inom Vaggeryds kommun)

Trafikalstringsberäkning för södra delen av Stigamo, som ligger inom Vaggeryds kommun, utgår från tidigare trafikutredning i samband med detaljplan för Tokarp 3:8 m.fl (Sweco, 2025). Den utredningen omfattar 54 ha logistik/lager samt 2 ha service (dvs 4 %). Service (gym, restaurang mm) genererar betydligt mer trafik per hektar än lager/logistik). Då det planeras för service inom denna del av området är det föga troligt att det bli någon betydande serviceverksamhet i resterande del av det nya exploateringsområdet. Resterande del av området antas utgöras av lager/logistik och alstringen för lager/logistik-delen av Tokarp 3:8 har därför applicerats på resterande del av området, medan betydande alstring från service antas ske inom Tokarp 3:8 m.fl. Resterande del av området antas vara ca dubbelt så stort som Tokarp 3:8 m.fl, se Figur 35.

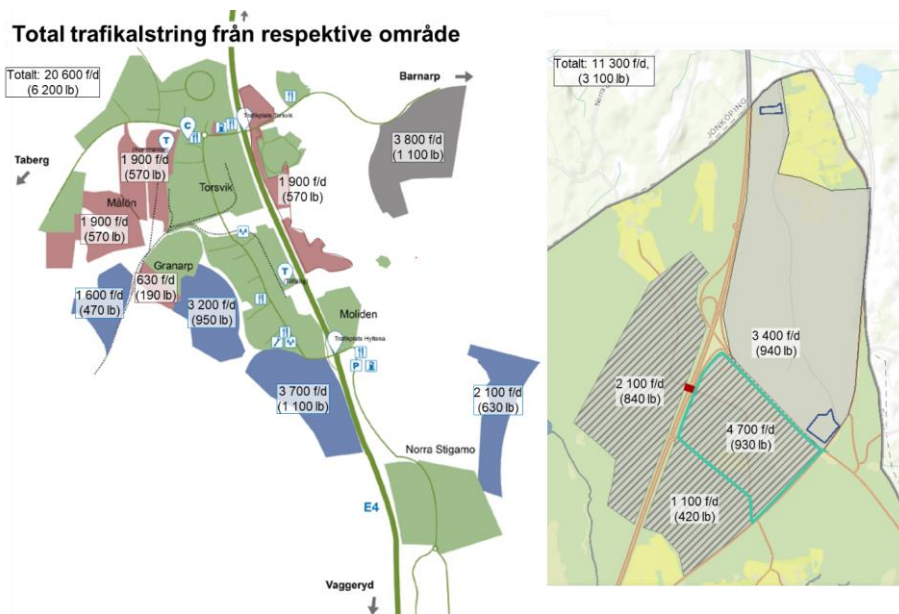
Den tidigare trafikutredningen omfattar även en "ej utbyggd del" norr om väg 130, för vilken det finns beräknade flöden. Dessa tas med även i denna åtgärdsvalsstudie och exploateringen avser PostNord Torsvik som ska flytta sin verksamhet från Torsvik till Stigamo 2028 samt nyexploatering av andra företag.



Figur 35 Exploatering i södra Stigamo. Alstring från Tokarp 3:8 m.fl utår från tidigare trafikutredning. Resterande del av området antas ha samma alstring av logistik/lager. (karta: Vaggeryds kommun ÖP)

2.5.3. Trafikalstring till följd av exploatering

Beräkningarna av trafikstringen från hela exploateringen resulterar i totalt 31 900 tillkommande fordon/dygn, varav 9 300 tunga fordon vid full utbyggnad. Siffran avser tillkommande trafik för situationen år 2050 med full utbyggnad enligt Jönköpings och Vaggeryds översiktsplaner, se Figur 36. För Logpoint-området innebär det ca en fördubbling jämfört med idag. För Stigamo innebär exploateringen ökning med ca 200 procent jämfört med idag.



Figur 36 Total trafikstring (tillkommande trafik) från exploateringen av lager/logistikverksamheter per delområde inom Torsvik och Stigamo.

Resultatet visar alltså på en mycket stor trafikökning i området, men det är också ett mycket stort område och stora ytor för exploatering. Notera också att det råder stora osäkerheter i resultatet eftersom det är mycket tidigt skede och det inte är bestämt vilka verksamheter som ska etableras. Beräkningen utgår också från högt bilanvändande, och det kan således finnas potential att minska trafikmängden med ex ökade satsningar på kollektivtrafik och cykel.

Den nya kombiterminalen (som nu ligger "inbakad" i alstringsberäkningen) kommer troligen också innebära en förändring av trafikflödet. Då fler kan transportera sitt gods på järnväg kan den tunga trafiken på E4 och i trafikplatserna komma att minska till följd av färre in-/uttransporter utifrån. Dock kan den interna trafiken inom Torsvik samt utbytet mellan Torsvik och Stigamo komma att öka, pga ökad trafik till/från den nya kombiterminalen för omlastning. Ökad trafik mellan områdena kan innebära ökad belastning i trafikplats Hyltena. Eftersom det finns många faktorer som påverkar, som alla är förenade med stora osäkerheter, är det utifrån dagens underlag svårt att säga exakt hur stor påverkan kommer att bli.

Det råder också stora osäkerheter i utbyggnadstakten, och således är det svårt att bedöma när i tiden trafikflödet kommer att öka och hur mycket. Utifrån tillgängligt material har trafikstringresultatet i denna åtgärdsvalsstudie delats i två tidsperspektiv; innan respektive efter 2040. Beräkningen visar att ca 19 700 fordon/dygn av den totalt alstrade trafiken bedöms alstras innan 2040, medan resterande

12 200 fordon/dygn beräknas alstras efter 2040. Som synes förväntas alltså en större andel av exploateringen, och således trafikstringen, att ske innan 2040 (62 % av totala exploateringen). I Torsvik är fördelningen mellan de olika tidsperspektiven relativt jämn medan exploateringen i Stigamo förväntas bli betydligt högre innan 2040 än efter.

2.5.4. Fördelning av den tillkommande trafiken

Efter trafikstringberäkningen har antaganden kring den tillkommande trafikens fördelning i vägnätet genomförts. Antagandena bygger på TomTom-data, enkätundersökning och målpunktsanalys.

TomTom visar bland annat att ca 60-70 % av trafiken ska till/från E4 från både Torsvik och Stigamo (av total trafik). Korsande flöde över E4 är störst i Trafikplats Torsvik (10 %), medan resterande två trafikplatser har mycket liten andel korsande flöde. Det är väldigt lite utbyte mellan Stigamo och Torsvik (dvs få korsar E4 mellan områdena).

Utifrån analysen har följande antaganden gjorts avseende hur stor andel av trafiken från exploateringsområdena som ska till E4 samt hur stor andel av dessa som ska åt norr respektive söder på E4. Följande antaganden har gjorts:

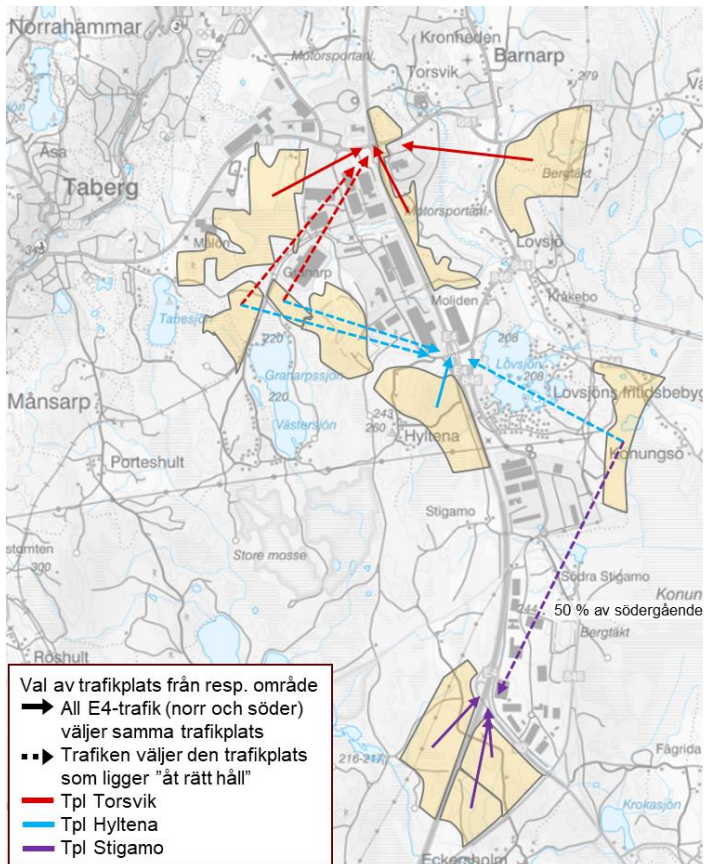
- Antagande avseende andel av trafiken som kör mellan de nya verksamhetsområdena och E4:
 - Personbilar: 65 % / Tung trafik: 90 %
 - Med antagandet att andelen tung trafik är 30 % av ÅDT innebär antagandet ovan att ca 73 % av ÅDT ($0,65 \cdot 0,7 + 0,9 \cdot 0,3 = 0,73$) antas köra mellan de nya verksamhetsområdena och E4, vilket ligger i linje med resultatet från TomTom.
- Antagande kring hur denna trafik sedan fördelar sig på E4
 - Personbilar: norr 85 % / söder 15 %
 - Tung trafik: norr 65 % / söder 35 %

Avseende andelen trafik som ska till/från E4 antas att det är mer spridning i de anställdas rörelser; att fler kommer från andra håll från kringliggande orter/samhällen, medan majoriteten av transportererna antas köra på E4.

Avseende fördelningen av trafiken på E4 antas att de flesta anställda (som ska till/från E4) ska mot norr, mot Jönköping. För transportererna antas fördelningen vara något mer jämn, baserat på enkätundersökningen.

2.5.5. Val av trafikplats

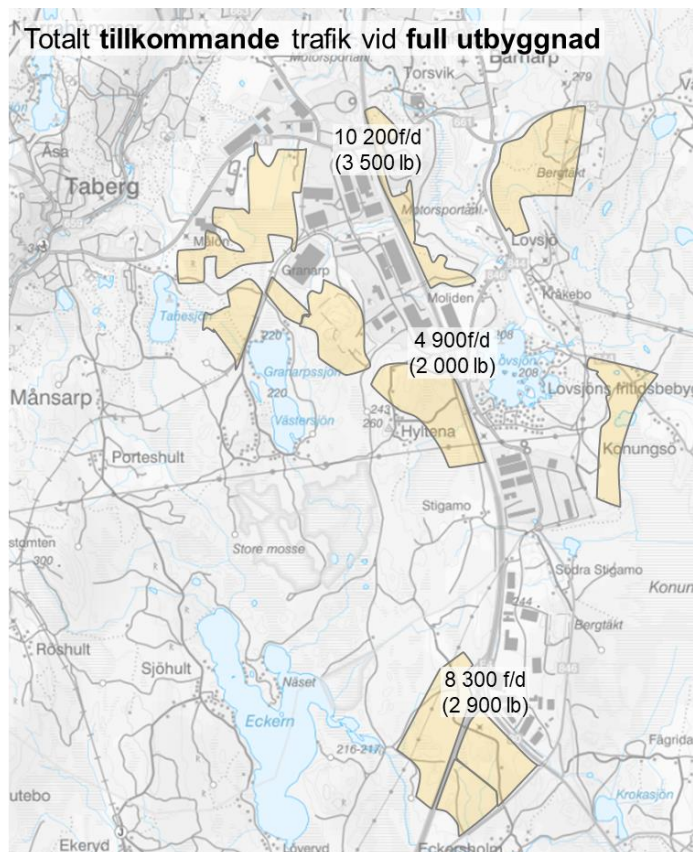
Både enkätundersökning och målpunktsanalys visar på att trafikanterna i området i stor utsträckning väljer den trafikplats som ligger närmast då de ska till/från E4. De verksamheter som ligger mellan två trafikplatser väljer i första hand den trafikplats som ligger åt rätt håll. Utifrån detta har ett antagande kring hur den tillkommande trafiken kan komma att påverka respektive trafikplats gjorts, se Figur 37.



Figur 37 Antagande kring vilken trafikplats som den tillkommande trafiken från respektive delområde kan komma att välja då de ska till/från E4. (karta: Lantmäteriet)

2.5.6. Tillkommande trafik i respektive trafikplats

Baserat på antaganden kring hur stor andel av trafiken som ska till/från E4, samt fördelningen mot norr och söder och antaganden kring val av trafikplats har en beräkning av den totala förväntade tillkommande trafiken i respektive trafikplats genomförts. För Torsvik finns även det korsande flödet med då det bedöms vara stort, och därmed påverka trafikplatsens kapacitet jämfört med idag. I Figur 38 redovisas den beräknade totalt tillkommande trafiken i respektive trafikplats. Siffrorna omfattar både norr- och södergående trafik på E4, samt korsande trafik i trafikplats Torsvik. Siffrorna avser årsmedelsdygnstrafik, båda riktningar, för ett framtida scenario 2050 med full utbyggnad enligt översiktsplanerna. I Tabell 6 redovisas även när i tiden ökningen beräknas ske utifrån åtgärdsvalsstudiens två tidshorisonter; innan respektive efter 2040. I Figur 39-Figur 41 redovisas förändringen i flödet i respektive trafikplats vid full utbyggnad jämfört med idag (senaste trafikmätning enligt Vägtrafikflödeskartan).



Figur 38 Beräknad totalt tillkommande trafik i de tre trafikplatserna längs E4, avser år 2050 med full utbyggnad enligt översiktsplanerna. (karta: Lantmäteriet)

Tabell 6 Beräknad tillkommande trafik i respektive trafikplats till följd av exploatering enligt översiktsplanerna uppdelat i två tidshorisonter; innan respektive efter 2040.

	Trafikplats Torsvik	Trafikplats Hyltena	Trafikplats Stigamo
Tillkommande trafik innan 2040	5 700 f/d	3 000 f/d	5 700 f/d
Ytterligare tillkommande trafik efter 2040	4 500 f/d	1 900 f/d	2 600 f/d
Totalt tillkommande trafik vid full utbyggnad	10 200 f/d	4 900 f/d	8 300 f/d



Figur 39 Total trafik på ramperna i trafikplats Torsvik vid full utbyggnad, efter 2040, uppskattas till 25 650 fordon/dygn. Detta motsvarar en ökning på 66 % jämfört med idag.



Figur 40 Total trafik på ramperna i trafikplats Hyltena vid full utbyggnad, efter 2040, uppskattas till 12 400 fordon/dygn. Detta motsvarar en ökning på 65 % jämfört med idag.



Figur 41 Total trafik på ramperna i trafikplats Stigamo vid full utbyggnad, efter 2040, uppskattas till 13 000 fordon/dygn. Detta motsvarar en ökning på 175 % jämfört med idag.

Jämförelse med Jönköpings Visum-modell

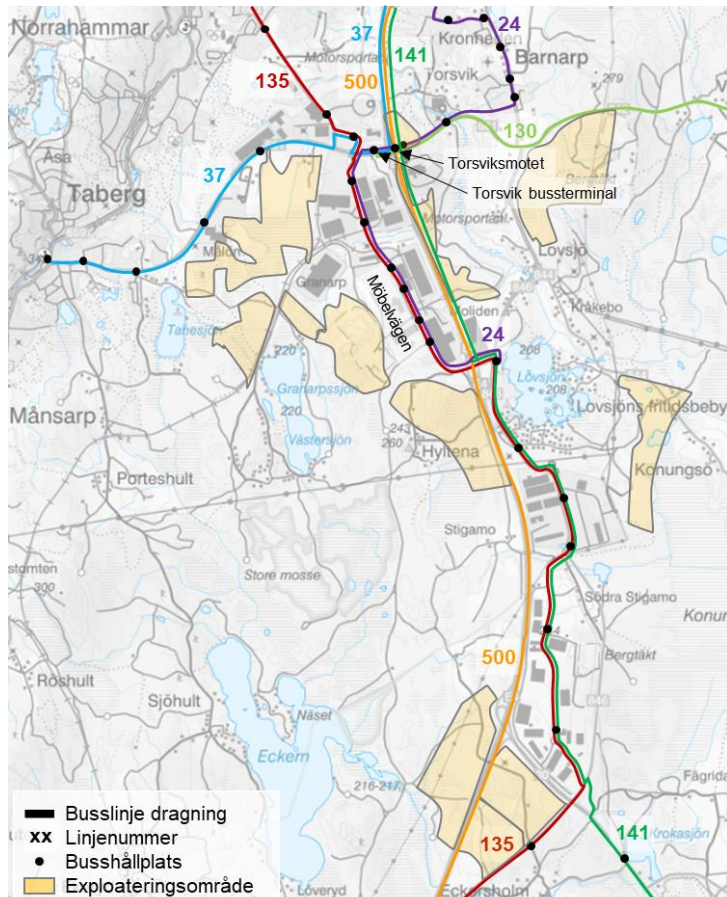
Trafikutredningen inom denna åtgärdsvalsstudie visar på störst trafikökning i trafikplats Torsvik, medan Jönköpings kommuns Visum-modell visar på störst ökning i trafikplats Hyltena. Detta kan bero på att kommunens Visum-modell innefattar en ny huvudväg genom västra delen av Torsvik, som avser avlasta Torsvik och leda trafiken till trafikplats Hyltena. Detta innebär att den beräknade trafikökningen i trafikplats Torsvik kan komma att bli något lägre, men samtidigt vara högre i trafikplats Hyltena än beräknat.

2.6. Kollektivtrafik – konsekvenser av exploateringen

Exploatering av nya/utökade lager/logistikområden ger ett större upptagningsområde för kollektivtrafiken. Busslinjerna ska förse ett större område, och för att locka nya resenärer krävs att det ordnas goda anslutningar mellan de nya områdena och busshållplatserna. Eventuellt kan behov av omdragning av linjer och/eller nya hållplatser bli aktuellt för att skapa god tillgänglighet och försörja även de nya områdena med kollektivtrafik.

I västra Torsvik pekas stora områden ut för exploatering och ny kombiterminal. Inom denna del finns inga busslinjer i dagsläget. Det finns tätt med hållplatser längs Möbelvägen genom Torsviksområdet, men dessa ligger inte i anslutning till de nya lager/logistikområdena.

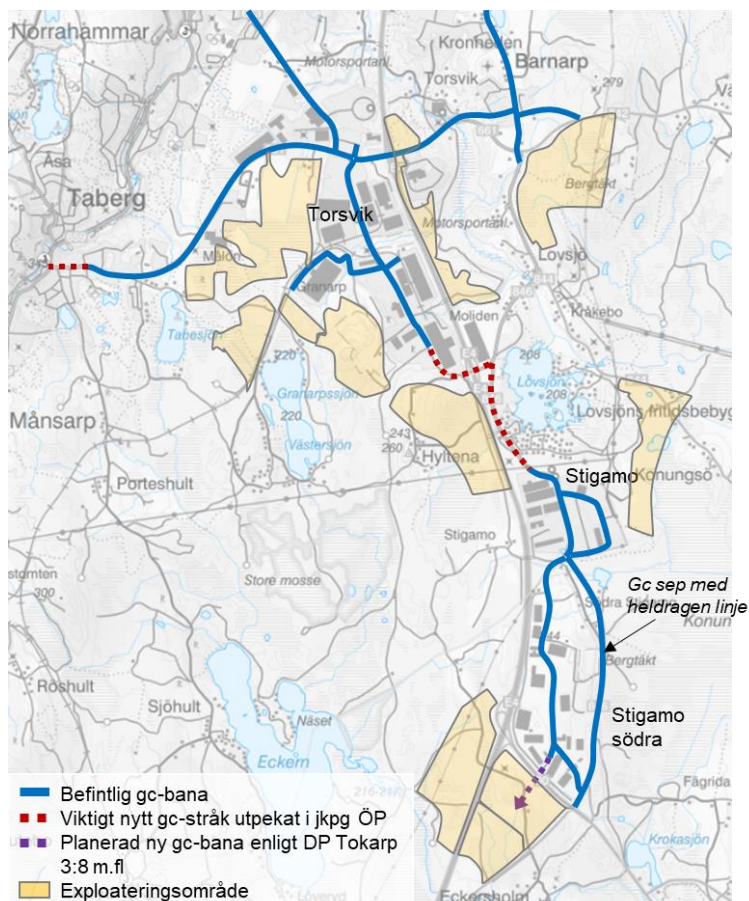
I trafikutredning för detaljplan Tokarp 3:8 i Stigamo föreslås att linje 135 dras via den nya vägen som planeras anläggas genom området, samt att en ny hållplats anläggs i området, istället för att gå utanför området längs väg 846 som idag. Detta skulle också underlätta för järnväg Byarum-Tenhult, vars föreslagna korridor går längs väg 846 på denna plats.



Figur 42 Befintliga busslinjer och hållplatser inom området samt planerade/utpekade områden för exploatering av ny lager/logistikverksamhet.

2.7. Gång- och cykeltrafik – konsekvenser av exploateringen

Det finns ett relativt väl utbyggt gång- och cykelnät i området idag utifrån befintliga verksamheter, dock saknas koppling mellan Torsvik och Stigamo. Det finns relativt goda kopplingar norrut, men saknas gång- och cykelnät åt både öst och söderut. Det är långa avstånd till närliggande orter och mellan trafikplats Torsvik och Stigamo är det ca 7,5 km. Generellt brukar 5 km anses vara ett rimligt cykelavstånd, vilket innebär att potentialen till cykling både till/från samt inom området bedöms vara relativt låg. Men i och med ökningen av elcyklar i trafiken, ökar också avståndet som kan antas vara ett rimligt cykelavstånd där exempelvis 1 mil med elcykel inte anses vara orimligt. Pendlingscyklister tenderar också att vara beredda på längre sträckor än exempelvis rekreation. Det största behovet för att främja cykling i området är därför att skapa ett sammanhängande nät, snarare än ett kapacitetsstarkt nät.



Figur 43 Befintligt och utpekad/planerad gång- och cykelnät inom utredningsområdet, samt utpekade exploateringsområden inom LogPoint South (Jönköping ÖP) och Vaggenryds ÖP.

I takt med att området utvecklas/exploateras kommer det att uppstå behov av nya länkar för att ansluta de nya exploateringsområdena till det befintliga gång- och cykelnätet, både inom området samt till/från. Detta för att bibehålla och öka tillgängligheten och möjligheterna till cykelpendling.

Behovet att sammankoppla Torsvik och Stigamo bedöms öka då verksamhetsområdena expanderar och utbytet mellan områdena kan komma att öka beroende på verksamhetstyper och eventuell ytterligare service/restaurang.

I Torsvik uppstår behov av nya kopplingar in mot Målön, samt förlängning söderut längs Granarpsvägen för att koppla an till nytt exploateringsområde i Granarp.

Exploatering väster om E4 i södra Stigamo skapar behov av en ny koppling över/under E4 för oskyddade trafikanter som kopplas till cykelnätet i Stigamo.

Exploateringen innebär också att en ny gång- och cykelväg med planskild passage under väg 30 anläggs i Södra Stigamovägens förlängning, inom planområde för detaljplan för Tokarp 3:8 m.fl.

2.8. Problem och brister

Detta kapitel är en sammanställning av de behov, problem och brister som framkommit i tidigare utredningar, i dialog med Trafikverket, Jönköpings och Vaggeryds kommuner och SMUAB, synpunkter från verksamhetsutövare via bland annat enkätundersökningen. Det är alltså olika källor och alla brister är inte verifierade.

2.8.1. Problem och brister idag

Inom åtgärdsvalsstudien har följande problem och brister identifierats för nuläget:

Torsvik

- Det är köer både morgon och eftermiddag i trafikplats Torsvik, åt både norr och söder. På norra avfarten riskerar köer att sträcka sig ut på E4.
(källa: *Trv/kommun, enkät, Trafikutredning Torsvik*)
- Det är en mycket komplex trafiksituation längs Thorsviksvägen, mellan trafikplats Torsvik och cirkulationsplatsen, då det är högt flöde och många anslutningar längs vägen som alla (förutom en) tillåter vänstersväng. En del av verksamheterna är mycket besöksintensiva (ex infart till McDonalds ligger 120 m väster om trafikplatsen), vilket genererar mycket trafik. Detta riskerar att skapa fördröjningar för högersvängande från trafikplatsen och svårigheter att ta sig ut till Tahevägen/Thorsviksvägen. Drönarfilm som genomfördes inom Trafikutredning Trafikplats Torsvik (Sweco. 2025) visar att köbildning på Thorsviksvägen i västgående riktning tidvis blockerar utflödet från den västra droppen i trafikplats Torsvik. Det är främst vänstersvängande fordon som stoppar upp bakomvarande trafik.
(källa: *Trv/kommun, enkät, Trafikutredning Torsvik*)
- Vid drönarfilmningen observerades även smittrafik på bussgatan som ligger i anslutning till trafikplatsens västra droppe vid flera tillfällen. Det observerades även att fordon använder busshållplatserna för att köra om vänstersvängande trafik samt att fordon kör mot enkelriktat vid in- och utfarter.



(källa: Trafikutredning Torsvik)

- I korsning Barnarpsvägen/Tahevägen är det problem att köra ut i rusningstid
(källa: enkät)
- Cirkulationsplatsen Möbelvägen/Thorsviksvägen/Alfavägen har bristande framkomlighet och det är svårt att komma ut i korsningen.
(källa: enkät, Trv/kommun)
- Det är svårt att komma ut från Torsviks norra del under eftermiddagen
(källa: enkät, Trv/kommun)
- Situationen vid bussterminalen/St1 är problematisk (komplex trafikmiljö och höga flöden)
(källa: enkät, Trv/kommun)
- Möbelvägen är högt belastad med flertalet anslutningar och hög belastning i anslutningen till Tahevägen i norr.
(källa: enkät, bekräftat av Trv/kommun)
- Vid utfart från verksamhet till Möbelvägen behöver stora fordon ta motsatt körfält i anspråk, vilket leder till både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. Detta gäller särskilt vid Lampvägen.
(källa: enkät, bekräftat av Trv/kommun)

Hyltena/Norra Stigamo

- Viss risk för köbildning på ramperna i rusningstid i trafikplats Hyltena. Körna påverkar inte E4.
(källa: enkät, bekräftat av Trv/kommun)
- T-korsning Norra Stigamovägen-väg 846 är problematisk, samt utfarten till Circle K
(källa: enkät)
- Trafiken håller hög hastighet på Norra Stigamovägen
(källa: enkät)

Södra Stigamo

- Anslutningen från trafikplats Stigamo till väg 30 anses behöva effektiviseras
(källa: enkät)
- Vänstersväng från väg 30 in mot Stigamo upplevs vara problematisk
(källa: enkät)

Generellt

- Flera av de svarande i enkätundersökningen påtalar köbildning på flertalet platser inom området, under olika delar av dygnet.
(källa: enkät)
- En analys med hjälp av Google Maps trafikverktyg som visar den typiska trafiken under en vecka visar exempelvis på trafikstockning runt kl 20. En anledning till detta skulle kunna vara att det då körs ut leveranser som ska köra över natten. Kl 20 är ingen maxtimme i enkäten, men det har ju å andra sidan inte inkommit svar från alla. Det är således en ej bekräftad teori, men en situation värd att notera.
(källa: Google)

Kollektivtrafik

- Tidtabellen är ej anpassad till skiftbyten, dålig täckning på kvällar och nätter, ”sista bussen går för tidigt”.
(källa: enkät, JLT)

Gång och cykel

- Det saknas säker cykelförbindelse i trafikplats Hyltena, och det finns ingen gång- och cykelförbindelse mellan Torsvik och Stigamo.
(källa: enkät, kommun)
- Det saknas cykelvägar mot öst (bl.a Tenhult) och söderut.
(källa: enkät, kommun)

Övrigt

- Det finns behov av uppställningsplats för lastbil (34,5 m)
(källa: enkät)



Figur 44 Områden med flest/störst identifierade problem/brister idag. (karta: Lantmäteriet)

2.8.2. Problem och brister vid framtida utveckling av områdena

I takt med att området byggs ut kan dagens problem/brister förvärras, befintliga behov öka och nya behov uppstå. Följande behov, problem och brister har inom studien identifierats kunna uppstå under exploateringen och fram till full utbyggnad enligt översiktsplanerna;

Kapacitet

- Trafikalstringen till följd av exploateringen ökar belastningen i redan idag problematiska punkter.
- Ökad risk för köbildning i trafikplats Torsvik som sträcker sig ut på E4. Bristen har påvisats i tidigare trafikutredningar.
- Den nya kombiterminalen kan skapa mer utbyte mellan Torsvik och Stigamo, vilket i sin tur kan öka belastningen i trafikplats Hyltena. Hyltena har relativt god kapacitet idag, men i takt med att trafiken ökar, ökar också behovet av kontinuerlig uppföljning och vidare studier av trafikplatsens kapacitet och behov.
- Behov att se över vägvisningen, både till E4 och inom områdena, så att trafiken fördelas mer jämnt i vägnätet för bättre kapacitetsutnyttjande.
- Ny kombiterminal i Torsvik kan ge både ökning och minskning av trafiken i området. Å ena sidan kan trafikflödet komma att minska på E4 till följd av att fler kör sitt gods på järnväg istället för lastbil. Samtidigt kan den interna trafiken komma att öka då verksamheterna i området kör alla leveranser till kombiterminalen istället, vilket kan öka belastningen inom Torsvik och i trafikplats Hyltena då utbytet mellan Stigamo och Torsvik kan komma att öka. Dessutom utreds det ifall Jönköpings godsbangård kan stängas, vilket skulle kunna innebära ökade transporter norrifrån till den nya kombiterminalen, vilket i sin tur skulle kunna öka belastningen i trafikplats Torsvik. Målet med den nya kombiterminalen är att trafikmängden ska minska.

Vägnät

- Behov av utbyggnad av vägnätet med nya länkar som kopplar an de nya verksamheterna med befintligt vägnät. Ex behov av nya kopplingar mot västra Torsvik/Målön samt Granarpsvägen i samband med att områdena exploateras.
- Den planerade nya huvudgatan genom västra delen av Torsvik (nya delen) innebär ytterligare en anslutning till Tahevägen, vilket kan öka komplexiteten på vägen ytterligare. Den nya huvudgatan måste utformas så att trafikplats Torsvik avlastas.
- Exploatering på västra sidan E4 i Södra Stigamo skapar behov av en ny anslutning mot väst från Trafikplats Stigamo, detta gäller för både motortrafik och gång- och cykeltrafik.
- Vägnätet i södra Stigamo behöver anpassas till den planerade järnvägen.

Kollektivtrafik

- Behov av en översyn och eventuell omdragning/utökning av busslinjerna då upptagningsområdet blir större. Dagens busslinjer och busshållplatser är anpassade för dagens verksamheter, men behöver kunna koppla an till de nya områdena. Där blir det även viktigt med bra gång- och cykelnät.
- Ökat behov av att anpassa tidtabellerna till skiftarbetsstider då antalet verksamheter växer och antalet anställda i området ökar.
- Ökat behov av goda bytesmöjligheter mellan buss och cykel.

Gång och cykel

- Behov av utbyggnad och komplettering av gång- och cykelnätet för att koppla an till de nya utbyggnadsområdena/verksamheterna.
- Ökat behov av säker cykelkoppling inom samt mellan verksamhetsområdena i Torsvik och Stigamo, både för cykelpendling men också för möjlighet att ta sig med cykel mellan områdena för ex restaurang/service. Behov av ny cykelkoppling över E4 i trafikplats Hyltena samt vidare koppling längs Norra Stigamovägen.
- Ökat behov av ny cykelkoppling söderut genom Stigamo (söder om väg 30). Behovet härrör också från Vaggeryds kommuns planerar på utbyggnad av ca 1 500 bostäder i Byarum, vilket ökar behovet av goda cykelkopplingar söderut. Kommunen har byggt ut gång- och cykelnätet på de kommunala vägarna, men dessa behöver kompletteras med utbyggnad längs det statliga nätet för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk.
- Behov av ny cykelkoppling över E4 vid södra Stigamo vid exploatering av verksamheter på västra sidan E4.

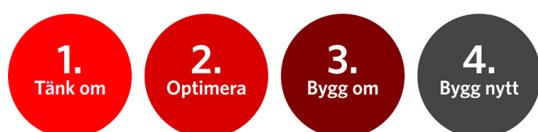
2.9. Mål för lösningar, eftersträvad kvalitet

Målet för lösningarna, det vill säga målet för åtgärderna inom studien är att:

1. Samla och tydliggöra de trafikala förutsättningarna i området för att skapa en gemensam utgångspunkt för alla berörda parter i kommande planering av utvecklingen av området. Detta innefattar bland annat:
 - a. Öka kommunikationen mellan de olika parterna för bättre samsyn, planering och uppföljning.
 - b. Skapa möjligheter att ta fram en korrekt bild av nuläget för hela området och tillvägagångssätt för att följa upp detta, för att kunna genomföra rätt åtgärder i rätt tid.
2. I möjligaste mån använda den befintliga infrastrukturen för att hantera den ökande trafiken.
3. Öka möjligheterna att resa med cykel och kollektivtrafik, för att minska belastningen i vägnätet.
4. Vägnätets utformning och kapacitet ska erbjuda en fungerande trafikmiljö till/från och inom området för att säkerställa goda möjligheter till utveckling och exploatering av området samt att området fortsatt är attraktivt för etablering.

3 Prova tänkbara åtgärder

Arbetet med att pröva tänkbara lösningar har genomförts enligt fyrstegsprincipen, se Figur 45. Fyrstegsprincipen är ett arbetssätt där åtgärder provas stegvis. Åtgärder i de första stegen är mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför i första hand prioriteras för att lösa brister och behov. I andra hand ska om- eller nybyggnationer väljas. Åtgärder inom de olika stegen kan också med fördel samordnas för att nå en högre effekt.



Figur 45 Fyrstegsprincipen (källa: Trafikverket)

3.1. Studerade lösningar

Då många av exploateringsplanerna inom utredningsområdet är i mycket tidigt skede och det råder stora oklarheter kring den faktiska omfattningen och tidshorisonter, utgår denna ÅVS från åtgärdsgenerering på mer övergripande nivå. Fokus ligger på medskick för vidare hantering av planering och uppföljning för att säkerställa att identifierade brister uppdagas, verifieras och förebyggs/hanteras i rätt tid. Mer platsspecifika åtgärder i kritiska punkter ges på övergripande nivå/typåtgärder, och kräver vidare detaljutredning i senare skede då det finns underlag för den faktiska exploateringen och en bättre bild av rådande situation i trafiknätet. En del av åtgärderna i denna ÅVS är till viss del en komplettering av tidigare rekommenderade åtgärder, bland annat utifrån att utredningsområdet inom denna ÅVS är större (men inkluderar tidigare områden).

Åtgärdsförslagen i ÅVS:en är uppdelade i Medskick respektive Typåtgärder för olika platser/trafikslag. Målen avser åtgärdsvalsstudiens mål för lösningar, som återfinns i kapitel 2.9.

3.1.1. Åtgärder enligt tidigare utredningar/planer

Åtgärder som föreslagits i tidigare, nedan nämnda utredningar inom utredningsområdet, bedöms vara fortsatt relevanta, men kan behöva ses över med avseende på tidshorisonter. Åtgärderna i dessa tidigare studier/planer rekommenderas även i denna ÅVS, men tas inte upp som konkreta åtgärdsförslag och ingen ny effektbedömning görs av dessa.

- Kapacitetshöjande åtgärder i kring Trafikplats Torsvik enligt Trafikutredning trafikplats Torsvik (se kapitel 1.5.2)
- Ny huvudgata genom Målön ner mot Pallvägen och trafikplats Hyltena för att avlasta Tahevägen och trafikplats Torsvik enligt Planprogram Målön (se kapitel 1.6.5, avsnitt *Detaljplan för Målön (och Målöns ängar)*)
- Åtgärder i Stigamo enligt Trafikutredning Tokarp 3:8 (se kapitel 1.6.10). Åtgärder ingår i detaljplan Tokarp 3:8, som vann laga kraft i december 2025 (se kapitel 1.6.8, avsnitt *Detaljplan för fastigheten Tokarp 3:8 med flera, södra Stigamo (vid E4-Väg 30)*).

Kommenterad [JS1]: Hur förhåller vi oss till denna? Hur är status på denna?

Kommenterad [JS2]: Mer vi ska ta upp i detta kapitel?

3.1.2. Medskick – Samverkan, mätning och uppföljning

För att kunna hantera och säkerställa en väl fungerande trafikmiljö inom området framgent krävs bättre kännedom om och kontinuerlig uppföljning av trafiksituationen i hela området med avseende

på trafikflöden, kapacitet och exploatering. Då det är ett mycket stort område idag och mycket omfattande exploateringsplaner, längs en mycket viktig och vältrafikerad Europaväg, krävs tydlig och kontinuerlig samverkan mellan alla de olika aktörerna för att få en korrekt bild av situationen och genomföra "rätt åtgärder i rätt tid". Detta är en komplettering till avsiktsförklaringen mellan Trafikverket och Jönköpings kommun (se kapitel 1.6.1).

1. Skapa en plattform för kontinuerlig samverkan och uppföljning mellan Trafikverket, Jönköpings kommun, Vaggeryds kommun och SMUAB.
Syfte/effekt: Ett gemensamt forum möjliggör kontinuerlig uppföljning av trafiksituationen, planer, ansvarsfördelning och möjlighet att hitta bästa helhetslösningarna för området och alla parter. Möjliggör goda planeringsstrategier.
Svarar mot mål 1a. Steg 1 enligt fyrstegsprincipen.
2. Genomför kontinuerliga trafikmätningar inom utredningsområdet.
Syfte/effekt: Skapa en gemensam och korrekt bild av rådande trafiksituation, trafikflöden och trafikutvecklingen i vägnätet för att kunna identifiera brister och behov och planera för rätt åtgärder.
Svarar mot mål 1b. Steg 1 enligt fyrstegsprincipen.
3. Utveckla ett gemensamt sätt att mäta och redovisa aktuell status för transportsystemet och dess användning och funktion. Verifiering och uppföljning av inkomna brister, exempelvis verifiering av upplevda kapacitetsproblem.
Syfte/effekt: Säkra en god och gemensam framförhållning i planeringen av åtgärder.
Svarar mot mål 1b. Steg 1 enligt fyrstegsprincipen.
4. Sammanställ vilka förutsättningar som gäller inför kommande detaljplanearbete avseende vägnätets status, funktioner som ska upprätthållas, Trafikverkets riktlinjer och inriktning, ansvarsfördelning och finansieringsprinciper. Informationen delges Jönköpings och Vaggeryds kommun som underlag för kommande plan-/detaljplanearbete. Informationen delges skriftligen och bör även ske genom informationsmöte med planavdelningen på respektive kommun. Detta ska följas upp kontinuerlig av Trafikverket både internt och externt med övriga aktörer (samordnas med åtgärd 1). Cykel och kollektivtrafik ska beaktas i varje enskild detaljplan.
Syfte/effekt: Genom tidig information kan kommunerna redan i det inledande skedet av planeringen/planarbetet ta hänsyn till Trafikverkets riktlinjer och inriktning etc. Med rätt förutsättningar från början minskar risken att Trafikverket inkommer i senare skede med synpunkter/kommentarer som föranleder omarbetning av planerna. Det blir en slags "förebyggande åtgärd".
Svarar mot mål 1a, 1b och 3. Steg 1 enligt fyrstegsprincipen.

3.1.3. Typåtgärder – Omfördela trafiken

Omfördela befintlig och tillkommande trafik till trafikplats med mer kapacitet. Genomförande och tidsperspektiv beror på utbyggnadstakt och i vilken ordning de olika exploateringsområdena byggs ut.
Syfte/effekt: Genom att sprida ut trafiken i vägnätet skapas bättre kapacitetsutnyttjande av den befintliga infrastrukturen och minskar risken för kö/störningar i trafikplatserna.

5. Led om trafiken från Torsvik, som redan idag är på bristningsgränsen, till Hyltena, genom ny vägvisning och dialog med verksamheterna.
Syfte/effekt: Ökad kapacitet i trafikplats Torsvik genom minskat trafikflöde, det innebär också att åtgärds-/investeringsbehov i trafikplatsen skjuts framåt.
Svarar mot mål 2. Steg 2 enligt fyrstegsprincipen.

6. Förstärk den parallella infrastrukturen inom verksamhetsområdena, exempelvis bygga om korsningar, nya väglänkar, bredda vägar etc.
Syfte/effekt: Skapar ett robustare nät inom området, som går parallellt med E4, för att omfördela och minska belastningen i trafikplatserna samt att internresor inte sker via E4.
Svarar mot mål 2. Steg 3-4 enligt fyrstegsprincipen.
7. GPS-styrning för transportern. Antingen statisk vägvisning (samma rutt varje gång) eller interaktiv vägvisning där ruttval väljs baserat på rådande trafiksituation.
Syfte/effekt: Möjlighet att styra transporterna till mindre belastad trafikplats.
Svarar mot mål 2. Steg 2 enligt fyrstegsprincipen.

3.1.4. Typåtgärder – Om-/utbyggnad av trafikplatser

Bygg om befintliga trafikplatser för att öka kapaciteten i takt med att trafikflödet ökar. Val av åtgärd/åtgärder samt när i tiden de ska genomföras är beroende av utbyggnadstakten av exploateringen och i vilken ordning de olika hastigheterna bebyggs. Det beror också på i vilken omfattning omfördelning av trafiken mellan trafikplatserna i området faktiskt sker, det vill säga hur utfallet/effekterna blir av åtgärd 5, samt utfallet av åtgärderna enligt Trafikutredning trafikplats Torsvik. Val av åtgärd kräver således vidare utredning och är beroende av väl fungerande samordning, mätning och uppföljning av situationen i området enligt åtgärd 1, 2, 3 och 4.
Syfte/effekt: Säkerställa god kapacitet i trafiknätet i takt med att verksamhetsområdet expanderar och befintliga trafikplatser inte längre klarar av att hantera trafiken (bristande kapacitet). Minskar risken för köbildning ut på E4 och säkerställer att området fortsatt är attraktivt för verksamhetsetableringar.

8. Ombyggnad av trafikplats Hyltena, ex droppar. Utformning och tidshorisont beror på exploateringens omfattning och tidplan.
Syfte/effekt: Ökad kapacitet i trafikplats Hyltena för att öka kapaciteten i vägnätet i takt med att trafikflödet ökar. Åtgärden kan verka som komplement till åtgärderna i Trafikutredning trafikplats Torsvik genom att ökad kapacitet i trafikplats Hyltena ökar möjligheterna att flytta trafik från trafikplats Torsvik och således minska kapacitetsbristen där.
Svarar mot mål 4. Steg 3 enligt fyrstegsprincipen.
9. Ombyggnad av trafikplats Stigamo med ny anslutning åt väst. Utformning och tidshorisont beror på exploateringens omfattning och tidplan.
Syfte/effekt: Möjliggör att planerat nytt verksamhetsområde väster om E4 i Stigamo, enligt Vaggeryds kommuns översiktsplan, kan anslutas till E4, vilket i sin tur ökar attraktiviteten att etablera sig på platsen.
Svarar mot mål 4. Steg 4 enligt fyrstegsprincipen.

3.1.5. Typåtgärder – Förstärk kollektivtrafiken

Utöka och anpassa kollektivtrafiken till de nya verksamheternas lokalisering och arbetssituation (ex skiftarbete). Det är viktigt att kollektivtrafikåtgärder genomförs i samma takt som exploateringsområdets utveckling, då det är viktigt att alla funktioner finns på plats från början, eftersom det är svårt att ändra beteende/färdmedelsval i efterhand.
Syfte/effekt: Fånga upp hela verksamhetsområdets behov, både idag och vid exploatering, för att öka möjligheterna att resa med buss. En attraktiv kollektivtrafik ökar möjligheten till överflyttning från bil till buss, vilket i sin tur är positivt både för miljön och människors hälsa.

10. Samråd med arbetsgivarna gällande arbetstid och skiftbyten, och anpassa tidtabellerna utifrån rådande situation.

Syfte/effekt: Genom att matcha utbud och efterfrågan ökar möjligheterna att resa med kollektivtrafik.

Svarar mot mål 3. Steg 1 enligt fyrstegsprincipen.

11. Öka utbudet genom fler hållplatser och busslinjer, som anpassas till de nya områdena.
Syfte/effekt: Strategiskt placerade hållplatser och linjedragning ökar möjligheten att välja bussen för resa till/från arbetet. Goda bytesmöjligheter och närhet till målpunkt (väl genomtänkt placering av hållplatser) skapar smidiga resor och ökar kollektivtrafikens attraktivitet.
Svarar mot mål 3. Steg 1-2 enligt fyrstegsprincipen.

3.1.6. Typåtgärder – Förstärk cykelnätet

Komplettera och förstärk cykelnätet inom samt till/från området och koppla an nya verksamheter till befintligt gång- och cykelnät. Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät utan saknade länkar.
Syfte/effekt: Öka möjligheten att cykelpendla till jobbet. Ett attraktivt, tillgängligt, sammanhängande cykelnät stärker cykelns status i trafiknätet och visar att det är prioriterat färdmedel.

Potentialen för cykling är inte jättestor i denna typ av område som ofta är bildominerat (se vidare kapitel 2.7). Därför är åtgärdsbehovet inte främst kopplat till kapacitetshöjande åtgärder, utan handlar initialt om åtgärder för ökad tillgänglighet och säkerhet. Det viktigaste är att det är ett sammanhängande nät med god vägvisning från närliggande orter. Finns det bra cykelmöjligheter när verksamheterna öppnar ökar möjligheten att människor väljer cykeln. Det är därför viktigt att cykelnätet byggs ut i samma takt som exploateringsområdets utveckling, då det är viktigt att alla funktioner finns på plats från början, eftersom det är svårt att ändra beteende/färdmedelsval i efterhand.

12. Översyn och komplettering av vägvisning från närliggande orter.
Syfte/effekt: Synliggör cykelstråken, ökar möjligheten att fler väljer cykeln.
Svarar mot mål 3. Steg 2 enligt fyrstegsprincipen.
13. Koppla samman Torsvik och Stigamo genom en ny cykelkoppling via trafikplats Hyltena.
Syfte/effekt: Stärka tillgängligheten till och mellan områdena, vilket ökar möjligheten för fler att cykelpendla till/från arbetet. Möjliggör att använda cykeln för utbyte mellan områdena under arbetstid (ex restaurang/service), vilket kan minska antalet korta internresor med bil. Detta behov kan komma att öka i framtiden beroende på vilka verksamheter/företag/ev service som etableras.
Svarar mot mål 3. Steg 3-4 enligt fyrstegsprincipen.
14. Ny cykelbana längs väg 846 i samband med ombyggnation av vägen. Koppla an till ny planskildhet under väg 30, enligt detaljplan Tokarp 3:8, samt till befintligt gång- och cykelnät i Byarum. Behöver samordnas med ombyggnadsprojekt av väg 846.
Syfte/effekt: Öka tillgängligheten med cykel mellan verksamhetsområdet och närliggande orter söder om. I det större perspektivet skapas även en sammanhängande cykelkoppling mellan Byarum/Vaggeryd och Jönköping m.fl.
Svarar mot mål 3. Steg 3-4 enligt fyrstegsprincipen.
15. Planskild gc-passage över/under E4 i Stigamo för att koppla an till ny exploatering väster om E4. Utformning, placering och tidshorisont beror på exploaterings omfattning och tidplan. Bör genomföras i samband med åtgärd 9.
Svarar mot mål 3. Steg 3-4 enligt fyrstegsprincipen.
16. Anslut nya verksamheter till cykelnätet genom att cykelstråken alltid ska finnas med i detaljplanarbetet. Gör i samband med åtgärd 4 för att se till helheten så att ett

sammanhängande nät skapas.

Syfte/effekt: Säkerställ att cykel frågan finns med från början och läggs med som en naturlig del av planeringen av hela exploateringsområdet, för att säkerställa att ett sammanhängande nät skapas i takt med att exploateringsområdet utvecklas.

Svarar mot mål 3. Steg 1 enligt fyrstegsprincipen.

4 Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

4.1. Önskad funktion och inriktning

Beskrivning av övergripande inriktning med motivering.

Tänk på tydlighet och att det som framöver ska vara möjligt att förstå tanken med åtgärdsförslag och glöm inte att under Kommentar ange sådant som är särskilt viktigt att beakta. Ange behov av planläggningsprocess.

4.2. Rekommenderade åtgärder

Beskrivning "Önskad funktion", problembild, beskrivning av beroende och villkor kopplade till rek åtgärder.

Medverkande kompetenser och personer:

[Stödtext] Ange vid behov om någon endast deltog vid någon fas etcetera.

Klicka här för att ange namn.

Bilagor

[Stödtext] Ange namn (och eventuellt diarienummer) på bilagor då sådana finns, numrerad ordning.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:			

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänd - datum och underskrift av chef

Trafikverket, XXX XX Ort, Besöksadress: Gata XX
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se