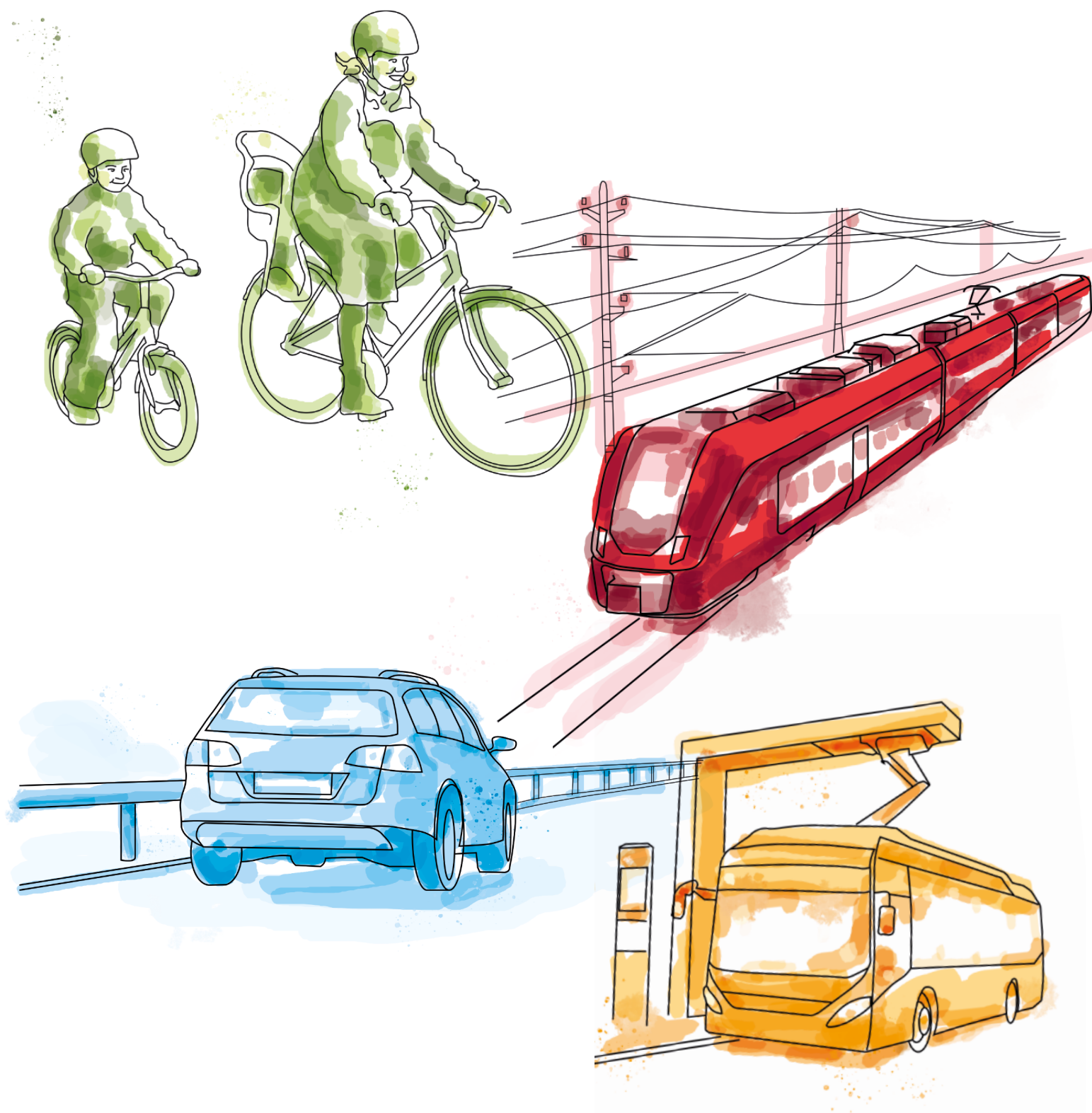


REGIONAL TRANSPORTPLAN

Jönköpings län 2022 - 2033



REMISSVERSION DECEMBER 2021

ORDLISTA

För att öka planförslaget läsbarhet förklarar vi nedan några av de transport- och trafikrelaterade ord och förkortningar som förekommer i rapporten.

Driftsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna bedriva drift och underhåll på en anläggning.

Intermodala transporter Begrepp som avser att transport av en godsenshet sker med fler än ett transportsätt.

Investeringsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna utföra nya investeringar eller reinvesteringar i åtgärder.

JLT Länstrafiken i Jönköpings län

Kombiterminal Terminal där olika lastbärare byter transportsätt (t.ex. från lastbil till godståg) utan att själva godset berörs, så kallade intermodala transporter.

LCC Livscykelanalys - ekonomisk analys där totala kostnader och intäkter för en åtgärd sammanställs över dess livslängd.

MKB Miljökonsekvensbeskrivning - redovisning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.

NNK Nettonuvärdekvoten (NNK) är det samhällsekonomiska lönsamhetsmått som används vid investeringar inom transportsektorn. NNK är lika med summa nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden och ev. drift- och underhållskostnaden vid startåret.

Mötesseparerade vägar Vägar där en barriär (oftast mitträcke) finns mellan mötande körfält.

Restidskvot Ett mått som används för att uppskatta hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid (restid med kollektivtrafik/restid med bil).

SEB Samhällsekonomisk

Styv tidtabell En tidtabell som är lagd så att det är jämna tidsintervall mellan avgångarna.

TIM-nämnden Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö i Jönköpings län

Transportinfrastruktur Infrastruktur som syftar till att möjliggöra transporter av människor och gods

Y:et Samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Namnet kommer sig av att banorna tillsammans ser ut som ett stort Y.

ÅDT Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

ÅVS Åtgärdsvalsstudie - metodik där en utredning av möjliga lösningar för att lösa ett transportbehov tas fram.

Tyck till om planförslaget!

Detta är en remissversion av regional transportplan för Region Jönköpings län. Berörda aktörer har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till transportplan fram till och med **2022-03-18**.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till **regional.utveckling@rjl.se**, skriv diarienummer RJL 2021/1077 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021/1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

FRÅGOR

Infrastrukturstrategerna på Region Jönköpings län svarar gärna på frågor kring själva planförslaget eller länets planering för transportinfrastruktur på ett mer generellt plan:

Ida Hedberg ida.hedberg@rjl.se, 0730-39 63 38

Emil Hesse emil.hesse@rjl.se, 070-269 54 50

Innehåll

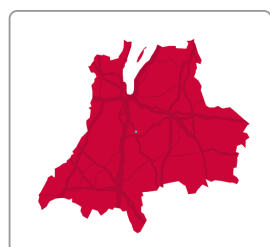
Innehåll	3	5. Planförslag	43
Läsanvisning	4	Järnvägsinvesteringar	
Förord	5	Större vägåtgärder	
Sammanfattning	6	Gång- och cykelinvesteringar	
1. Bakgrund	8	Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet	
Planering av infrastrukturåtgärder		Kollektivtrafikåtgärder	
Nationella mål med stor påverkan på planens utformning		Bidrag	
Regionala mål med stor påverkan på planens utformning		Regionala utredningsbehov	
Sydsvenska mål med stor påverkan på planens utformning		Genomförande av Regional transportplan	
Megatrendernas påverkan på transportsystemet i Jönköpings län		Uppföljning av planens genomförande	
2. Länets förutsättningar och behov	17	Investeringsåtgärder i nationell plan	
Övergripande beskrivning av länet		Investeringsåtgärder i våra grannlän	
Länets transportsystem		Fullständig konsekvensbeskrivning	61
3. Strategier	31	Utgångspunkter	
Alternativa strategier för transportplan		Fokusområde Klimat	
Låsningar i gällande transportplan		Fokusområde Hälsa och livskvalitet	
4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning	34	Fokusområde landskap	
Utgångspunkter		Fokusområde Resurshushållning	
Sammanfattning av bedömda konsekvenser		Fokusområde Samhällsekonomi och regional utveckling	

Läsanvisning

Dokumentet är uppbyggt i en logisk ordningsföljd där inledande kapitel anger förutsättningarna för det slutliga förslaget till regional transportplan.



1. Bakgrund Avsnittet redogör för vad en transportplan är, hur de formella processerna kring inriktningsplanering och åtgärdsplanering ser ut samt hur planen tar avstamp i nationella och regionala mål



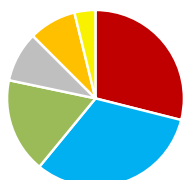
BALANS



VÄG



JÄRNVÄG



2. Förutsättningar och behov Här beskrivs de specifika förutsättningar som Jönköpings län har och vilka behov vi ser kopplat till den regionala transportinfrastrukturen.

3. Strategier I kapitlet redovisas tre olika planalternativ grundade på alternativa strategier för att möta våra regionala transportbehov.

4. Sammanfattning av konsekvensbeskrivning I kapitlet beskrivs samlat hur respektive planalternativ påverkar miljöaspekter samt samhällsekonomi och regional utveckling.

5. Planförslag Kapitlet redogör för det valda förslaget till regional transportplan. Planförslaget beskrivs utifrån sex olika åtgärdsområden och lyfter också specifika brister som Region Jönköpings län ser som prioriterade att utreda under planperioden samt hur genomförandet av planen förväntas ske.

Bilaga: Fullständig konsekvensbeskrivning I den fullständiga konsekvensbeskrivningen ges en komplett beskrivning av de olika planalternativens påverkan på fokusområdena för miljö samt samhällsekonomi och regional utveckling.

Flödesschemat ovan visar plandokumentets upplägg och illustrerar samtidigt processen med att ta fram ett förslag till regional transportplan.

Förord

Region Jönköpings län ansvarar för de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i Jönköpings län. I uppdraget ingår att utifrån regeringens direktiv upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur - eller en regional transportplan som dokumentet förenklat kallas.

Att vi har en fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning både för att pussla ihop vårt eget dagliga liv och för ett väl utvecklat och sammanhängande samhälle i stort. Transportinfrastrukturen måste ständigt underhållas och utvecklas; inte för infrastrukturens egenvärde utan för att möta samhällets förändrade mål och behov. En växande befolkning driver behovet av resor och ökande transporter vilket transportsystemet måste hantera samtidigt som utvecklingen ska ske med ett ökat hänsynstagande och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Utvecklingen av infrastrukturen är ett medel för att förändra samhället och möta uppkomna eller förväntade trender och behov utifrån de ramar som anges i politiska mål och långsiktiga beslut. För Jönköpings län är det prioriterat att förstora och förstärka arbetsmarknadsregionerna. Främst genom satsningar på att utveckla regionalstågstrafiken, vilket tydligt uttrycks i den Regional utvecklingsstrategin. Detta kräver dock höjd standard och ökad kapacitet på stora delar av järnvägsnätet. Att utveckla och ställa om transportsystemet tar lång tid och kräver stora resurser. Region Jönköpings län kan tyvärr konstatera att tillgängliga medel för att utveckla transportsystemet inte räcker för att nå våra högt satta mål och ambitioner.

Regeringens infrastrukturproposition beslutades av Riksdagen i juni 2021 och Region Jönköpings län fick kort därefter direktiv om åtgärdsplanering, vilket är det formella uppdraget att ta fram en ny plan. Processen med framtagandet av den regionala planen har skett parallellt med framtagandet av den nationella planen, detta för att underlätta en helhetssyn i diskussioner och prioriteringar av angelägna åtgärder i länet. För att lyfta länets utveckling och stärka kopplingarna till omvärlden har Jönköpings län under lång tid aktivt drivit på för att bygga Nya stambanor vilket kommer skapa radikalt förbättrade resmöjligheter.

Grunden till ställningstagandena i transportplanerna är väl förankrad genom att de långsiktiga prioriteringar som har gjorts ligger fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Marcus Eskdahl

Ordförande i Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägarna Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö och Nässjö-Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar och driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan.

	Total- kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		50	196	388	634	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Yet) ¹	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov ¹	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar ²	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580 ³	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	144		71	73	144	
Större vägatgärder		213	52	124	389	
Rv 27 förbi Bor ²	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten ²	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		109	78	120	307	
Längs regional statlig väg ²		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		42	36	63	141	
Kollektivtrafikåtgärder		36	48	66	150	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		17	15	31	63	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		467	425	792	1 684	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal

2 Samfinansieras ur pott i nationell plan

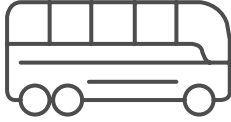
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

Förslag till regional transportplan 2022-2033



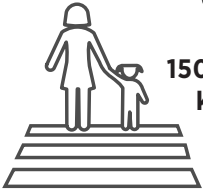
32 mnkr sätts av för investeringsbidrag till enskilda vägar

Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

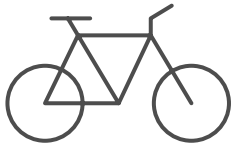


150 mnkr ska användas till kollektivtrafikåtgärder på regionalt statligt och kommunalt vägnät.

Åtgärderna ska göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.



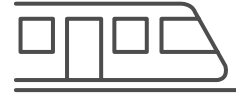
141 mnkr ska användas till åtgärder för att höja trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät. Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och förbättrar säkerheten på mer trafikerade 80-vägar.



157 mnkr avsätts för byggande av gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar. Grovt uppskattat kan detta innebära cirka 25 kilometer ny cykelväg i länet.

150 mnkr tilldelas statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät. Denna pott kan ge mycket god utväxling för att stärka förutsättningarna för cykling i länets tätorter.

31 mnkr ges i driftsbidrag till Jönköpings flygplats, som fyller en viktig funktion för länets tillgänglighet.



En ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult samt elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.

En ny mötesstation vid A6/Ryhov ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.

Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö - Eksjö

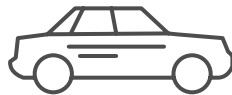
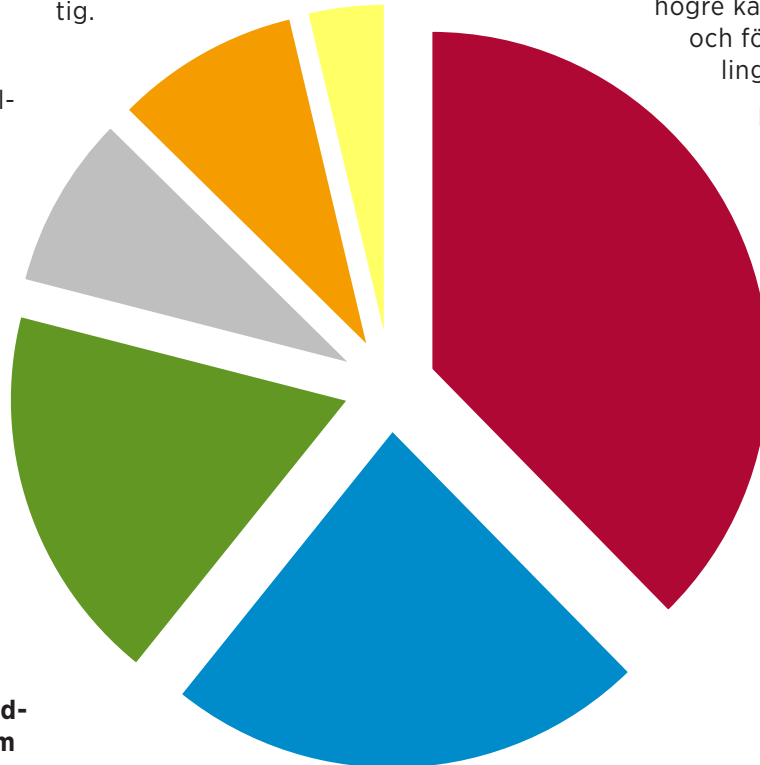
möjliggör ett mer effektivt nyttjande av RJL:s nya tågflotta.

Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan

möjliggör längre tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Plankorsningsåtgärder på Vetlandabanan

ger en mer robust trafikering och säkrare trafikmiljö.



Byggnationen av Rv 27 förbi Bor ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och bättre tätortsmiljö utmed ett regionalt viktigt stråk.

Mötesseparering av Ulås - Bredasten på Rv 27 ger en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet i samma stråk.

Omsträckning av Lv 842 förbi Tenhult förbättrar vägens framkomlighet och miljön inne i Tenhult.

Planen möjliggör en byggstart för mötesseparering av Rv 27 Bredaryd - Anderstorp vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.

1. Bakgrund

INNEHÅLL TRANSPORTPLANER

Nationell transportplan

- drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet,
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar (E4, Rv40 och Rv26 i Jönköpings län)
- medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal,
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länstransportplanerna.

Regional transportplan

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
- driftsbidrag för icke statliga flygplatser samt investeringsstöd till enskilda vägar.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan. Detta benämns *samfinansiering* och är aktuellt för denna plan.

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Detta betyder att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; i allmänhet finns det inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt.

Det är också en utmaning att ha tillräckligt med planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel. Det är därför viktigt att planen är strategisk i att lyfta brister för utredning för att regionen ska ha möjlighet att prioritera in dem som åtgärder vid nästkommande planrevidering.

För icke namngivna objekt (< 50 mnkr) är planeringscyklerna inte lika långa, det är därför möjligt att arbeta med bristinventeringar och tidiga utredningar mer löpande under planperioden - det är dock fortfarande väldigt viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

PLANERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Långsiktig ekonomisk planering av statlig transportinfrastruktur

Nationell och regional plan

Den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker på uppdrag av regeringen och ska bedrivas i enlighet med förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

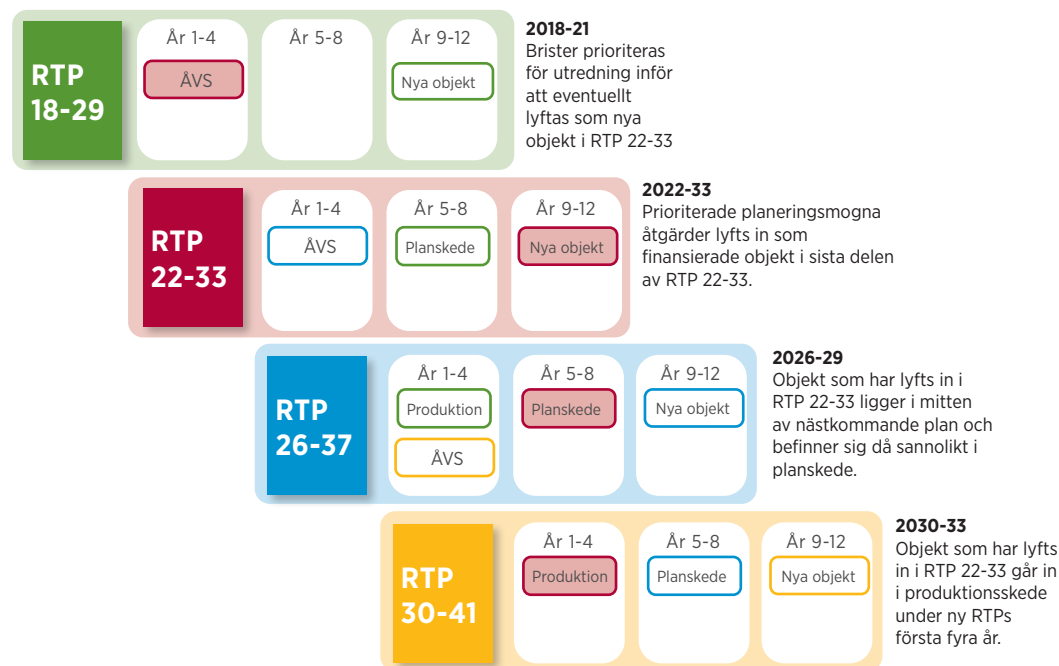
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet. Upplägget med det delade ansvaret för den samlade transportplaneringen ger Region Jönköpings län möjlighet att ge länsplanen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet.

Rullande planering

Transportplanerna omfattar i allmänhet tolv år och de aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Eftersom planerna löper över så lång tid behöver de vara både långsiktiga och flexibla.

Den första delen av en planperiod är i allmänhet mer konkret och omfattar åtgärder som är mer planeringsmogna - det vill säga längre komna i planeringsprocessen. De sista åren under en planperiod kan omfatta brister och behov som behöver utredas mer enligt Trafikverkets fyrstegsprincip innan de är möjliga att definiera som konkreta åtgärder.

Större objekt innebär låsningar i planer: för att de ska vara möjliga att genomföra krävs det många gånger att medel avsätts i plan över tio år innan en åtgärd är genomförd.



Bilden visar hur den långsiktiga planeringen rullar över tid: från det att en större brist börjar utredas tills dess att den är genomförd som åtgärd tar det i allmänhet mer än tio år och bristen/åtgärden hinner vara med i fyra olika transportplaner!

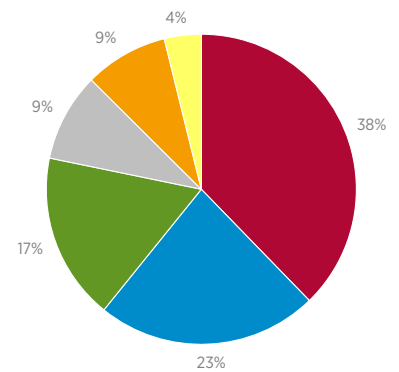
Låsningar i gällande regional transportplan för 2018-2029

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktraktar respektive objekt i de flesta fall en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

Järnvägsinvesteringar I gällande plan är 300 mnkr avsatta för samfinansiering av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping. Medlen ligger fördelade på åren 2021-2029. Sedan planen fastställdes har åtgärden påbörjats.

I gällande plan finns även 220 mnkr fördelade på en pott för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor. Under planperioden har åtgärden elektrifiering Nässjö-Eksjö påbörjats.

Större väginvesteringar Gällande plan omfattar fem större vägprojekt varav två är färdigställda (Rv 32 Sunnerånga-Marbäck samt Rv 32 Traneryd-Tranås S). Åtgärden Rv 27 förbi Bor var planerad att byggstartas under 2021 men har drabbats av förseningar och kommer sannolikt inte att gå in i produktion förrän 2023. Delen Ulås-Bredasten har ej beställts utan kommer att hanteras som ett eget objekt och har påbörjats under 2021. Åtgärderna Rv 27 Bredaryd-Anderstorp och väg 842 förbi Tenhult är i gällande plan planerade att påbörjas under perioden 2024-2029.



Regional transportplan 2018-2029		utrymme i plan mnkr
● Järnvägsinvesteringar		520
● Större väginvesteringar		318
● Gång- och cykelinvesteringar		240
● Trafiksäkerhet och framkomlighet		127
● Infrastruktur för kollektivtrafik		120
● Bidrag		53

Regional transportplan 2018-2029	Kostnads-kalkyl 2018	Tidigare	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Utrymme i plan
Järnvägsinvesteringar			60	150	310	520
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping (Yet) ¹	1 500			110	190	300
Åtgärder för hållbar tågtrafik på reg banor			60	40	120	220
Större vägätgärder			90	80	148	318
Rv 32 Sunnerånga-Marbäck	176	126	50			
Rv 32 Traneryd-Tranås S	40		40			
Rv 27 förbi Bor (inkl Ulås-Bredasten) ²	203			80	55	135
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹	90				60	60
Lv 842 förbi Tenhult	33				33	33
Gång- och cykelinvesteringar			80	60	100	240
Längs regional statlig väg						120
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät						120
Trafiksäkerhet och framkomlighet			37	21	69	127
Kollektivtrafikåtgärder			35	30	55	120
Längs regional statlig väg						60
Medfinansiering						60
Bidrag			13	13	27	53
Investeringsbidrag till enskilda vägar						28
Driftsbidrag icke statliga flygplatser						25
Totalt			315	354	709	1 378 mnkr

Planens ram baseras på det belopp som angavs i regeringens direktiv och Trafikverkets justering utifrån tidigare upparbetning har inte beaktats eftersom det kom efter planens fastställelse. Trafikverkets beslut om justering innebär att planens totala ram minskade med cirka 100 mnkr.

¹ Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal

² Samfinansiering nat plan 1/3

Inriktningsplanering

Själva processen med att ta fram nya transportplaner inleds med att regeringen ger Trafikverket och ibland andra myndigheter i uppdrag att ta fram ett *inriktningsunderlag* för kommande planperiod. Underlaget beskriver möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling och utgör grunden för kommande infrastrukturproposition.

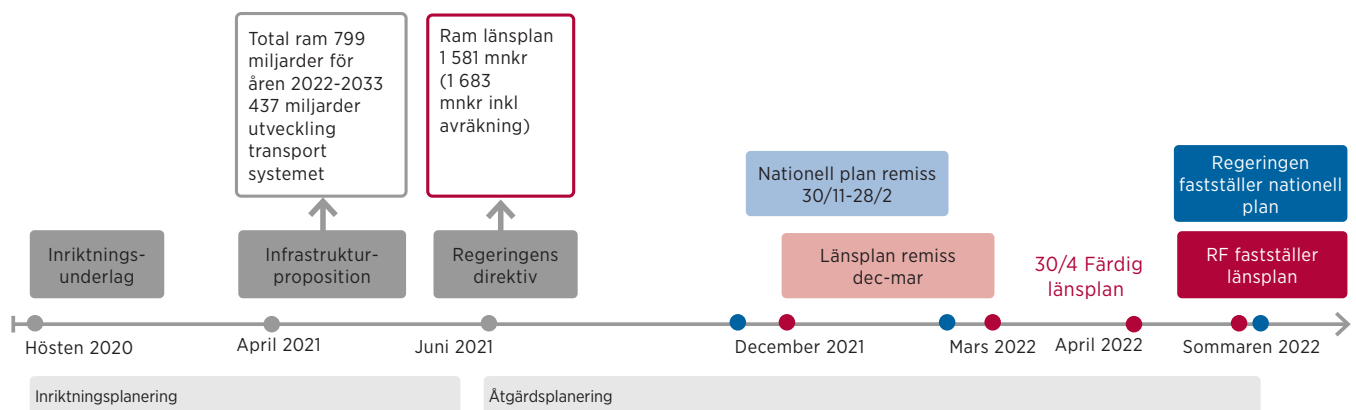
I *propositionen* som presenterades i april 2021 och beslutades av riksdagen i juni 2021 anges preliminära ramar för den nationella transportplanen. Riksdagen fattar beslut om den totala ekonomiska ramen.

Direktiv för åtgärdsplanering

Direktiv för åtgärdsplanering tas fram av Regeringen och ger planupprättarna uppdraget att ta fram planer. Direktiven anger ekonomiska ramar och övergripande inriktning för transportplanerna. Direktiven för åtgärdsplanering tillkännagavs i slutet av juni 2021.

För kommande planperiod har Jönköpings län fått en ram om 1 581 miljoner kronor. Dessa medel har fördelats jämt över planperiodens tolv år. Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

Direktiven anger att transportplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas.



Regional förankringsprocess för transportplaner

Under hela processen från samråd av inriktningsunderlag till färdigt planförslag har Region Jönköpings län haft en löpande dialog med länets kommuner och Trafikverket via följande forum och nätverk:

Politisk förankring

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) fattar beslut om remiss av den regionala transportplanen och lämnar förslag till regionfullmäktiges beslut om fastställelse av färdig plan. TIM-nämnden har informerats löpande under planprocessen.

Politisk referensgrupp är sammansatt av ordförande i regionstyrelsen, TIM-nämndens presidium samt utsedda representanter från kommunstyrelserna i Vetlanda, Värnamo och Jönköping (vilka i sin tur företräder länet som helhet). Referensgruppen har träffats kontinuerligt för att skapa politisk förankring för både prioriteringar till nationell plan och innehållet i regional transportplan.

Kommunalt forum utgörs av regionens politiska ledning och länets samtliga kommunstyrelseordförande. Forumet har informerats löpande under hela planprocessen.

Förankring på tjänstepersonsnivå

Regionalt infrastrukturnätverk utgörs av tjänstepersoner från länets kommuner. Möten för information och dialog med nätverket har anordnats cirka en gång i månaden under hela planprocessen. Representanter ur infrastrukturnätverket har bildat en arbetsgrupp kopplat till framtagandet av en regional cykelstrategi, ett arbete som i viss mån har bäring på den regionala transportplanen.

Kommunchefsnätverk består av kommuncheferna i länets kommuner. Nätverket har informerats löpande under hela planprocessen.

Trafikverket Region Syd har haft täta avstämningar med Region Jönköpings län på länsnivå och har även deltagit vid de löpande möten som organiserats inom TrvSyd (som omfattar länen Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Skåne).

Avgränsningssamråd för konsekvensbeskrivning

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Regionalt seminarium

Med anledning av det pågående upprättandet av ny regional transportplan anordnade Region Jönköpings län ett regionalt seminarium med fokus på transportinfrastruktur och samhällsplanering augusti 2021. Seminariet hade cirka 80 åhörare från såväl offentlig som privat sektor.

ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN PLANERING AV STATLIG TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag
- Tar fram förslag till proposition
- Beslutar om direktiv
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för länsplanerna

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Har hand om transportplanernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning.
- Genomför alla fysiska åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering)
- Genomför åtgärdsvalsstudier
- Handlägger statlig medfinansiering.

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

- Tar fram förslag till regional transportplan
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportplan

REGIONALT UTVECKLINGSANSVAR

Regioner ska skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i alla delar av landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar som råder.

Det obligatoriska uppdraget sker på uppdrag från staten och finns reglerat i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i en lag om regionalt utvecklingsansvar. Det obligatoriska uppdraget omfattar följande punkter:

- arbeta fram och fastställa en strategi för utvecklingen i länet
- samordna insatser för att genomföra denna strategi
- besluta om hur medel för regionalt tillväxtarbete ska användas
- följa upp, utvärdera och redovisa resultaten av tillväxtarbetet till regeringen
- utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram
- **upprätta och fastställa länsplaner för transportinfrastruktur**

Utöver det obligatoriska uppdraget har Regionen även initiativrätt i angelägna regionala frågor.

FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Transportplaner omfattar framförallt medel kopplat till steg 3- och 4-åtgärder.

1. Tänk om Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

FINANSIERINGSTYPER

Med **medfinansiering** avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur med medel utöver den regionala eller nationella planen.

Statlig medfinansiering innebär att kommuner eller regioner kan ansöka om statliga medel ur den regionala planen för att genomföra åtgärder av kollektivtrafikanläggningar eller åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet. Ett exempel på detta är medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar.

Samfinansiering innebär att objekt finansieras ur både nationell och regional plan - till exempel att medel ur regional plan används till att finansiera en del av namngivet objekt i nationell plan.

Fysisk planering av åtgärder

Utredningar av brister i transportsystemet

Det första steget i den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder är att definiera och prioritera en brist för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). ÅVSen utreder transportslagsövergripande vilka typer av åtgärder som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov och är ett krav för att ett större infrastrukturprojekt ska vara aktuellt för att ingå i nationell eller regional plan. Syftet med ÅVSen är att avgöra vad som ska göras för att lösa transportbehovet och de utgår alltid från **fyrstegsprincipen**, vilket betyder att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet provas stegvis.

Genomförande av åtgärder

När medel avsatts för en åtgärd i transportplan och en beställning av åtgärden gjorts kan Trafikverket påbörja åtgärdens genomförande.

Investeringsåtgärder i det statliga transportsystemet planeras och utförs av Trafikverket. Trafikverkets investeringsverksamhet är en ren beställarorganisation vilket betyder att samtliga projektskeden projektleds av Trafikverket men handlas upp och utförs av konsult- respektive entreprenadföretag. Från det att en åtgärd beställs till dess att den är färdig att öppna för trafik kan det, beroende på projektets storlek och komplexitet, ta från två till över tio år.

Planskede För många åtgärder krävs planläggning enligt väglagen eller lag om byggande av järnväg. I den lagstyrda planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt beaktande av övriga samhällsintressen. I de fall åtgärden innebär betydande miljöpåverkan ska projektet miljöbedömas enligt Miljöbalken.

En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan utföras utan planläggning.

Bygghandlingsskede I bygghandlingsskedet tas tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens eller järnvägens funktion fram. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede I byggskedet genomförs väg- eller järnvägsåtgärden. Väg- eller järnvägsplanen måste ha vunnit laga kraft innan produktion kan påbörjas. Det är i allmänhet i byggskedet som största delen av åtgärdens budgeterade medel nyttjas; en större produktion på väg kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner på ett år, produktionsskedet på järnväg är i allmänhet ännu mer kostnadsdrivande men bärs i allmänhet huvudsakligen av nationell plan.

Åtgärdsvalsstudie

Ca 1-2 år beroende på komplexitet och omfattning.

Vägplan/järnvägsplan

ca 2-5 år beroende på komplexitet och åtgärdens omfattning samt eventuella överklaganden av planen. (Kan ta längre tid vid stora projekt eller ändrad inriktning i projekt)

Bygghandling

Ca 1-2 år beroende på komplexitet och omfattning.

Byggskede

Ca 1-3 år beroende på komplexitet och omfattning. (Kan ta längre tid vid stora projekt)

Genomförande av åtgärd

NATIONELLA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål är viktiga som utgångspunkt för arbetet med långsiktig planering av transportsystemet, vilket tydliggörs i regeringens direktiv för åtgärdsplanering.

- Den regionala transportplanen lyfter in de transportpolitiska målen både som utgångspunkt för formulerade strategier och som utvärderingsparameter av planalternativ i planens konsekvensbedömning.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

- Miljömålen är inarbetade i transportplanen via de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Klimatmål

Riksdagen beslutade 1 januari 2018 om ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk med uttalade mål om att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärds länder. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Den regionala transportplanen har lyft in klimatmålen i planens konsekvensbeskrivning (via fokusområden och transportpolitiska mål) samt som bakgrund till utformningen av planens strategier.

Etappmål för trafiksäkerhet

Det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

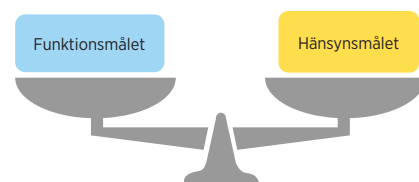
- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett **funktionsmål** som kopplar till tillgänglighet och ett **hänsynsmål** som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.



SVERIGES MILJÖMÅL

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De **16 miljö kvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin är den långsiktiga planen för Jönköpings län och är en viktig utgångspunkt för länets arbetet med tillväxt och utvecklingsfrågor.

Den övergripande visionen i RUS är att Jönköpings län ska vara **Sveriges mest hållbara, alltraktiva och tillgängliga region**.

Visionen är nedbruten i sex strategiområden som i sin tur är indelade i delstrategier. Av de sex målområdena är det framförallt målet **En tillgänglig region: 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

REGIONALA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Länets mål för tillgänglig utvecklingskraft i Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I länets regionala utvecklingsstrategi är det framförallt tre delstrategier kopplade till målet om tillgänglig utvecklingskraft som är relevanta att utgå från kopplat till transportplanen. Dessa delstrategier används som underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån RUS har preciseringar av respektive delstrategi gjorts:

Järnvägsförbindelser Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar.

- Länet ska prioritera upprustning av länets befintliga järnvägar och person- och godstransporter med tåg ska främjas genom transportplaneringen.

Kollektivtrafik Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur.

- Planeringen av transportinfrastruktur ska stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Tillgänglighet Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

- Transportplaneringen ska verka för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmet beskrivning av framtida linjenät i länet¹.

I programmet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2035:

Marknadsandel 25 % av de motorburna resorna i länet ska göras med kollektivtrafik i regional och privat regi

Resandemål 78 % fler resor ska göras med kollektivtrafik (basår 2018, totalt 40 miljoner resor)

Nåbarhet 85 % av länets befolkning ska ha närmare än 1 000 meter till hållplats eller station

Kundnöjdhet/kvalitet 60 % av alla länsinvånare och 70 % av kollektivtrafikresenärer ska vara nöjda eller mycket nöjda med den allmänna kollektivtrafiken

Tillgänglighet Fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken

Miljö/hållbart samhälle All trafik inom den allmänna kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel och energiförbrukningen per körd personkilometer ska minska med minst 38 % (basår 2018)

¹ Se avsnittet "Beskrivning av länets kollektivtrafik i kapitel "Förutsättningar"

SYDSVENSKA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Utgångspunkter för framtida utveckling av infrastruktur

Inom ramen för RSS-samarbetet har tre mål för Sydsveriges transportsystem beslutats. Målen verkar inom ramvillkoret ”ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan” och har som planeringsprincip att skapa förutsättningar för utvecklingskraftiga tillväxtmotorer och stödjande regionala kärnor.

Nationell och internationell tillgänglighet: snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor samt färdigställande av västkustbanan.

- Målet innebär att ett systemtänk krävs kring hur länets järnvägar och övrig infrastruktur ska uppgraderas för att maximera nyttan av nya stambanor.

Sammanknutet Sydsverige: utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland. Starka stråk genom sydsverige som är länkade med sammanbindande tvärförbindelser.

- Målet betyder att den regionala transportplanen bör sträva efter att stärka länets viktiga stråk.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter: ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

- Målet innebär att planen bör möjliggöra ökad kapacitet i stråk och noder som är särskilt viktiga för godstransporter och sträva efter att flytta över gods från väg till järnväg.

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige har en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken. Syftet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionsappret för kollektivtrafik har Sydsveriges regioner formulerat tre mål varav det sista (*samhället*) har störst bäring på den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur:

Resenären Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Trafikeringen Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

Samhället Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE (RSS)

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköping, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring bland annat infrastruktur och kollektivtrafik.

Samarbete sker på politisk nivå och på tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.



MEGATRENDER

Megatrender är stora globala förändringar som sker övergripande i vårt samhälle och som kommer att påverka oss de kommande åren.

ESPAS (European Strategy and Policy Analysis System, 2019) beskriver megatrender som utveckling som redan pågår och som är nästan omöjliga att ändra under det kommande decenniet. Oundvikligen kommer alla efterföljande möjliga framtider att ramas in av dessa trender. Megatrender är identifierade och som med stor säkerhet driver utvecklingen. Megatrender beskrivs på olika sätt av olika aktörer men kan ändå sammanfattas i fyra huvudtrender; **urbanisering och globalisering, digitalisering och klimatförändringar.**

Urbanisering

Globalisering

Digitalisering

Klimatförändringar

Globalisering och urbanisering drivs av ekonomiska förändringar med tilltagande världshandel och globala värdekedjor samt städernas tilltagande betydelse som ekonomiska motorer.

Digitaliseringen har också ekonomiska drivkrafter, men är samtidigt beroende av, och samspelar med teknisk utveckling.

Arbetet med att minska vår påverkan på klimatet och att anpassa samhället till de klimatförändringar som har skett och kommer att ske kan snarast beskrivas som en politiskt driven trend. För transportsystemet finns även ekonomiska drivkrafter för effektivare och mindre energikrävande transporter.

Kunskapssamhället innebär att kunskap och andra immateriella värden i allt högre utsträckning är värdeskapande i ekonomin. Med en kunskapsbaserad ekonomi koncentreras befolkningen i allt större utsträckning till städerna, i synnerhet sådana som erbjuder högre utbildning, forskningsmiljöer och som har innovationsförmåga. Urbaniseringen leder till en förändrad demografi i olika delar av Sverige.

MEGATRENDERNAS PÅVERKAN PÅ TRANSPORTSYSTEMET I JÖNKÖPINGS LÄN

De stora förändringarna i samhället går oftast långsamt och är relativt stabila över tid. Megatrenderna påverkar transportsystemet i länet på flera olika sätt.

Digitaliseringen och det växande tjänstesektorer innebär att mer och mer arbete kan utföras på distans vilket innebär att behovet av vardagsresande kan minska vilket går hand i hand med den omställning som behöver göras kopplat till pågående klimatförändringar. Urbaniseringen drivs av att större arbetsmarknadsregioner ger ett underlag för större branschbredd och en bättre matchning på arbetsmarknaden samtidigt som en större befolkning ger underlag till ett bredare utbud av nöjen och fritidsaktiviteter.

För Jönköpings län är det viktigt att integrera länet i så stora arbetsmarknader som möjligt, inte minst för att minska sårbarheten i de mindre orterna. Digitalisering och klimatanpassning kan under rätt förutsättningar vara samverkande trender, där digitaliseringen möjliggör nya smarta och resurseffektiva transportsätt.

Megatrendernas påverkan på Jönköpings län och hur vi ska förhålla oss till dessa kan sammanfattas i tre punkter att ta i beaktande vid planering av transportinfrastruktur:

Stärk kopplingarna För att uppnå ett tillräckligt stort underlag för fler och växande branscher och företag är det viktigt att koppla samman länet i effektiva transportstråk, att koppla samman regioncentrum med kommuncentra och även att koppla samman städerna med deras omland.

- Detta kan göras genom en satsning på att utveckla de största vägstråken så att dessa får en standard som medger god tillgänglighet. Ett snabbt och effektivt kollektivtrafiksystem stärker också kopplingarna i länet. Över längre avstånd är det främst regionaltåg som har störst potential att minska restider och stärka kopplingarna.

Säkerhet och hänsyn Att samhället är tryggt och säkert är en grundläggande faktor. För transportsystemet handlar det dels om att minska olyckorna i transportsystemet men även att minska de negativa nyttor som uppstår i form av buller och utsläpp.

- Att mittseparera de mest trafikerade vägarna är en effektiv trafiksäkerhetsåtgärd liksom att främja tågresandet som i grunden är mycket säkert. Genom att leda trafiken förbi orter kan trafikens negativa konsekvenser för boende minska.

Transportsnålt samhälle Klimatomställningen handlar i grunden om att jordens resurser ska räcka både för dagens befolkning och framtida generationer. Genom en planering som bidrar till ett minskat transportbehov kan tillgänglig infrastruktur nyttjas på ett bättre sätt. En ökad digitalisering ger ökade möjligheter att optimera trafiken så befintlig infrastruktur nyttjas optimalt och nya effektiva beteenden premieras.

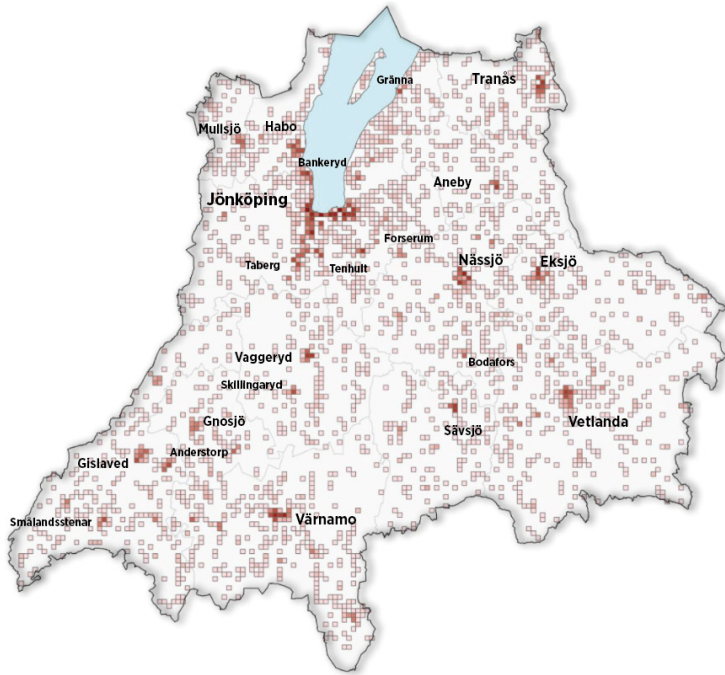
- Att kombinera gång-, cykel och kollektivtrafik kan vara både resurs- och yteffektivt. Nya digitala tjänster borde kunna accelerera denna utveckling.

2. Länets förutsättningar och behov

ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING AV LÄNET

Geografisk fördelning och flyttmönster

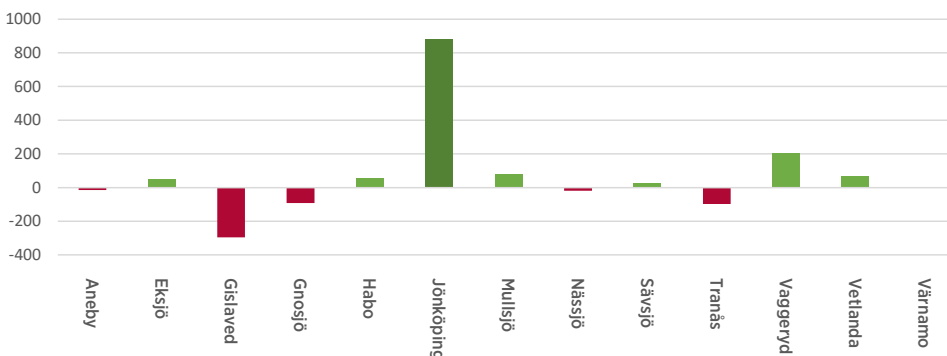
Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 361 000 invånare bor ca 40 % i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets cirka 80 tätorter har endast sju tätorter över 10 000 invånare, fler än 70 orter har färre än 2 500 invånare och ungefär 45 tätorter har färre än 500 invånare. 84% av länets invånare bor i tätorter.



	år 2020	Prognos år 2035	Ök- ning	Invå- nare kom- munhu- vudort	Andel boen- de i tätor- ter	Bygga- da bostä- der ¹
Aneby	6 821	6 879	1%	3 668	62%	9,6 8,4
Eksjö	17 788	18 554	4%	10 864	79%	31,2 25,2
Gisla- ved	29 635	31 415	5%	10 269	82%	17,8, 15,6
Gnosjö	9 614	9 257	-4%	4 472	75%	7,2, 6,2
Habo	12 589	15 559	23%	8 516	75%	10,8, 59,2
Jönkö- ping	142 427	163 469	15%	100 259	90%	606,4, 124,2
Mullsjö	7 385	7 652	5%	5 749	88%	21,8, 9,8
Nässjö	31 563	32 879	4%	18 472	83%	23,2, 23,4
Sävsjö	11 721	12 035	2%	5 605	75%	8,0, 12,2
Tranås	18 903	19 412	2%	14 774	85%	28,8, 24,6
Vagge- ryd	14 532	17 137	18%	5 556	76%	43,8, 25,4
Vetlan- da	27 502	26 548	-3%	13 674	77%	26,2, 36,4
Värna- mo	34 530	37 013	7%	19 778	80%	52,0, 33,8

1 Färdigställda bostäder i flerbostadshus respektive småhus som snitt per år för perioden 2016-2020 (RJL/SCB)

Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin relativa andel av länets befolkning åren 2010-2020. Detta är en trend som väntas förstärkas ytterligare under kommande planperiod¹. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos² att öka med 9% från 365 000 personer år 2020 till 400 000 personer år 2035.



Diagrammet visar totalt flyttnetto för länets kommuner 2020. Länets totala flyttnetto är positivt, däremot är flyttnettot för inrikes födda negativt.

Länet tappar framförallt inrikes född befolkning till Skåne, Hallands, Östergötlands, Kronobergs och Västra Götalands län och hämtar invånare från Kalmar, Västernorrlands, Västerbottens, Södermanlands och Gävleborgs län.

(RJL/SCB, 2021)

1 Näringslivsanalys för Jönköpings län, 2021
2 Region Jönköpings län/SCB, 2021

NODSTRUKTUR KOPPLAD TILL SYDSVENSK SYSTEMANALYS

Definitionen av en **tillväxtmotor** är enligt Regionsamverkan Sydsveriges definition en större ort som har en branschbredd med mer än 200 branscher representerade. De utgör en struktur som är stabil över tid och ska också kunna fånga förändringar över tid. Tillväxtmotorerna är en förutsättning för utvecklingen av sydsveriges regioner som helhet. Genom att understödja tillväxtmotorernas utveckling med strategisk infrastruktur ges alltså också förutsättningar för en robust tillväxt i andra delar av länen.

I Jönköpings län är Jönköping utpekad som tillväxtmotor och länets närmaste tillväxtmotorer i grannlänerna är Växjö, Borås, Linköping, Halmstad och Skövde.

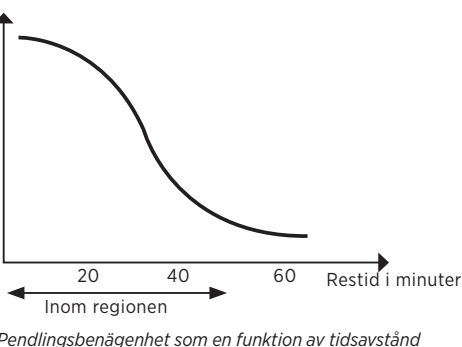
Regionala kärnor är orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland och som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service. Bland kriterierna ingår bland annat att inpendlingen är större än utpendlingen.

I Jönköpings län är Tranås, Nässjö och Värnamo utpekade som regionala kärnor.

TILLGÄNGLIGHET GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLVÄXT

Forskning från Internationella Handelshögskolan i Jönköping visar att benägenheten till arbetspendling sjunker drastiskt vid restider över 45 minuter. Platser som ligger inom 45 minuters restid från varandra kan dra nytta av varandra genom bättre matchning och kvalitet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Detta är viktigt för företags produktivitetsutveckling och innovationsförmåga och skapar förutsättningar för lokala och regional tillväxt.

Goda kommunikationer har alltså stor betydelse för en regions samlade förutsättningar för attraktivitet och utveckling.



Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper¹.

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på något lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö, Gislaved och Vetlanda².

Region Jönköpings läns statistik över flyttningsmönster visar att länet bland inrikes födda har ett positivt flyttningsnetto för personer med längre akademisk utbildning (mer än tre års högskoleutbildning) medan flyttningsnettot för personer med gymnasieutbildning och kortare eftergymnasial utbildning är tydligt negativt.

Bostadsbyggande

Jönköpings län har en hög byggtakt av bostäder och knappt 1 200 bostäder färdigställdes under 2020, av dessa byggdes mer än hälften i Jönköpings kommun. Samtidigt tillkom 1 711 nya hushåll och 1 411 nya invånare i länet vilket innebär att bostadsbyggandet sannolikt inte räcker för att mätta efterfrågan. Det råder underskott på bostäder i 11 av länets 13 kommuner, bostadsbristen är framförallt knuten till kommunernas centralorter och är svårare för vissa grupper, tex ungdomar³.

Länet har i grunden en hög andel småhus, dock har bostadsbyggandet i form av hyresrätter och bostadsrätter i länets större tätorter ökat de senaste tio åren och är sedan 2013 andelsmässigt högre än byggnationen av äganderätter⁴. Denna trend kan bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt och ger också förutsättningar för ett ökat kollektivt resande

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i länet har en hög grad av små och medelstora företag inom tillverkning och industri, som är länets avgjort största bransch sett till omsättning. Särskilt hög andel tillverkningsindustri finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö⁵.

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20-64 år som förvärvsarbetar, ligger på över 80% i hela länet (riksgenomsnitt 79,5%). Däremot är det endast Habo kommun som ligger över rikssnittet för disponibel inkomst⁶.

Arbetsmarknader

Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl integrerade olika områden är med varandra kopplat till resor mellan boende och arbete. Indelnigen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd, vilket i sin tur gör en FA-region mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Länets kommuner tillhör två FA-regioner⁷:

Jönköping: Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Vetlanda, Eksjö, Tranås och Ydre (Östergötlands län). Totalt ca 120 000 anställda och 16% tillväxt 2010-2018.

1 Näringslivsanalys RJL 2021

2 RJL/SCB

3 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län

4 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län

5 RJL/SCB

6 Bostadsförsörjningsanalys

7 Systemanalys RSS

Värnamo: Gnosjö, Gislaved och Värnamo. Cirka 40 000 anställda, 6% tillväxt 2010-2018.

Jönköpings FA-region uppvisar en betydligt större branschbredd än Värnamo FA-region och har också en högre andel branscher med mer än fem anställda. För att öka Värnamoregionens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet till andra FA-regioner.

Arbetspendling

Avstånden och följaktligen restiderna mellan länets mer befolkningstäta orter är förhållandevis långa och det är endast ett fåtal kommunhuvudorter som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrat och tillväxtmotorn Jönköping.

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser⁸.

Pendlingsströmmarna mellan länets kommuner och tillväxtmotorer utanför länet är relativt begränsade. Störst flöden finns i förhållandena Värnamo - Växjö (cirka 50 minuter med tåg och 1,05 timme med bil) och Tranås-Linköping (ca 45 minuter med tåg och 1 timme med bil). Restiderna mellan Jönköping och omgivande tillväxtnoder Borås, Skövde, Växjö och Linköping gör att pendlingsrelationerna mellan noderna inte är så stora⁹.

	Jönköping		Växjö		Linköping	
	Bil	Koll.	Bil	Koll.	Bil	Koll.
Aneby	0:55	0:59	2:04	1:41	1:30	1:02
Eksjö	0:51	1:07	1:44	1:31	1:44	1:35
Gislaved	1:11	1:22	1:36	1:34		3:37
Gnosjö	1:05	2:23	1:31	1:00		3:06
Habo	0:23	0:14	2:04	1:59	1:47	2:06
Jönköping			1:51	1:43	1:29	1:43
Mullsjö	0:27	0:22	2:08	2:08	1:51	2:15
Nässjö	0:38	0:34	1:51	0:57	1:53	0:51
Sävsjö	1:06	0:57	1:16	0:59	2:25	1:36
Tranås	1:16	1:17	2:27	1:21	1:02	0:40
Vaggeryd	0:31	0:39	1:29	1:45	1:50	1:54
Vetlanda	1:11	1:25	1:12	1:50	2:11	2:30
Värnamo	0:58	1:06	1:06	0:39	2:17	2:11

Restid under 45 minuter

Restid under 60 minuter

Restid under 90 minuter

Matrisen visar restiden (bil och kollektivtrafik) mellan länets kommunhuvudorter och länets tillväxtmotor Jönköping samt Växjö och Linköping, som är de tillväxtmotorer utanför länet dit flest länsbor pendlar i dagsläget.

Störst potential till mer omfattande restidsförkortningar finns i relationerna Värnamo - Vaggeryd - Jönköping (pågående projektet med nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult) samt mellan de stationsorter som är aktuella för nya stambanor (Linköping - Tranås - Jönköping - Borås/Göteborg samt Jönköping - Värnamo/Malmö).

Förvärsarbetande 16-74 år som pendlar över kommungräns (SCB 2019)

1 000 - 3 200
500 - 999
300 - 499
200 - 299

Länets överlägset starkaste pendlingsströmmar löper från Habo, Vaggeryd och Nässjö till arbetsställen i Jönköpings kommun. Starka pendlingsförhållanden finns också mellan kommunerna i Värnamos FA-region samt mellan höglandskommunerna Nässjö och Eksjö och Vetlanda - Eksjö.

Jönköping har en relativt stor utpendling mot Stockholm och Göteborg, som till stor del beror på veckopendling eller hemarbete från arbetsställen i storstäderna.

Det går också att urskilja tydliga mönster med inpendling till länet från grannlänens närmaste kommuner (Hylte och Tranemo mot Gislaved, Ljungby mot Värnamo och Ydre mot Tranås).

8 Näringslivsanalys RJL 2021
9 SCB 2021



LÄNETS TRANSPORTSYSTEM

Jönköpings län ligger som en naturlig transportnod i stråken mellan Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Länet har kopplingar mot såväl Sydsverige och Halland som ostkusten, Göteborg, Skaraborg och Östergötland.

Övergripande transportstråk genom Jönköpings län

Genom länet löper ett antal transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor som mer regional och lokal arbetspendling. Flera av stråken består av relativt parallella väg- och järnvägsförbindelser, dock binder länets vägar och järnvägar samman olika tätorter och fyller därför olika funktioner vilket kan vara en utmaning kopplat till planering av transporter och transportinfrastruktur.

● Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion

E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden tack vare landförbindelsen över Fehrman bält.

Regional funktion

Stråket är länets viktigaste koppling för tillgänglighet och av stor betydelse för arbetspendling. Utmed E4 ligger Jönköping, Vaggeryd och Värnamo och strax söder om länets södra gräns ligger Ljungby. Utmed Södra stambanan ligger kommunhuvudorterna Tranås, Aneby, Nässjö och Sävsjö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

● Västliga stråket utmed Rv 40

Interregional funktion

Stråkets är betydelsefullt för persontransporter till och från Göteborgsregionen och godstransporter kopplade till Göteborgs hamn. Stråket är en del i det viktigaste vägstråket mellan Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg.

Regional funktion

Rv 40 är på regional nivå viktig för arbetspendling till och från Bottnaryd, Ulricehamn och Borås.

● Östliga stråket utmed Rv 40 och Bockabanan

Interregional funktion

Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Rv 40 är också betydelsefull för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

Regional funktion

Rv 40 är på regional nivå framförallt viktig för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö i östlig riktning.

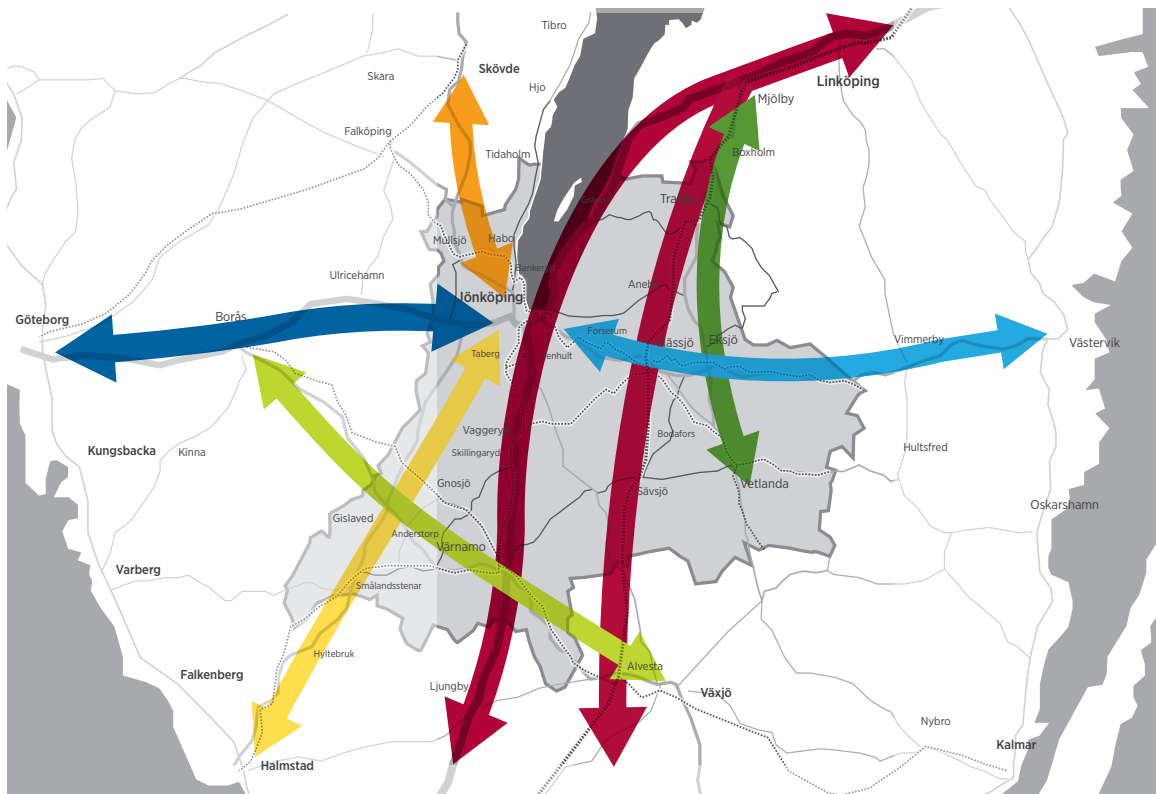
● Stråket Jönköpingsbanan och Rv 26/47

Interregional funktion

Stråket binder samman länet mot Falköping, Skövde (Västra stambanan) och i förlängningen Karlstad och Oslo. Stråket är av betydelse för långväga godstransporter men också i viss mån interregional arbetspendling mellan Skövde och Jönköping.

Regional funktion

Stråket har länets mest omfattande arbetspendling, till största del inpendling till regioncentrat Jönköping från Mullsjö och Habo.



Kartan visar länets övergripande transportstråk

● Stråket Rv 26/väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion

Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar - Halmstad.

Regional funktion

Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar - Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Y:et¹ som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionalstågsförbindelser..

● Stråket utmed Rv 27 och Kust-till-kustbanan

Interregional funktion

Koppling mot Borås/Göteborg och Växjö/Kalmar. Betydelsefullt stråk för långväga godstransporter mellan sydostkusten och västkusten. Stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjö.

Regional funktion

Viktigt arbetspendlingsstråk för länets sydvästra delar där vägen och järnvägen passerar olika orter.

● Stråket utmed Rv 22

Interregional funktion

Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby.

Regional funktion

Stråket berör främst kommunerna Tranås, Aneby, Eksjö och Vetlanda.

¹ Y:et är ett samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Ett pågående projekt kommer att binda samman Jönköping och Värnamo med en ny järnvägssträcka mellan Byarum och Tenhult och på så vis minska restiden mellan länets två största orter.

JÄRNVÄGSBANOR I JÖNKÖPINGS LÄN

Södra stambanan (SSB) Elektrifierad dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Malmö. Utgör tillsammans med Västra stambanan de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet. Trafikeras i länet med fjärrtåg, regional- och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (>160 km/h).

Jönköpingsbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping. Trafikeras med regional- och godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö - Sandhem har hastighetsbegränsning (120-160 km/h).

Kust-till-kustbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Göteborg och Emmaboda - Kalmar/Karlskrona. Regionaltågstrafik och godstrafik. Viktig tvärlinje och matarbanor mot SSB i diagonal riktning genom länet. Merparten av sträckan Alvesta - Värnamo har hög hastighetsstandard (>160 km/h). Sträckan Värnamo - Borås har varierad hastighetsstandard.

Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ) Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Elektrifiering planeras av delen Värnamo - Nässjö samt nysträckning Byarum - Tenhult. Merparten av sträckan Värnamo - Nässjö har hastighetsbegränsning 120-160 km/h och sträckan Värnamo - Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90-119 km/h. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

Vaggerydsbanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av det s.k. Y:et). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

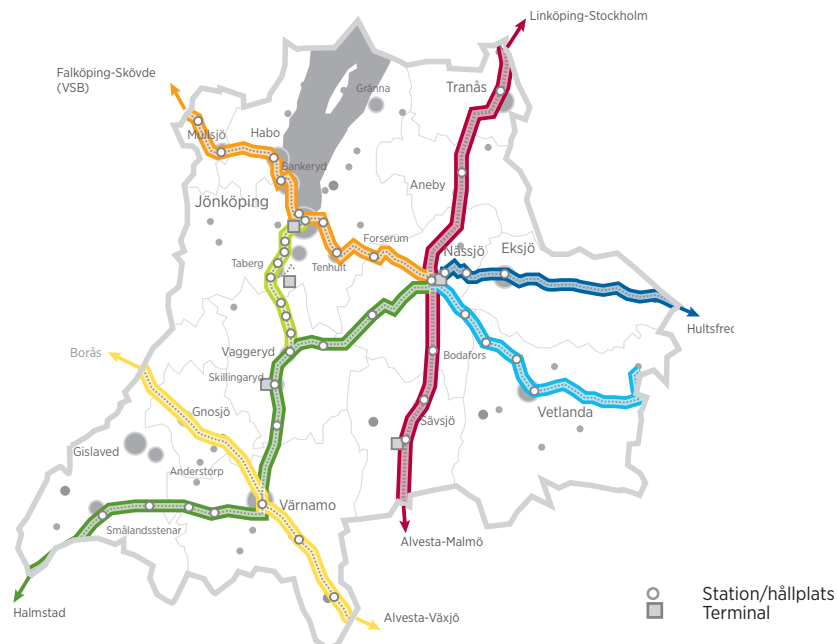
Bockabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Elektrifiering planeras sträckan Nässjö - Eksjö. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-119 km/h).

Vetlandabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg med person- och godstrafik Nässjö-Vetlanda samt godstrafik till Paulistrom och Järnforsen. Banan har låg hastighetsstandard, merparten av sträckan har 90-119 km/h.

Beskrivning av länets järnvägsnät

Länet har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan är elektrifierade och är viktiga för person- och godstrafik ur såväl ett internationellt som nationellt perspektiv.

HNJ-banan, Vaggerydsbanan, Bockabanan och Vetlandabanan är oelektrifierade och har lägre standarder. Banorna har betydelse för regionala resor, godsterminalen i Torsvik samt kopplingar mot Stångådalsbanan samt hamnar i Oskarshamn och Halmstad.



Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båråmo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping). Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Nya stambanor

Planeringen för nya stambanor har pågått under lång tid och i Infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges att "Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer".

Nya stambanor innebär både möjligheter till förstörade arbetsmarknadsregioner, ökad kompetensförsörjning, ökad kapacitet och robusthet för järnvägsnätet som helhet samt möjliggör en överflyttning från andra transportslag till järnväg. Planeringen för nya stambanor utgår från det arbete och de överenskommelser som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen.

För Jönköpings län kommer de nya stambanorna innebära nya resmöjligheter och för att hela länets ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna, där gäller dels för de tre stationer som planeras i länet men även till stationen i angränsande län, till exempel Borås som kan få stor betydelse för delar av länet.



Sverigeförhandlingens föreslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

Behov och utmaningar järnvägsnät

De behov och utmaningar som lyfts gällande länets järnvägar har primärt ett regionalt perspektiv, nationella behov kopplat till järnvägsanläggningen hanteras via nationell plan.

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan Jönköpingsbanan är enkelspårig och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande som begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Anspråken på att utveckla såväl gods- som persontrafik är höga. Långa restider med kollektivtrafik till viktiga målpunkter kring A6-området i Jönköping medför anspråk på ytterligare ett tågstopp inom Jönköping. Behov finns också av mötesstationer och plattformsförlängningar.

Genomförd åtgärdsvalsstudie visar att Kust till kust-banan har brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län.

Kortare restid med tåg sträckan Jönköping - Värnamo Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo; sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö. Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder På grund av JLTs elektrifiering av fordonsflottan behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo - Nässjö samt Nässjö - Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar (Halmstad)

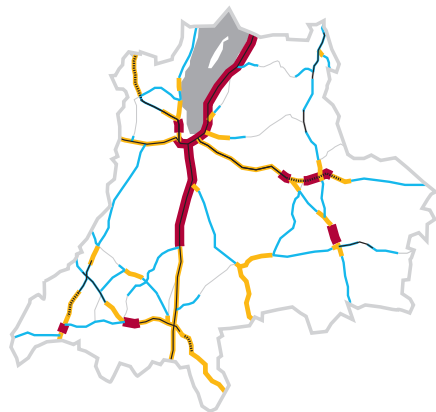
Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping - Vaggeryd, Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnvägen är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor (ffa viktigt på Jönköpingsbanan och Y:et, se ovan) samt åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler t.ex. växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

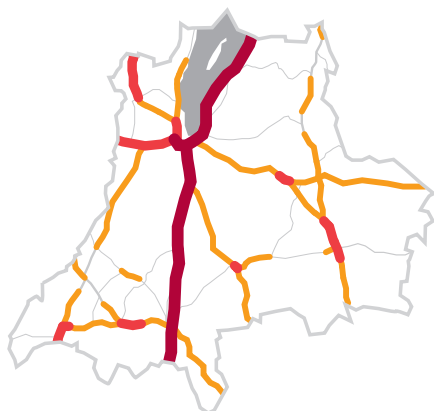
UTMANINGAR INTERMODALA TRANSPORTER

Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



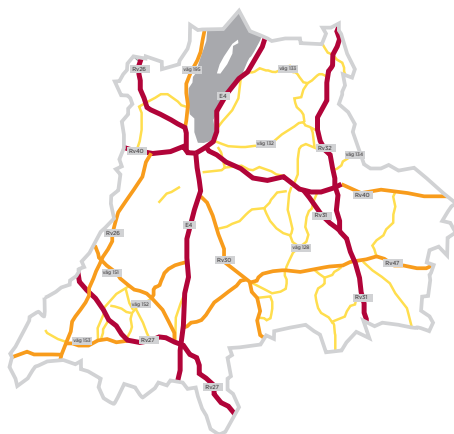
Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon (data NVDB)

- > 8 000 fordon
- 4 000 - 8 000 fordon
- 2 000 - 4 000 fordon
- Mötesseparerad väg
- Planerad möttesseparerad väg



Årsmedeldygnstrafik lastbilar (data NVDB)

- > 1 500 fordon
- 1 000-1 500 fordon
- 500 - 1 000 fordon



Strategiskt vägnät för tyngre transporter

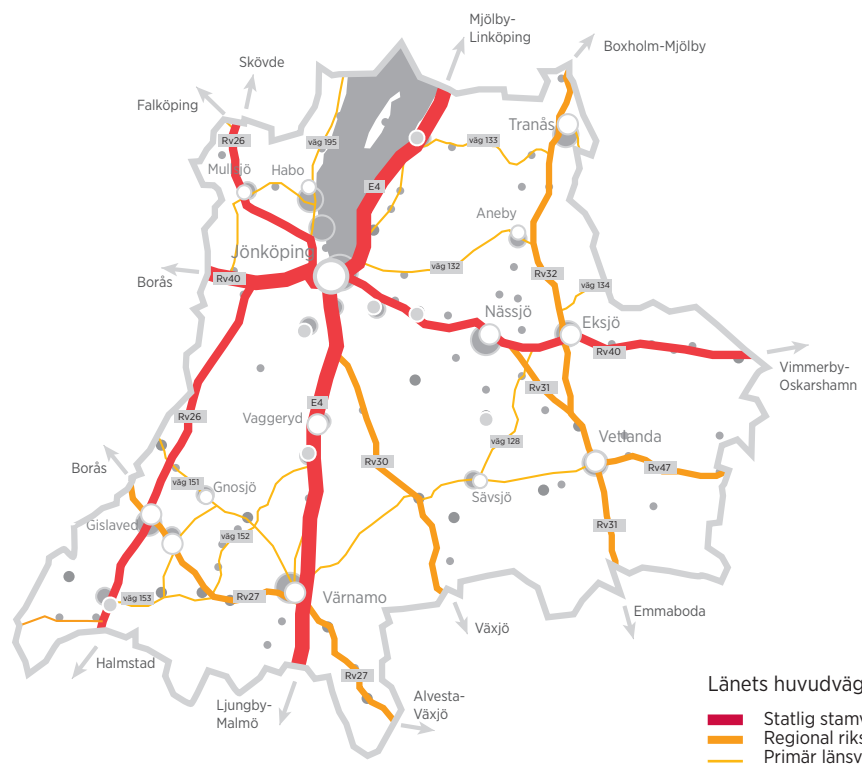
- Större volymer av tyngre transporter
- Stora volymer av tyngre transporter
- Kontinuerliga volymer av tyngre transporter (Trafikverket)

Beskrivning av länets vägnät

Jönköpings län är en knutpunkt i landets vägsystem. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40 som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. Vidare går ett antal betydelsefulla vägstråk genom länet, exempelvis väg 27 från Blekinge mot Göteborg och väg 26 från söder till norr.

Den största trafikvolymen på länets vägar återfinns på det nationella stråket E4 och då främst runt Jönköping. Lastbilstrafiken är mycket omfattande längs stråket. Personbilstrafiken på länets vägnät varierar mellan olika stråk och även längs stråken. Fullt naturligt är trafikvolymerna som störst i anslutning till de större tätorterna.

Vägnätets standard avseende trafiksäkerhet speglar trafikvolymerna där vägavsnitten med störst trafikvolym är, eller planeras, att bli möttesseparerade. Genom den pågående hastighetsöversynen blir hastighetsstandarderna ännu tydligare kopplad till vägnätets trafiksäkerhetsstandard, då vägar med mittseparering kan ha hastigheter på 100km/h och på vägar utan mittseparering begränsas hastigheten till 80 km/h.



Länets huvudvägnät

- Statlig stamväg
- Regional riksväg
- Primär länsväg

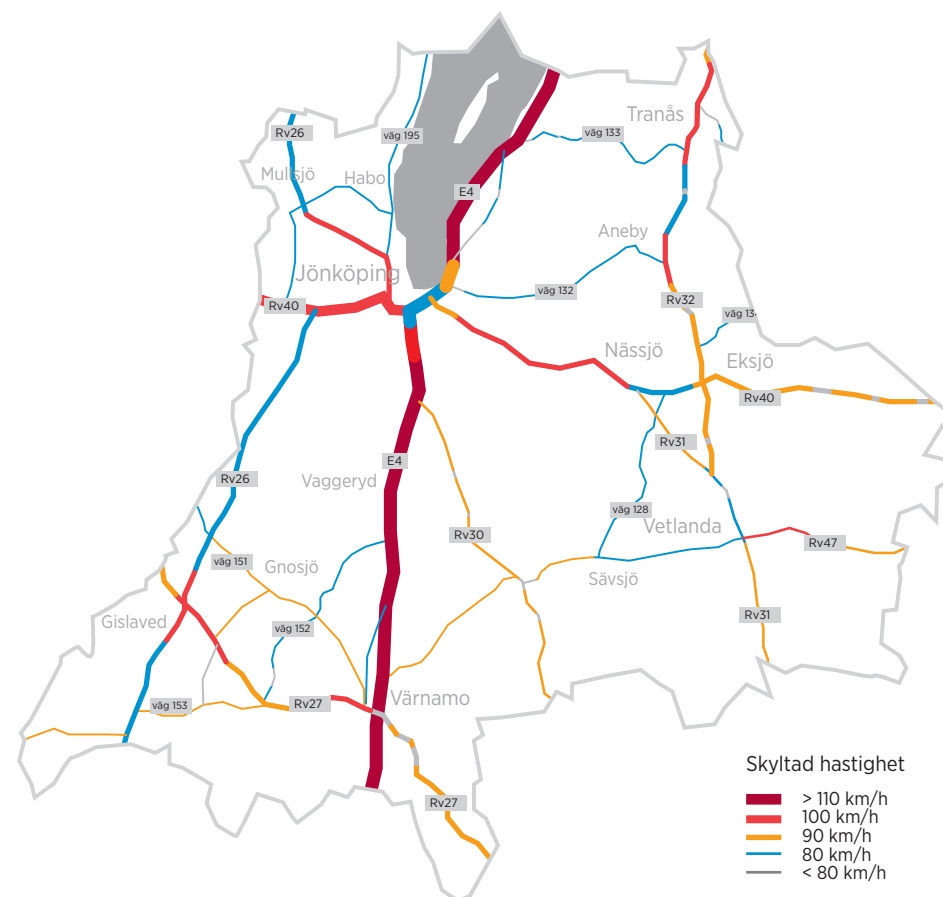
Behov och utmaningar länets vägnät

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar Ett flertal vägsträckor i länet har fått eller kommer att få sänkta hastigheter från 90 till 80 km/h vilket är ett led i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete där den nuvarande hastigheten 90 km/h ska fasas ut. Hastighetsöversynen kommer att påverka restiden mellan målpunkter i länet. En förutsättning för att kunna höja hastigheterna från 80 till 100 km/h är mötesseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam och länet har inte möjlighet att mötesseparera alla vägar som sänkts från 90 till 80 km/h utan behöver prioritera sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov.

På övriga större vägar i länet finns behov av mindre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar inne i länets mindre tätorter Många av länets mindre tätorter genomkorsas av större statliga vägar vilket i flera fall ger konflikt mellan det lokala behovet av att möjliggöra säkerhet för oskyddade trafikanter och behovet av framkomlighet för genomgående trafik.

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.



Kartan visar hastighetsbegränsningar på länets större vägar hösten 2021. På sikt kan merparten av länets 90-sträckor komma att sänkas till 80 km/h. (Data NVDB)

VÄGHÅLLARE

I Sverige finns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar. Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på vägnätet.

Staten (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.

Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.

Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET

Hastighetsbegränsningar på Sveriges vägar sätts utifrån vägens utformning med hänsyn tagna till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Trafikverket har sedan 2014 arbetat med att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning och att ersätta hastighetgränsen 90 km/h till 100 km/h alternativt 80 km/h. 80 km/h är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

Kriterier för hastighetsöversyn:

- Vägar med mitträcke kan normalt ha hastighetsgränsen 100 km/h.
- Vägar utan mittseparering och med en ÅDT över 2 000 fordon per dygn år 2025 ska ha en hastighetsgräns på högst 80 km/h.

(Trafikverket)

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Region Jönköpings län har ansvar för länets kollektivtrafik. Detta innefattar kollektivtrafik som utförs inom ett län eller sträcker sig över flera län men huvudsakligen tillgodoser behovet av arbetspendling och/eller vardagsresande.

BUSS ELLER TÅG?

Tågets främsta fördel är hög passagerarkapacitet, snabba resor samt att tågresan upplevs bekvämare av den resande. Järnvägstationer är tydligt strukturbildande vid planering av bostäder och verksamheter och kan på så vis bidra till positiv utveckling. 60 procent av regionens invånare bor inom 2 km radie till en hållplats eller station på järnväg. Tåget har en högre kilometerkostnad vilket medför behov av en högre beläggning.

Bussen är i förhållande till tåget flexiblere, billigare och kan komma närmare resmålet. Bussen har normalt sett en lägre medelhastighet och passagerarkapacitet samt konkurrerar

Beskrivning av länets kollektivtrafik

Länets förutsättningar för kollektivtrafik

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och näringsliv, minska negativ miljöpåverkan kopplat till persontransporter samt inte minst för att bidra till ett mer jämlikt samhälle.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. År 2017 hade 84% av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning¹.

En problematik kopplat till kollektivtrafikens utveckling är att avstånden mellan tillväxtmotorer och kommunhuvudorter är relativt långa samt att länets regioncentrum Jönköping ligger ocentrerat. En annan utmaning för kollektivtrafiken är att lösa tillgängligheten för den befolkning som inte bor utmed stråk med högfrekvent kollektivtrafik.

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad². I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet.

¹ SCB, 2017

² Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram, 2021

Behov och utmaningar kollektivtrafik

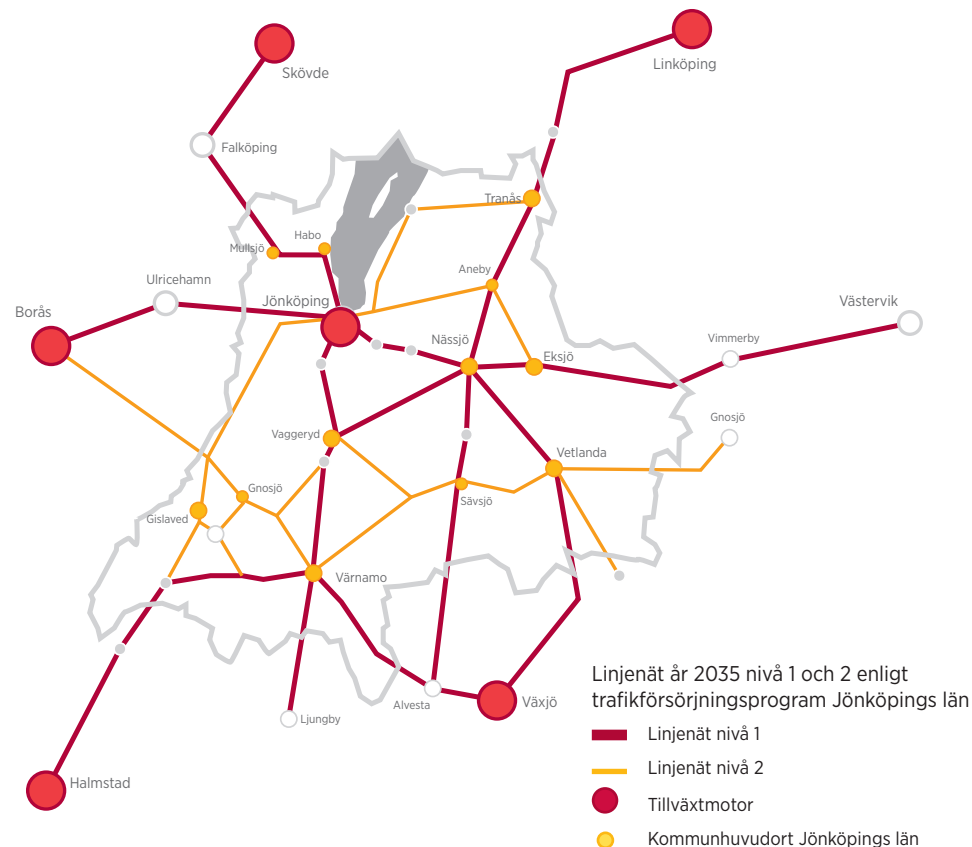
Minska restider och öka attraktivitet För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandeandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera. Den planerade nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult är en viktig åtgärd för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel i stråket Jönköping - Värnamo.

Tillvarata strukturbildande effekter Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och fysisk planering. En samlad och medveten kommunal bebyggelseplanering med rimliga avstånd mellan målpunkter och kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik och är också något som är strukturbildande och värdeskapande för samhällsutvecklingen i stort. Huvudsakligen går detta att påverka genom medveten översikts- och detaljplanering i kommunerna.

För att skapa och tillvarata de strukturbildande effekterna hos kollektivtrafikens anläggningar är det dock också viktigt att de satsningar som prioriteras genom regional transportplan samordnas och har en god koppling till respektive kommuns samhällsplanering och även kopplar mot mer regionala strukturbilder för transporter och bebyggelseutveckling.

Göra kollektivtrafiken tillgängligare För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas.

För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.



MÅL OM RESTIDER 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter till Jönköping
- Restid under 45 minuter till angränsande kommuns centralort
- Restidskvoter på 0,8 med tåg, 1,3 med regionbuss och 1,2 med direkt/expressbuss

LINJENÄT ÅR 2035

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver en utveckling av kollektivtrafikens linjenät i fyra olika nivåer:

Nivå 1 Storregionala stråk

Stråken utgör en resandestark ryggrad i kollektivtrafiksystemet med trafik till angränsande regioner. Trafikeringen ska tillgodose en god eller mycket god kvalitet av utbud och turer. Tågtrafiken dominerar dessa stråk och kompletteras eller ersätts i vissa fall med busstrafik.

Nivå 2 Regionala stråk

Stornät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstora arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

Nivå 3 Stadstrafik

Stadstrafiken trafikerar i länets största orter. Trafiken ska utformas för att underlätta omstigning till de regionala och storregionala systemen genom att sammanstråla vid centrala noder och stråk. Stadstrafik körs i dagsläget i Jönköping, Nässjö, Värnamo och Tranås.

Nivå 4 Närtrafik

Trafiken i denna nivå ska tillgodose människors behov av en grundläggande service av kollektivtrafik i regionens glesare befolkade delar, mindre orter och landsbygd. Huvuduppgiften är att erbjuda resor till kommuncentra alternativt närmaste större ort för serviceändamål.

KRAV PÅ FUNKTIONELLT SAMBAND

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. Det går i dagsläget endast att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den byggs i nära anslutning till en allmän väg där det finns ett funktionellt samband mellan den allmänna vägen och cykelvägen.

Det innebär att det med nuvarande tolkning av lagstiftningen inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbidrag som del av cykelvägnätet

Beskrivning av länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter.

I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna - Kaxholmen - Skärstad, Huskvarna - Lekeryd, Anderstorp - Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved - Hestra, Skillingaryd - Vaggeryd - Hok, Vetlanda - Landsbro samt Vetlanda - Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Under hösten 2021 tar Region Jönköpings län fram en regional cykelstrategi som kommer att remitteras under början på 2022. Strategin definierar länets samlade vision och mål för utveckling av cykling och ger struktur och systematik åt fortsatta insatser för att stärka cykeln som transportmedel.

En insats som är kopplad till både cykelstrategin och den regionala transportplanen är att ta fram en plan för regionala statliga cykelvägar i länet. Detta är en viktig pusselbit i att tydliggöra prioriteringar och säkerställa genomförandet av åtgärdsområdet för gång och cykel i den regionala transportplanen. Arbetet med planen kommer att ske under 2022.

Behov och utmaningar statligt gång- och cykelvägnät

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla till målpunkter som ligger utanför länets tätorter skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor För att skapa mobilitet med cykel över längre avstånd behöver länet utveckla förutsättningarna för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Beskrivning av flyg i länet

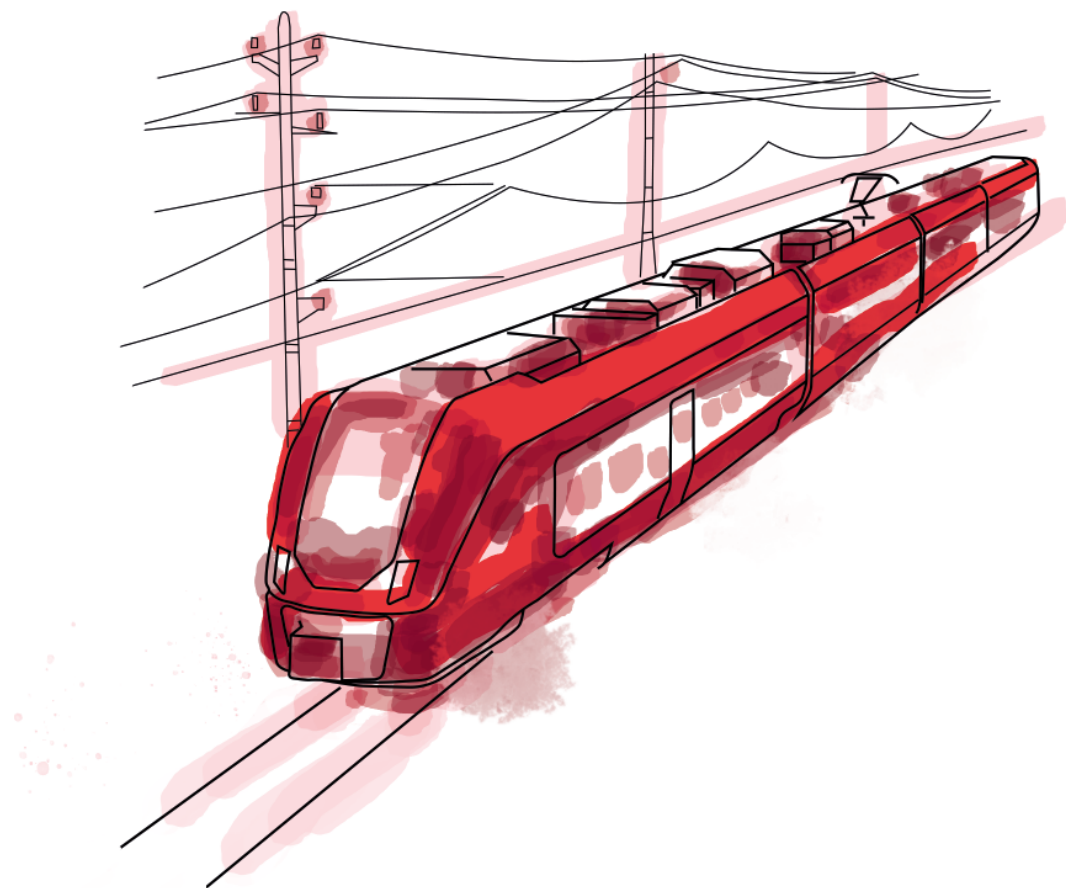
Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Jönköpings flygplats har ett strategiskt läge i Skandinavien vilket har gjort den till en hub för flygfrakt, en verksamhet som har utvecklats väl. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga. Till Jönköpings flygplats har chartertrafik även bedrivits som incharter under sommarmånaderna främst för tyska turister. Närheten till flygplatsen och fördelen med direkta linjer har gjort att chartertrafiken har utvecklats positivt på många regionala flygplatserna de senaste åren.

Behov och utmaningar flyg i länet

Återhämtning efter Covid-19 I dagsläget är det svårt att förutspå den långsiktiga utvecklingen för Jönköpings flygplats, pandemin har inneburit en kraftig nedgång och hur återgången till ett nytt normalläge ser ut påverkas av många faktorer. Att det inrikes flygresandet kommer att minska pga hårdare konkurrens från andra transportslag är troligt inte minst i ett långsiktigt perspektiv med nya stambanor. Utvecklingen för utrikesresandet kan gå i olika riktningar, dels kan det totala resandet minska inte minst affärsresandet som en effekt av teknikomställningen under pandemin. Samtidigt kan de regionala flygplatserna erbjuda en närhet och enkelhet som många uppskattar och därmed undviker storflygplatser.

FUNKTION REGIONALA FLYGPLATSER

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara tillgängliga för samhällsflyg i form av ambulans- och brandflyg är också en viktig uppgift för de regionala flygplatserna. I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik. Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.



3. Strategier

Region Jönköpings län ska genom transportplanen arbeta för att de medel som ges till regional transportinfrastruktur möter länets behov utifrån våra regionala planeringsförutsättningar. Vi ska också planera på ett sätt som leder utvecklingen åt rätt håll kopplat till nationella och regionala mål.

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika strategier för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre olika alternativa planinriktningar åskådliggör vi vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i.

ALTERNATIVA STRATEGIER FÖR TRANSPORTPLAN

Direktiven för åtgärdsplanering har gett Region Jönköpings län ett fast ekonomiskt utrymme att fördela på investeringar i transportinfrastruktur under den kommande tolvårsperioden. Region Jönköpings län har valt att bygga transportplanen med sex olika åtgärdsområden som är tematiskt indelade utifrån typ av åtgärder.

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ JÄRNVÄG och VÄG är dock hårt viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

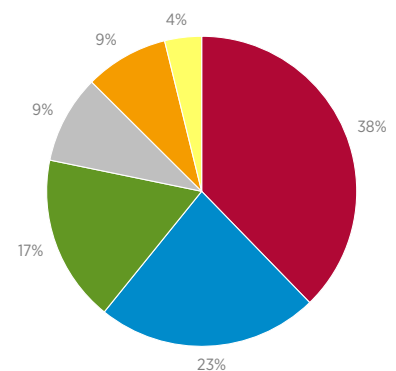
Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

LÅSNINGAR I GÄLLANDE TRANSPORTPLAN

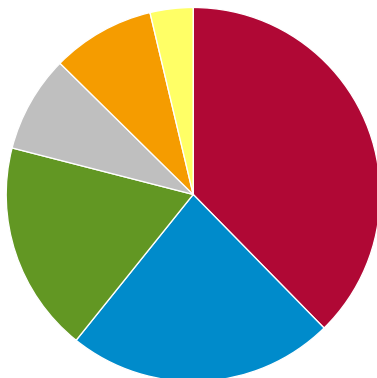
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod och påverkar hur stort utrymme som kan användas till nya satsningar.

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråkstar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

En förutsättning i skapandet av olika planstrategier har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ.



Regional transportplan 2018-29	utrymme i plan mnkr
● Järnvägsinvesteringar	520
● Större väginvesteringar	318
● Gång- och cykelinvesteringar	240
● Trafiksäkerhet och framkomlighet	127
● Infrastruktur för kollektivtrafik	120
● Bidrag	53

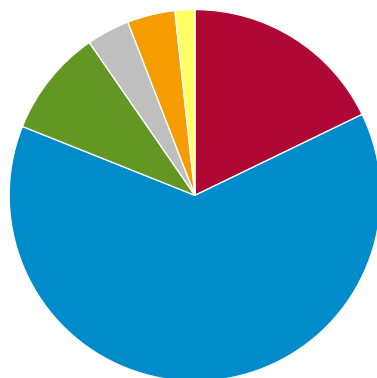


Alternativ BALANS strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Yet, elektrifiering Nässjö - Eksjö och mötesstation A6/Ryhov och åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda. Till följd av ökade kostnadskalkyler för namngivna objekt ryms endast de namngivna vägojekt som ligger i innevarande plan. Objektet rv 27 Bredaryd - Anderstorp läggs över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs efter år 2033).

Alternativet möjliggör bibehållna potter för GC-investeringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikanläggningar i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Anslagen för bidrag till flygplats respektive enskilda vägar behålls oförändrade.



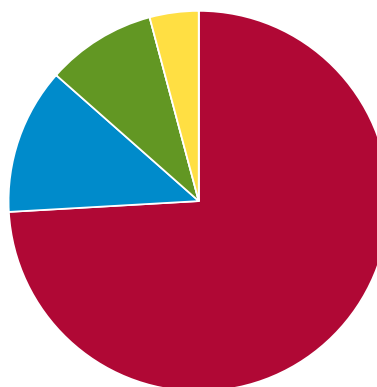
Alternativ VÄG innebär att fokus ligger på satsningar på större vägprojekt i viktiga regionala stråk.

Strategin bygger på att en stor del av planens samlade ram prioriteras till genomförandet av fem större vägojekt samt samfinansiering av det kommande järnvägsprojektet Yet som hanteras som en låsning.

Övriga åtgärdsområden minskar avsevärt i förhållande till gällande plan, driftsbidrag till flygplats tas bort.

Alternativet innebär att järnvägsobjekt som redan har påbörjat planläggning eller har avtals plockas ut ur planen.

Ett av alternativets vägojekt (Kärda - Bredaryd) läggs över kant eftersom inte hela åtgärden ryms inom ekomisk ram.



Alternativ JÄRNVÄG prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder.

Utöver satsningen på Yet som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö, mötesstation A6/Ryhov samt elektrifiering och upprustning av sträckan sträckan Nässjö - Vetlanda.

Den stora satsningen på järnväg innebär begränsningar för övriga åtgärdsområden. Det är endast det långt gångna vägojektet rv 27 förbi Bor som ryms som större väginvestering. Åtgärdsområdet för trafiksäkerhet och framkomlighet samt bidrag till flygplatser stryks helt. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, kollektivtrafik och bidrag halveras i förhållande till gällande plan.

Upprustning och elektrifiering av Nässjö - Vetlanda går sannolikt inte att genomföra som en helhet under planperioden eftersom samtliga åtgärder inte bedöms rymmas inom den ekonomiska ramen.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

	Alternativ BALANS	Alternativ VÄG	Alternativ JÄRNVÄG
Nyttor kort sikt (till slutet år 2027)	<p>Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö</p> <p>Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor.</p> <p>Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsgheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansiering.</p> <p>Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar.</p> <p>Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg</p> <p>Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats</p>	<p>Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö</p> <p>Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor.</p> <p>Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsgheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering</p> <p>Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar</p> <p>Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg</p> <p>Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar</p>	<p>Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö, förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö. Robustare och säkrare trafikering Nässjö-Vetlanda (inledande plankorsningsåtgärder)</p> <p>Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor.</p> <p>Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsgheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering.</p> <p>Förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg</p>
Nyttor medellång sikt (till slutet år 2033)	<p>Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare trafikering Nässjö-Vetlanda (plankorsningåtgärder).</p> <p>Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås-Bredasten</p> <p>Cirka 20 km GC-väg utmed statligt vägnät i länet samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansiering.</p> <p>Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar.</p> <p>Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg</p> <p>Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats</p>	<p>Restid under 1 timme med tåg mellan Värnamo - Jönköping</p> <p>Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet rv 27 Anderstorp - Bredaryd, Ulås-Bredasten och rv 32 Eksjö-Sunnerånga.</p> <p>Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering.</p> <p>Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar</p> <p>Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg</p> <p>Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar</p>	<p>Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (elektrifiering).</p> <p>Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansiering.</p> <p>Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg</p>
Nyttor lång sikt (efter år 2033)	<p>Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd - Anderstorp (förutsatt finansiering i kommande plan)</p>		<p>Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (förutsatt finansiering kommande plan).</p>

INNEHÅLL RESPEKTIVE ALTERNATIV

Alternativ BALANS

Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) ¹ (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	100
Rv 27 förbi Bor ¹	209
Rv 27 Ulås - Bredasten ¹	56
Lv 842 förbi Tenhult ¹	46
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp (över kant) ¹	78
GC-väg längs statlig väg (pott)	157
Medfinansiering GC kommuner (pott)	150
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	141
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	78
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	72
Investeringsbidrag enskilda vägar	31
Driftbidrag till icke statliga flygplaster	32

Alternativ VÄG

Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) ¹ (samfinans)	300
Rv 27 förbi Bor ¹	209
Rv 27 Ulås - Bredasten ¹	56
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ¹	185
Lv 842 förbi Tenhult ¹	46
Rv 32 Eksjö - Sunnerånga	331
Rv 27 Kärda - Bredaryd (över kant)	237
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	63
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35
Investeringsbidrag enskilda vägar	29

Alternativ JÄRNVÄG

Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) ¹ (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda (sannolikt över kant)	713
Rv 27 förbi Bor ¹	209
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35

¹ Objekt som finns med i Regional Transportplan 2018-29

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Detta kapitel är en sammanfattning av den fullständiga konsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till planen.

BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

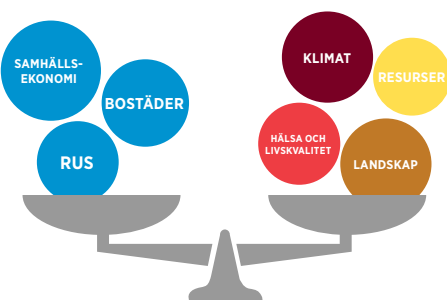
Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet samhällsekonomi och regional utveckling.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning¹ och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekvensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

¹ Direktiven om åtgärdsplanering



UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsning i tid Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027. Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033. Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045.

Geografisk avgränsning Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen. Bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå.

Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning har hållits med berörda kommuner och Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Metodik

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planstrategier samt ett nollalternativ. Planstrategiernas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målbedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målbedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för målpuppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

Fokusområde A: KLIMAT**Klimatfaktorer**

Trafikens klimatpåverkan
Infrastrukturens klimatpåverkan
Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET**Människors hälsa**

Buller och vibrationer
Aktivt resande
Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik
Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status
Jämställdhet mellan kvinnor och män
Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning
Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand
Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar
Halter av luftföroreningar (i tätorter)
Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP**Naturmiljö**

Biologisk mångfald
Växtliv
Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse
Forn- och kulturlämningar
Annat kulturarv

Landskapsbild**Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING****Mark**

Skyddsvärda områden
Förorenade områden

Materiella tillgångar**Vatten**

Flöden och nivåer
Dricksvatten
Ekologisk värden

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ●

Funktionsmål**Robust system**

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet ●

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften ●

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder ●

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras ●

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle ●

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning ●

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar ●

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ●

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås ●

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa ●●●●



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING**Samhällsekonomi och konkurrenskraft**

Samhällsekonomisk effektivitet
Förbättring av medborgarnas resor
Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder
Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser
Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet
Binda samman målpunkter i och utanför länet

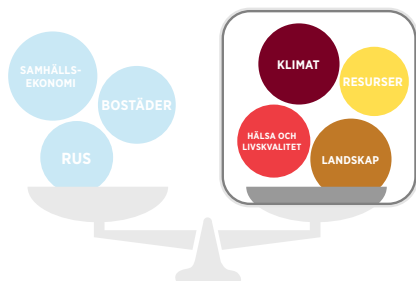
Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Mest relevanta miljö kvalitetsmål

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING



Den samlade bedömningen avser de sammantagna miljöaspekter som ska bedömas enligt kapitel 6 i Miljöbalken. Dessa motsvaras till stor del av hänsynsmålen i de transportpolitiska målen men har även bäring på vissa delar i funktionsmålen, framförallt kopplat till tillgänglighet och användbarhet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

SAMMANFATTNING AV BEDÖMDA KONSEKVENSER

Samlad bedömning miljöaspekter

Alternativ BALANS bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspekter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgärder som ingår i alternativet.

Alternativ VÄG bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påverkan från anläggningar, effekter av trafikering samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ JÄRNVÄG är det alternativ som ger minst negativ inverkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ BALANS.

Nollalternativet bedöms samlat ge en svagt negativ påverkan på miljöaspekter, främst på grund av riskerna för ökad problematik med buller, lokal luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●		●	●	●			●	●				●			
Klimat			●	●	●		●	●	●			●	●	●						
Hälsa och livskvalitet			●	●	●			●	●				●				●			
Landskap		●	●				●	●				●								
Resurser			●									●								

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggske.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●		●	●	●			●	●	●						
Trafikens påverkan			●	●	●			●	●				●	●	●					
Infrastrukturens påverkan	●	●				●	●	●			●	●	●							
Klimatanpassning			●					●					●							

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO₂ än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO₂-ekvivalenter i byggske¹ är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggske efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼	▲				▼	▲				▼							
Medellångt (2027-32)	▼	▼	▲	▲		▼	▼	▼	▲		▼	▼	▲	▲						
Långt (2033-45)			▼	▲	▲			▼	▲				▼	▲	▲					

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid*, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

¹ Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets målpuppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till målpuppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag målpuppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●			●	●				●					●		
Människors hälsa			●	●	●			●	●	●			●							
Befolkning			●	●	●			●	●				●							
Luft				●	●			●	●	●			●	●			●	●		

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv målpuppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrade luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiserar för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden. För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Bidrag till målpuppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼	▲				▼	▲											
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲			▼	▲				▲					▼		
Långt (2033-45)			▼	▲	▲			▼	▲				▲					▼		

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning		●	●			●	●			●						
Naturmiljö		●	●			●	●			●						
Kulturmiljö		●	●			●	●			●						
Landskapsbild		●	●			●	●			●						

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägartier som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▼			▼				▼						
Medellångt (2027-32)		▼	▼			▼	▼			▼						
Långt (2033-45)			▼			▼				▼						

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●					●					●							
Mark			●					●					●							
Materiella tillgångar			●					●					●							
Vatten			●					●					●							

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼					▼					▼							
Medellångt (2027-32)		▼	▼				▼	▼				▼								
Långt (2033-45)			▼					▼				▼								

**SAMHÄLLS-
EKONOMI OCH
REGIONAL
UTVECKLING**

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning			●	●	●			●	●			●			●	
Ekonomi & konkurrenskraft			●	●	●			●	●	●	●	●			●	
Bostadsförsörjning			●	●			●			●	●				●	
Delstrategier i RUS			●	●	●		●			●	●				●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till öka de marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

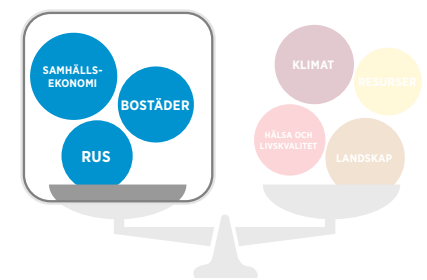
I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▲				▲			▼	▲					
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲		▲	▲		▼	▲	▲			▼	
Långt (2033-45)			▲	▲	▲		▲	▲		▲	▲				▼	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.



5. Planförslag

Region Jönköpings län har beslutat att gå vidare med planalternativ BALANS som planförslag. I jämförelse med övriga alternativ som har tagits fram under planprocessen svarar alternativ BALANS bäst mot de transportpolitiska målen och länets behov.

Hög måluppfyllelse och stora nyttor Jämfört med nollalternativ och andra framtagna scenarios är planförslaget det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och de utpekade delstrategierna i länets Regionala utvecklingsstrategi.

Kontinuitet Planförslaget betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Jämn fördelning Planförslaget innebär en tydlig balansering av planens åtgärdsområden. Betydande satsningar görs på större järnvägs- och vägåtgärder samtidigt som planens potter möjliggör att åtgärder och nyttor fördelas mellan trafikslag och över länet.

Prioriteringar inom planförslaget

Prioriteringar mellan åtgärdsområden Planens ekonomiska tabell ska utgöra grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att framdrift säkerställs inom samtliga åtgärdsområden.

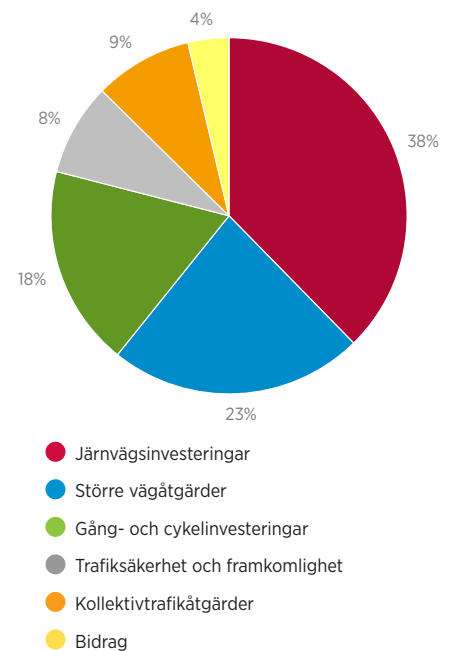
Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska göras utifrån definierade kriterier, som är tydligt beskrivna inom varje område.

	Total- kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		50	196	388	634	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Y:et)	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov ¹	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar ²	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580 ³	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		213	52	124	389	
Rv 27 förbi Bor ²	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten ²	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		109	78	120	307	
Längs regional statlig väg ²		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		42	36	63	141	
Kollektivtrafikåtgärder		36	48	66	150	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		17	15	31	63	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		467	425	792	1 684	

¹ Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal

² Samfinansieras ur pott i nationell plan

³ Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan



EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Planen redovisas med treårsintervall för planens första hälft och sexårsintervall för senare delen av planperioden. För varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebär att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; det finns i allmänhet inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt. Samtidigt är det en utmaning att ha tillräckligt många planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel i åtgärdsområdena med potter.

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr, vilket till största del beror på att Rv 27 förbi Bor har drabbats av förseningar. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR



FINANSIERING AV JÄRNVÄGSÅTGÄRDER

Utgångspunkten i den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportsystemet är att järnvägsåtgärder ska vara prioriterade och finansieras via nationell plan. Det är dock möjligt att helt eller delvis samfinansiera järnvägsåtgärder med mer regionala nyttor genom medel ur regional transportplan.

	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et) (sf)			300 mnkr	300 mnkr
Station A6/Ryhov (sf)		25 mnkr	15 mnkr	40 mnkr
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan (sf)	25 mnkr	25 mnkr		50 mnkr
Elektrifiering Nässjö - Eksjö		71 mnkr	73 mnkr	144 mnkr
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	25 mnkr	75 mnkr		100 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de investeringar i länets järnvägsanläggning som helt eller delvis finansieras via regional transportplan.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Namngivna objekt nationell plan För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan (Y:et och Station A6/Ryhov) krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansiering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras. De namngivna järnvägsprojekt som är aktuella för samfinansiering är i tidiga skeden av den fysiska planeringsprocessen och kommer att pågå under lång tid. Den regionala transportplanen belastas framförallt i mitten och under andra halvan av planperioden då projekten går in i produktionsskede.

Övriga samfinansieringsobjekt För åtgärder som är tänkta att samfinansieras via potter i nationell plan (plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan) sker avsiktsförklaring kring finansiering efter fastställda planer.

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö - Eksjö och plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda) är regionalt namngivna objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha en uppdaterad SEB¹. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering - de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Följande grunder har använts för att prioritera vilka objekt som är aktuella för samfinansiering i regional transportplan:

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen "lagt kort ligger".
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.
- **Systemfunktion** Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

¹ Samlad effektbedomning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)

Genom att göra restiderna mellan Jönköping och Värnamo mer konkurrenskraftiga skapas möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning samt mer hållbar arbets- och studiependling genom överflyttning av transporter från väg till järnväg. Projektet möjliggör nya trafikupplägg med elektrifierade regionaltåg, tyngre och längre godståg och omledningsmöjligheter vid störningar.

Objektet består av ny järnväg Byarum - Tenhult, elektrifiering av sträckan Nässjö - Värnamo samt mötesstation på Jönköpingsbanan. Samtliga delar behövs för att nå projektets mål om att skapa restider under 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo.

Nysträckning Byarum - Tenhult befinner sig i lokaliseringsutredning, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö - Värnamo befinner sig i planskede och förväntas vara genomförd 2028.

Total kostnadskalkyl 2 730 mnkr (SEB 2021). Åtgärden samfinansieras med 300 mnkr av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Region Jönköpings län och ingående kommuner.

Mötesstation A6/Ryhov

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till målpunkter vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplattformar inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel under fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 750 meter långa tåg (totalt 900 spårmeter). Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden har ännu inte beställts internt på Trafikverket. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

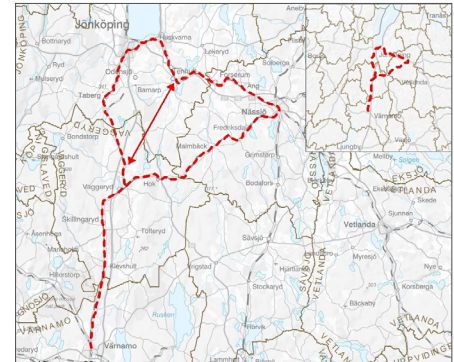
Total kostnadskalkyl 189,6 mnkr i prisnivå (SEB 2021). 40 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.

Samfinansierade icke namngivna järnvägsåtgärder

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationer sträckan Nässjö - Sandhem.

Åtgärderna samfinansieras med 50 mnkr ur regional plan, resterande del av kostnaderna bärs av potter i nationell plan.



Järnvägsåtgärder med full regional finansiering

Plankorsningsåtgärder utmed sträckan Nässjö - Vetlanda

För att i framtiden kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö - Vetlanda krävs omfattande upprustning och elektrifiering av sträckan. Restiden minskar därigenom mellan Nässjö och Vetlanda genom högre hastighet och färre tågstopp, vilket möjliggör nya trafikupplägg och styv tidtabell.

Som ett första steg i att åtgärda sträckan i sin helhet avsätts medel ur regional plan för att åtgärda plankorsningar med otillräckligt skydd.

Åtgärden genomförs löpande under planens första hälft.

Kostnadskalkyl för en fullständig upprustning av sträckan (spårbyte, plankorsningsåtgärder, trädsäkring, elektrifiering, ATC, plattformsförlängning och ställverk) är 1 580 mnkr (SEB 2021).

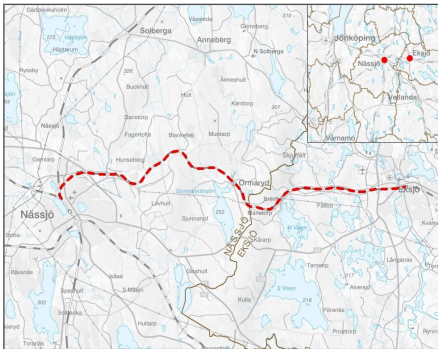
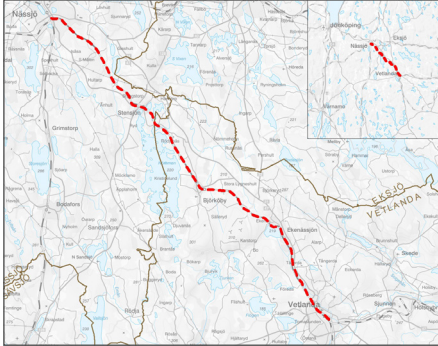
Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping – Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Nuvarande dieseltåg har begränsad återstående livslängd och Länstrafiken har inte för avsikt att köpa nya dieseltåg. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

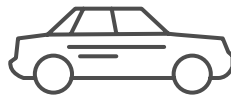
Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö - Eksjö och trädsäkring.

Åtgärden befinner sig i tidigt planskede och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnadskalkyl 144 mnkr (SEB 2021). Åtgärden finansieras till 100% av regional transportplan.



STÖRRE VÄGÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Rv 27 förbi Bor	187 mnkr	22 mnkr		209 mnkr
Rv 27 Ulås - Bredasten	28 mnkr	28 mnkr		56 mnkr
Väg 842 förbi Tenhult		26 mnkr	20 mnkr	46 mnkr
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp			78 mnkr	78 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de vägåtgärder som har en kalkylerad totalkostnad på över 50 mnkr och därmed betecknas som namngivna i regional transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Samfinansiering av mötessepareringsåtgärder Direktiven för åtgärdsplanering öppnar upp för möjligheten till samfinansiering av mötessepareringsåtgärder ur nationell plan. Någon exakt summa eller finansieringsmodell finns ännu inte formulerad, i remissversionen av Regional transportplan har Region Jönköpings län utgått från att mötessepareringsobjekt som ligger i planens första del kan avlastas med 25% av totalkostnaden ur nationell plan.

Samplanering Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant Åtgärden Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ryms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren 2034-35.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått ÅVS och har färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras högt.
- **Samplanering** Åtgärder som är möjliga att samplanera med andra åtgärder på ett sätt så att synergier uppstår bör prioriteras.

Namngivna vägåtgärder

Rv 27 förbi Bor

Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige och har stor betydelse för både transporter mellan västra och sydöstra Sverige och arbetspendling. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor samtidigt som framkomligheten för genomfartstrafik är nedsatt. Föreslagen åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på rv 27 och förbättrar miljön inne i Bor.

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Åtgärden befinner sig i planskede och förväntas kunna öppna för trafik 2025.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 279 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.

Rv 27 Ulås - Bredastén

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den cirka 3,5 km långa sträckan mellan förbifart Bor och E4. Vägavsnittets hastighet är 90 km/h men riskerar att sänkas utan mötesseparering.

Befintlig sträckning breddas till gles mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Viltstängsel sätts upp fram till Bredasténs industriområde och cykelmöjligheter ordnas mot Värnamo.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 74 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.

Väg 842 förbi Tenhult

Väg 842 är en viktig förbindelse mellan rv 40 och E4 och trafikerar av en hög andel godstransporter från bland annat verksamhetsområden vid Torsvik. Vägen löper genom centrala Tenhult vilket ger störningar för de boende i samhället och nedsatt framkomlighet för passerande godstransporter.

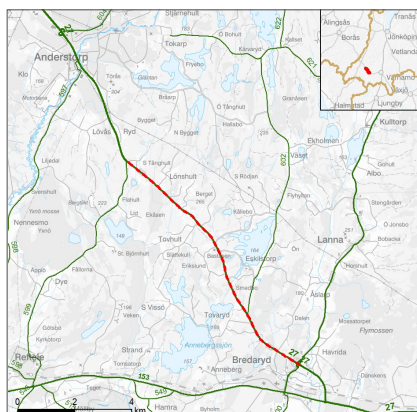
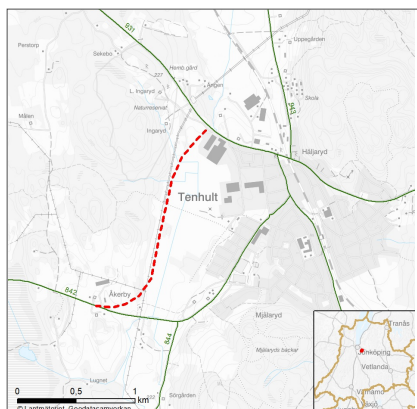
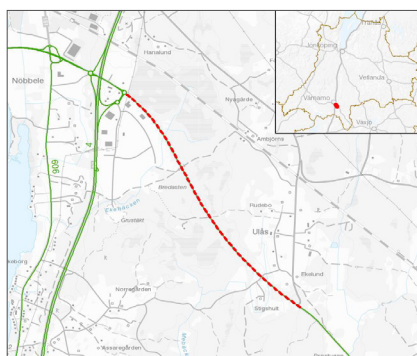
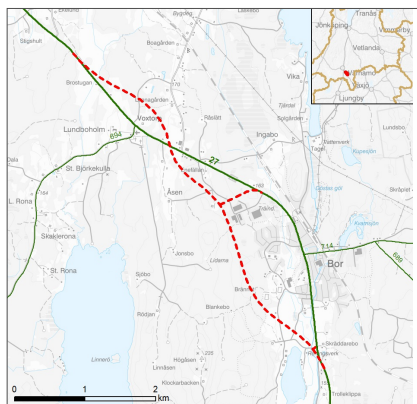
Föreslagen åtgärd syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Åtgärden innebär att väg 842 ges en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/h. Lokaliseringen av vägen bör samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 46 mnkr (SEB 2021). Vägen finns med som namngivet objekt i gällande plan och ligger kvar som namngivet objekt trots att gränsen för namngivet objekt i länsplaner har höjts från 25 till 50 mnkr.

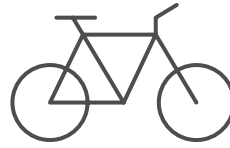
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 232 mnkr (SEB 2021), 128 mnkr ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



GÅNG- OCH CYKELINVESTERINGAR



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar	62 mnkr	35 mnkr	60 mnkr	157 mnkr
Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät	45 mnkr	45 mnkr	60 mnkr	150 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringåtgärder förbättra förutsättningarna att gå och cykla i Jönköpings län. Åtgärdsområdet omfattar medel för gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar samt statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Finansieringsmodell GC-vägar längs regionala statliga vägar För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10% kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån Trafikverkets ursprungliga kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

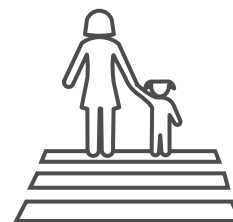
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

- **Planeringsmognad** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Riktlinjer angivna i plan för statliga cykelåtgärder** Under hösten 2021 kommer en regional cykelstrategi att tas fram. En fördjupning av strategin är att ta fram en plan för statliga cykelåtgärder i Regional transportplan. I planen kommer Region Jönköpings län att förtydliga hur prioriteringar av potten för GC-åtgärder längs statliga vägar ska göras samt vilka brister i länet som bör lyftas för fortsatt planering.

Grunder för prioritering inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät

- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.
- **Geografisk balansering** Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av GC-åtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.

INVESTERINGAR I TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Trafiksäkerhet och framkomlighet	42 mnkr	36 mnkr	63 mnk	141 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 50 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre sträckor av vägar, för detta krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att göra punktinsatser på 80-vägar parallellt. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden för att möjliggöra denna framdrift.

Standard för tätortsåtgärder De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön så att den upplevs som trygg och säker för alla typer av trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

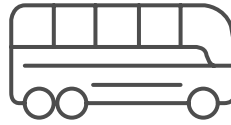
Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn.** Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.
- **Insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods.** Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT¹ över 2 000 fordon.)
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet, det är dock Region Jönköpings läns intention att i första hand prioritera ovanstående två åtgärdsstyper under planperioden.

¹ Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar	18 mnkr	14 mnkr	46 mnkr	62 mnkr
Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder kommunalt vägnät	18 mnkr	18 mnkr	36 mnkr	72 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsområdet är att förbättra och stärka förutsättningarna för länets kollektivtrafik. Grunderna för prioriteringarna inom åtgärdsområdet utgår från de mål som anges i länets trafikförsörjningsprogram.

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar ska användas till anpassningar av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik längs järnvägar och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Framförhållning Det är viktigt att ha framförhållning vad gäller planeringsmogna åtgärder för att följa planerad upparbetning över planperioden. Även enklare åtgärder har oftast en sammanlagd planerings- och genomförandetid på minst 3 år, vilket gör att det krävs en långsiktig och systematisk process för att identifiera och lyfta åtgärder som ska genomföras.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos JLT som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Prioriteringsgrunderna gäller båda pottorna inom åtgärdsområdet

- **Framkomlighetsåtgärder för att minska restid** Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.
- **Åtgärder som främjar kombinationsresor** Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.
- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet** Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet. Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet

BAKGRUND TILL DRIFTSBIDRAG FÖR ICKE STATLIGA FLYGPLATSER

Runt 2010 gjordes stora förändringar kring ägandet av Sveriges flygplatser. Tidigare hade staten genom Luftfartsverket ansvarat för de flesta flygplatser både de stora hubbarna och de regionala flygplatserna men nu beslöts att staten genom det nybildade bolaget Swedavia endast skulle ansvara för de flygplatser som ansågs nationellt strategiska vilket var 10 stycken.

Detta innebar att bland annat Jönköpings flygplats övergick från statligt till kommunalt ägande. För att täcka underskott i driften av de regionala flygplatserna hade Luftfartsverket tidigare internt omfördelat pengar från de stora vinstgenererande flygplatserna. Då staten avyttrade många av de regionala flygplatserna uppstod en obalans i överskott och underskott av driften av Sveriges flygplatser. För att kompensera de nya ägarna till de regionala flygplatserna skapades ett årligt driftbidrag till icke statliga flygplatser som inkluderades i ramarna för de regionala transportplanerna från 2012 och tio år framåt.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län tillfördes vid detta tillfälle 2,3 miljoner/år som kunde användas till driftbidrag för icke statliga flygplatser. I efterföljande planrevidering har beslutet varit att driftbidraget ska vara kvar, en uppräknings har skett utifrån förändrade ramnivåer vilket även har gjorts i föreliggande planförslag.

BIDRAG



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	7,5 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	32 mnkr
Investeringsbidrag till enskilda vägar	9 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	31 mnkr

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Syfte och innehåll

Kommuner med icke statliga flygplatser kan årligen ansöka om statligt driftbidrag för att täcka underskott i flygplatsens drift¹. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

Syftet med investeringsbidrag för enskilda vägar är att underlätta kostnadsdrivande investeringar på det enskilda vägnätet som nyttjas för allmän trafik. Exempelvis kan bidraget nyttjas för broförbättringar. Potten avser endast *investeringsåtgärder* på enskilda vägar, driftsbidrag till enskilda vägar hanteras via nationell transportplan.

Grunder för prioritering inom potten

- Fördelningen av bidraget sker utifrån Trafikverkets prioriteringar i plan för byggande av enskilda vägar.

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 %). Förhöjt bidrag, högst 75 %, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betungande.

¹ med stöd av 3 §, 5 p. förordning (1997:263)

REGIONALA UTREDNINGSBEHOV

Eftersom planering och byggnation av större infrastrukturprojekt har mycket långa ledtider är det viktigt att planupprättaren har en tydlig plan för vilka brister i transportsystemet som ska prioriteras för utredning inför kommande planrevidering.

Bakgrund

Syfte

När kravbilden för att åtgärda en brist blir tydlig kan åtgärden sägas vara planeringsmogen, vilket är en förutsättning för att den ska kunna lyftas som ett objekt i transportplaner. Planeringsmognad är också en viktig pusselbit i arbetet med att prioritera och periodisera objekt i planbygget. Att en brist har utretts och därmed är att betrakta som en planeringsmogen åtgärd betyder dock inte att den är garanterad ett genomförande i nästkommande plan.

Avgränsning

De brister som lyfts som utredningsbehov ska kunna mynna ut i åtgärder som primärt finansieras ur regional transportplan.

Brister kopplade till järnväg eller nationella stamvägar omfattas inte eftersom de hanteras inom ramen för nationell plan. Utredningar av brister inom åtgärdsområdena gång- och cykelinvesteringar och kollektivtrafikåtgärder hanteras löpande utifrån cykelplan/uppsatta prioriteringskriterier och lyfts därför inte heller som kommande utredningsbehov. Brister inom trafiksäkerhet och framkomlighet kan både hanteras löpande inom åtgärdsområdet och som framtida utredningsbehov (längre stråk med brister).

Innehåll

De brister Region Jönköpings län vill lyfta som utredningsbehov är indelade i två kategorier:

Väl avgränsade vägavsnitt Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet "större vägåtgärder". För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad.

Längre stråk med brister Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet "Trafiksäkerhet och framkomlighet". För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.

Grunder för prioritering av brister för utredning

- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för utredning.

NAMNGIVNA ÅTGÄRDER

Större åtgärder ska i transportplaner anges som "*namngivna åtgärder*". För den nationella planen för transportinfrastruktur är det praxis att åtgärdens totala kostnad ska uppgå till minst 100 miljoner kronor. För länsplaner gäller att åtgärdens totala kostnader ska uppgå till minst 50 miljoner kronor. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder.

För en namngiven åtgärd ska en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl göras för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. Åtgärden ska även ha en anläggningskostnads-kalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

Brister som bör utredas 2022-2025

Väl avgränsade vägavsnitt

Rv 27 Forsheda-Bredaryd

Rv 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT knappt 9 500 fordon varav 1255 lastbilar)¹ och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade.

Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Rv 32 Eksjö - Sunneränga

Väg 32 har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter och är regionalt betydelsefull för arbetspendling mellan kommunerna på Högländet.

Vägsträckan (ÅDT ca 3 900 fordon/dygn varav 800 lastbilar)¹ har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst kopplat till mötesolyckor och korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Längre stråk med brister

Rv 30 Stigamo - Växjö

Rv 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Rv 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige.

Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 600 och 3 200 fordon/dygn varav knappt 800 lastbilar)¹. Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. Genom pågående hastighetsöversyn har hastigheten i stråket sänkts vilket innebär en sämre tillgänglighet. Syftet med en utredningen bör vara att studera åtgärder för att höja tillgängligheten utan att kräva omfattande ombyggnationer.

¹ Utdrag ur NVDB på Trafikverket.se

GENOMFÖRANDE AV REGIONAL TRANSPORTPLAN

För att säkerställa en effektiv framdrift av den regionala transportplanen är det viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens olika åtgärdsområden är tydliga.

Järnvägsinvesteringar



Förberedande utredningar Trafikverket ansvarar både för att prioritera och driva utredningar kring brister på järnväg eftersom järnvägsåtgärder primärt hör till nationell plan. Region Jönköpings län har en begränsad påverkansmöjlighet gällande prioriteringar och processer kopplade till nationella brister och objekt.

Genomförande av åtgärder För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansiering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Större vägåtgärder



Förberedande utredningar Förberedande utredningar bör göras i tillräckligt god tid för att åtgärderna ska kunna startas upp enligt plan. Vilka brister som ska prioriteras listas i "Regionala utredningsbehov". Trafikverket bör ansvara för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Gång- och cykelinvesteringar



Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån prioriteringskriterier i regional transportplan och kommande plan för genomförande av cykelåtgärder på regional statligt vägnät¹.

Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Inför att ett projekt startas upp ska avtal kring kommunal medfinansiering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

UTREDNINGSTYPER

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

- Möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet provas stegvis och transportslagsövergripande
- Större eller mer komplexa brister vars lösning förutsätter planläggning
- Genomförs oftast av Trafikverket

Funktionsstudier

- Tydligt avgränsad brist
- Begränsad komplexitet
- Ej relevant studera alternativa lösningar kopplat till fyrstegsprincipen eller transportslagsövergripande åtgärder
- Funktionsstudier tas fram av Trafikverket

Projekteringsförberedande inventeringar och strategier

- Brister där möjliga åtgärder är av mindre omfattning och låg komplexitet
- Tydligt avgränsade åtgärder
- Ej planläggning
- Inventering kan göras av Trafikverket eller Länstrafiken (kollektivtrafikåtgärder)
- Förberedande projektering inför genomförande tas fram av Trafikverket
- Bör drivas med fokus på snabbt genomförande

¹ Innan en plan för genomförande av GC-åtgärder utmed regional statlig väg finns beslutad bör prioriteringar av förberedande utredningar ske av Trafikverket i samråd med Region Jönköpings län.

ANSVAR HÅLLPLATSER

Ansvar för stationsmiljöer Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens kärnfunktion. Till kärnfunktionen hör plattform, plattformstak, utrustning på plattform, konstruktioner inom stationsmiljö som bär upp spåranläggningar, plattformsförbindelser, ytskikt i bro- och tunnelkonstruktioner som Trafikverket äger, dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform, plattformsförbindelser samt stationshus samt fast skyltning på plattform och plattformsförbindelse.

Övriga parter ansvarar för stationshus, bussterminaler, cykelparkering, anslutande kommunala vägar och GC-vägar, pendlarparkering, stationstorg, angäringsplatser, konstnärliga utsmyckningar (som inte är integrerade i statliga konstruktioner) samt anläggningar med utformning som väsentligt avviker från grundutförande.

Ansvar för busshållplatser

Hållplatsdel	Ansaret omfattar	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kn vägnät
Körtyr, marktyr	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	TRV	Kn
Pendlar-parkering: allmän belysning och ev planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Kn	Kn
Väderskydd: belysning, utrustning och ev el	Renhållning, skötsel, underhåll, armatur och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kn	Kn
Hållplats-utrustning (fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kn	Kn
Informationsbärare stolpe och hpl-topp	Renhållning, skötsel och underhåll	JLT	JLT
Anslutande GC-väg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	TRV	Kn

TDOK 2014:0073, Stationshandboken

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Trafikverket Region Syd. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering². Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet



Förberedande utredningar Förberedande utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Vilka brister som ska prioriteras för utredning avgörs utifrån prioriteringskriterier i Regional transportplan, inspel görs från Trafikverkets löpande bristinventeringar. Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs, och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Kollektivtrafikåtgärder



Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar kan bestå i strategiska dokument och inventeringar kopplade till länets kollektivtrafik. Dessa utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Det är Länstrafikens ansvar att spela in brister och behov utifrån strategiska dokument och inventeringar, Trafikverket och Länstrafiken ska systematiskt samordna dessa till lämpliga åtgärder.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Länstrafiken. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Länstrafikens handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slut-

² Förordning (2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm)

redovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun (Jönköpings kommun) ansvarar för att ansöka hos Trafikverket om årligt bidrag, Trafikverket handlägger och beslutar i ärendet.

Genomförande av åtgärder Bidraget avser löpande drift, för vilken Jönköpings flygplats ansvarar.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning Väghållare ansvarar för att skicka ansökan till Trafikverket för handläggning och utredning. Beslut om bidrag fattas av Trafikverket.

Genomförande av åtgärder Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

UPPFÖLJNING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Återkommande rutiner för för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefulla för alla inblandade parter och är också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Avrapportering av framdrift och upparbetning Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årsredovisning bör Länsplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Den skriftliga rapporteringen bör gälla både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. På motsvarande sätt bör det ske en rapportering av planeringsläget för kommande år.

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande avstämmningar av planens genomförande.

Kommunikation vid avvikelser Vid indikationer på större förändringar eller ej avsedd framdrift inom projekt eller åtgärdsområden bör Trafikverket ge en skriftlig underrättelse till Region Jönköpings län i ett tidigt skede.

INVESTERINGSÅTGÄRDER I NATIONELL PLAN

För att få en fullständig bild av vilka investeringar i transportinfrastruktur som planeras i länet behöver förslaget till regional transportplan läsas tillsammans med förslaget till nationell transportplan.

I den nationella planen redovisas alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Planen innehåller också potter för åtgärder som har totala kostnadskalkyler under den nationella gränsen för namngivet objekt (100 mnkr). Pottområdena hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)

Se beskrivning under ”Järnvägsinvesteringar” i planförslaget.

Mötesstation A6/Ryhov

Se beskrivning under ”Järnvägsinvesteringar” i planförslaget.

Namngivna vägojekt nationell plan

Rv 40 Nässjö - Eksjö

Det aktuella vägsnittet är betydelsefullt för såväl långväga godstransporter som besöksnäring och lokal arbetspendling.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan som är smal och har dålig plan- och profilstandard. Vägen byggs om till totalt 14,1 km mötesfri väg varav 8,8 km utgör breddning av befintlig väg och 5,3 km utbyggnad i nysträckning. Åtgärderna möjliggör en höjning av vägens hastighet till 100 km/h. Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg, delvis som separat GC-väg och delvis i kombination med befintliga lokalvägar.

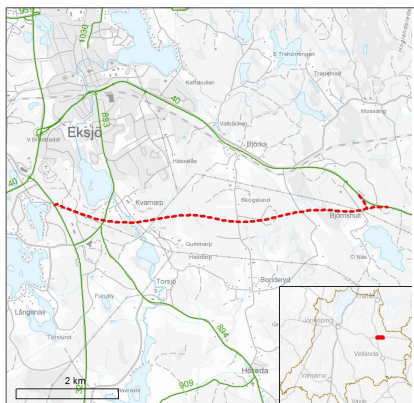
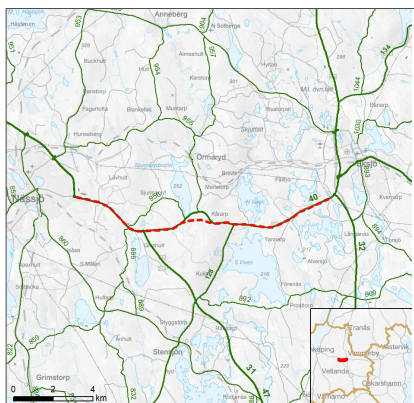
Vägplanen har vunnit laga kraft och Trafikverket har fått byggstartsbeslut från regeringen. Planerad byggstart är år 2022, byggtiden beräknas till cirka 3 år.

Rv 40 Förbi Eksjö

Rv 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden, vägen byggs som mötesseparerad vilket möjliggör en hastighet på 100 km/h.

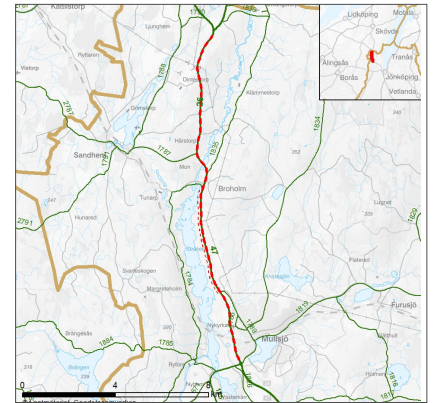
Arbetet med vägplan för åtgärden beräknas starta 2022.



Rv 26 Mullsjö - Slättäng

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 kilometer lång. Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

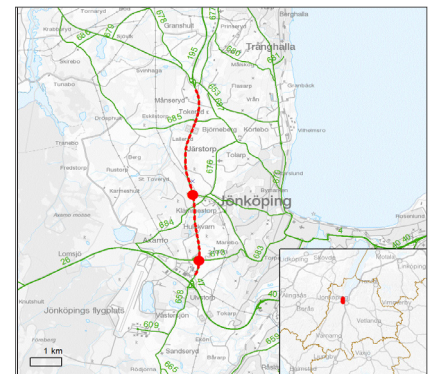
För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesseparerad väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapassager planeras längs sträckan och GC-förbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2025 med 2-3 års byggtid.



Rv 26 Hedenstorp - Månseryd

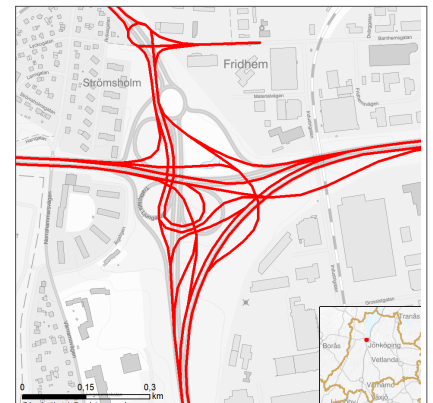
Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, Klockarpvägen, som leder mot västra Jönköping. Denna korsning har hög trafikbelastning, främst av trafikanter som arbetspendlar mellan Jönköping och orter nordväst om staden.

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 26. Detta kan göras genom att bygga ut väg 26 till en 7 km lång 2+2 väg på sträckan mellan Hedenstorp och Månseryd samt att förbättra trafikplatsen vid Åsens gård och korsningen med väg 683 vid Klämmestorp. Projektet befinner sig i planskede och planeras att byggstartas år 2033 utifrån Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur.



E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

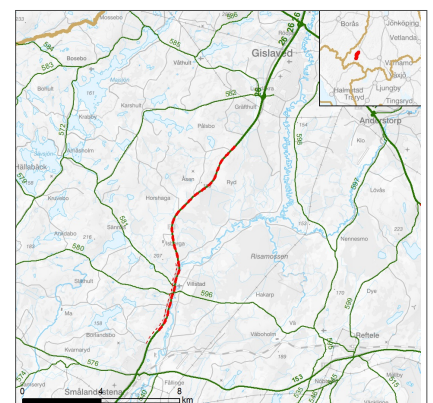


Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved

(ej namngivet objekt i förslag till nationell plan 2022 - 2033)

Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard samt förhöjd risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Väg 26 föreslås bli mötesseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/h. Gång- och cykelväg planeras mellan Smålandsstenar och Kappeléd. Skyddsåtgärder för vattentäkt samt viltåtgärder planeras. Arbetet med att ta fram en vägplan pågår, byggstart är planerad till år 2026.



STÖRRE INVESTERINGSÅTGÄRDER I VÅRA GRANNLÄN

Några av de större investeringsåtgärder som planeras i våra grannlän har påverkan på trafikflöden och transportinfrastruktur i Jönköpings län.

Vår sammanställning bygger på de beskrivningar av namngivna objekt som görs i förslag till nationell plan och respektive läns regionala transportplan. Syftet med sammanställningen är att ge en övergripande bild av hur större åtgärder som planeras i angränsande län påverkar Jönköpings län. Beskrivningen är inte heltäckande eftersom mindre åtgärder inte är beskrivna.

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154 Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen Värnamo i Jönköpings län.

Markarydsbanan, Knäred, mötesspår Åtgärden förbättrar restider och trafikeringsupplägg för tågtrafik mellan Halmstad och Markaryd vilket i sin tur påverkar trafikeringsförutsättningar på omkringliggande järnvägar.

Kalmar län

Åtgärder på Rv 37/47 Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på ost-västligt stråk, vilket är viktigt inte minst för godstransporter till hamnen i Oskarshamn och turistrelaterade resor till och från Gotland.

Kronobergs län

Ny station i Räppe Åtgärden omfattar en ny station i Räppe vilken möjliggör tågpendling till det planerade nya sjukhuset i Växjö. Åtgärden får störst konsekvenser för de södra delarna av Jönköpings län.

Alvesta triangelspår Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och Kust till kust-banan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter. Åtgärden förbättrar förutsättningarna för näringslivets transporter till och från terminaler i Jönköpings län.

Östergötland

Ostlänken Del av ny stambana mellan Järna och Linköping. Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Påverkar trafikeringsplaneringen på Södra stambanan genom Jönköpings län och är avgörande för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön Syftet med åtgärderna är att genom dubbelspårsutbyggnad öka kapaciteten för gods och regionaltågstrafik i godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden har koppling mot transportflöden till och från Jönköpings län via Södra stambanan (banorna möts i Mjölby).

Rv 50 Medevi - Brattebro Mötesseparering av ca 16 km väg ger förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för ett vägstråk som i sin förlängning fortsätter söderut via Rv 32 i Jönköpings län.

Fullständig konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsningssamråd

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnvägsinvesteringar och större väginvesteringar har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar (SEB). Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedöms på ett mer generellt sätt.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en **strategisk miljöbedömning** genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en **miljökonsekvensbeskrivning** (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

KRAV PÅ INNEHÅLL MKB

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- en **sammanfattning av planens innehåll**, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
 - en identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
 - uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem** som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur **hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn**,
 - en **identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter** som genomförandet av planen kan antas medföra,
 - uppgifter om de **åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa** betydande negativa miljöeffekter,
 - en **sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
 - en redogörelse för de åtgärder som planeras för **uppföljning och övervakning** av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
 - en **icke-teknisk sammanfattning**
- Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:
- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
 - planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
 - var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
 - att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
 - allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig. Synpunkterna ska beaktas innan planen antas. När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrerats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.

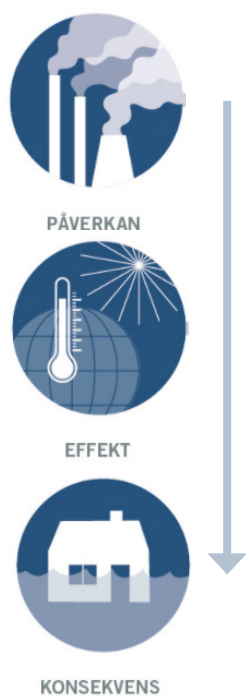
PÅVERKAN, EFFEKT OCH KONSEKVENS

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslaget åtgärder medför, till exempel påverkan på betydelsefulla naturmiljöer eller förändrad trafikbullersituation.

Effekt är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av betydelsefulla naturmiljöer eller att människor exponeras för trafikbuller.

Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse till exempel förlust av biologisk mångfald eller bullerstörning som riskerar leda till påverkan på människors hälsa.



Exempel på händelsekedja till följd av utsläpp av växthusgaser. (Naturvårdsverket)

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målled bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målleda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delasppekter.

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

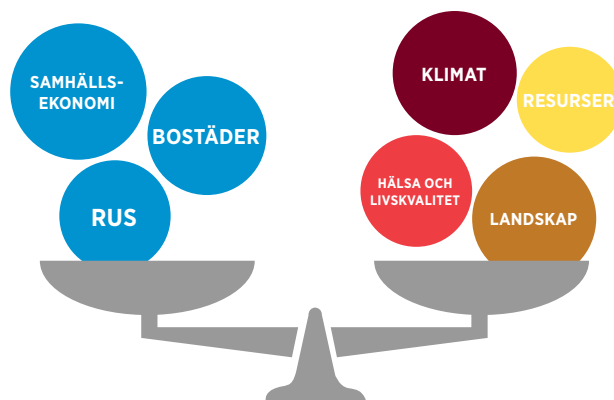
Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med **fokusområden** som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029¹.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delasppekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet *samhällsekonomi och regional utveckling*.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delasppekter kopplade till bostadsförsörjning² och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.



Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekvensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

¹ MKB för Nationell transportplan 2018-2029, Trafikverket

² Direktiven om åtgärdsplanering

Fokusområde A: KLIMAT**Klimatfaktorer**

Trafikens klimatpåverkan
Infrastrukturens klimatpåverkan
Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET**Människors hälsa**

Buller och vibrationer
Aktivt resande
Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik
Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status
Jämställdhet mellan kvinnor och män
Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning
Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand
Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar
Halter av luftföroreningar (i tätorter)
Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP**Naturmiljö**

Biologisk mångfald
Växtliv
Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse
Forn- och kulturlämningar
Annat kulturarv

Landskapsbild**Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING****Mark**

Skyddsvärda områden
Förorenade områden

Materiella tillgångar**Vatten**

Flöden och nivåer
Dricksvatten
Ekologisk värden

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ●

Funktionsmål**Robust system**

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet ●

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften ●

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder ●

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras ●

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle ●

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning ●

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar ●

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ●

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås ●

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa ●●●●



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING**Samhällsekonomi och konkurrenskraft**

Samhällsekonomisk effektivitet
Förbättring av medborgarnas resor
Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder
Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser
Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet
Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhälls-ekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Mest relevanta miljö kvalitetsmål

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större väggångar	●	●	●
GC-investeringar	●		
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder	●		
Bidrag	●		●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Bedömningsgrunder

Delaspekt trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet.

Precisering trafikutveckling omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdstätt, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.

Precisering energieffektivitet inom respektive trafikslag fångar hur planen påverkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Delaspekt infrastrukturens påverkan

Klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.

Delaspekt Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras här som den statliga infrastrukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Generellt bedöms järnvägsanläggningen vara mer störningskänslig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggske.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●		●	●	●			●	●	●						
Trafikens påverkan			●	●	●		●	●				●	●	●						
Infrastrukturens påverkan	●	●				●	●	●			●	●	●							
Klimatanpassning			●					●				●								

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO₂ än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO₂-ekvivalenter i byggske¹ är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggske efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼	▲				▼	▲				▼							
Medellångt (2027-32)	▼	▼	▲	▲		▼	▼	▼	▲		▼	▼	▲	▲						
Långt (2033-45)			▼	▲	▲			▼	▲				▼	▲	▲					

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid*, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

¹ Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

Trafikens påverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Näs-sjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser.

Klimatpåverkan kopplad till alternativets vägåtgärder är starkt avhängig teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet har en relativt hög potential för överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik och cykel. Samtidigt ges incitament till ökad vägtrafik på grund av satsningar på mötessepareringar och förbifarter.

Energieffektivitet Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering på grund av ökad trafik och höjda hastigheter.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av Värnamo - Nässjö ger på sikt lägre växthusgasutsläpp för tågtrafiken på delar av länets järnvägsnät.

Alternativets klimatpåverkan är starkt avhängigt teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet innebär att delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Projektet Y:et förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

Energieffektivitet Utbyggnader av förbifarter och mötessepareringar bedöms ge negativa bidrag till ett mer energieffektivt samhälle; vägtrafik kräver mer energi än trafik på järnväg och högre hastigheter kräver också en ökad energiåtgång. Alternativet kan bidra till att fler invånare i länet väljer att ha bil, vilket på sikt kan kräva större satsningar på laddinfrastruktur som i sin tur är resurskrävande.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (Nässjö - Eksjö, Värnamo-Nässjö och Nässjö-Vetlanda) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Det är osäkert om nyttan av elektrifiering av Nässjö - Vetlanda faller ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kan till nästa planperiod.

Trafikutveckling Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet bedöms på grund av åtgärden rv 27 förbi Bor bidra till vissa ökning av trafikarbetet på denna sträcka.

Energieffektivitet Eftersom järnvägstransporter är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik Inga effekter.

Trafikutveckling Alternativet stimulerar ingen överflyttning av trafik från bil men skapar heller ingen inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet Ingen påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och rv 27 Bredaryd - Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO₂.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt.

Förbifart Bor och rv 27, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd ger relativt stora utsläpp av CO₂ vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO₂.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult och upprustning av sträckan Nässjö-Vetlanda bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation.

Byggnationer av GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Alternativet bedöms inte ge någon negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av CO₂ öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

KALKYLERADE UTSLÄPP AV CO₂-EKVIVALENTER INFRASTRUKTUR

För namngivna objekt vid bygg och reinvestering samt drift- och underhåll under kalkylperiod för SEB:

Åtgärder som finns i samtliga strategialternativ

- Y:et 62 280 ton
- Rv 27 förbi Bor: 12 954 ton
- GC-väg Furusjö-Habo 354 ton
- Totalt 75 588 ton

Åtgärder som finns i BALANS och JÄRNVÄG

- Station A6/Ryhov 1778 ton
- Elektrifiering Nässjö - Eksjö 1440 ton
- Totalt 3 218 ton

Åtgärder som finns i BALANS och VÄG

- Rv 27 Bredaryd-Anderstorp 6366 ton
- Förbifart Tenhult 1320 ton
- Rv 27 Ulås-Bredasten 1340 ton
- Totalt 9 026 ton

Åtgärder som finns i VÄG

- Eksjö - Sunneränga 11 621 ton
- Kärda - Bredaryd 13 298 ton
- Totalt 24 919 ton

Åtgärder som finns i JÄRNVÄG

- Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda 32 565 ton

Totalsumma namngivna objekt alternativ BALANS: 87 832 ton CO₂-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ VÄG: 109 533 ton CO₂-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ JÄRNVÄG: 111 371 ton CO₂-ekvivalenter

Klimatanpassning

Alternativ BALANS

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattnings, väggkropp mm).

Alternativ VÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo - Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattnings, väggkropp mm).

Alternativ JÄRNVÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo - Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattnings, väggkropp mm).

Nollalternativ

Ingen tillkommande klimatanpassning, risker kopplat till åldrande anläggning.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Bedömningsgrunder

Delaspekt Människors hälsa

Fysisk aktivitet Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.

Buller och vibrationer Negativ miljöpåverkan kopplat till ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Trafiksäkerhet Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet.

Delaspekt Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för personer utan tillgång till bil är särskilt värd att bevaka.

Jämställdhet mellan kvinnor och män Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Delaspekt Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Halterna påverkas av trafikarbete och hastighet på väg.

Halter av luftföroreningar (i tätorter) Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större väggångar	●	●	●
GC-investeringar	●	●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●	●	●
Kollektivtrafikåtgärder	●	●	●
Bidrag	●	●	●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.



Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måloppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måloppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måloppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning																				
Människors hälsa																				
Befolkning																				
Luft																				

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måloppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiserar för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden. För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Bidrag till måloppfyllelse över tid

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)																				
Medellångt (2027-32)																				
Långt (2033-45)																				

Människors hälsa

Alternativ balans

Fysisk aktivitet Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafik på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykeinvesteringar än i övriga alternativ, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i länet.

Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på regionala banor Y:et och Nässjö - Eksjö kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär att trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Alternativet innebär en större satsning på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar än övriga alternativ. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö - Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ väg

Fysisk aktivitet Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnväg i Y:et. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på Y:et kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Förbifarter i Bor och Tenhult innebär att buller- och vibrationer minskar inne i samhällena.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ järnväg

Fysisk aktivitet Satsningen på renoveringar och elektrifiering av regionala banor samt nysträckningen Byarum - Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Järnvägssatsningarna kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Bullersituationen inne i Bor samhälle förbättras i och med ny förbifart.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i Bor samhälle förbättras, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Näs-sjö - Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet Inga positiva effekter

Buller och vibrationer Inga positiv påverkan; problemen med buller och vibrationer i Tenhult och Bor riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet Inga förbättringar, risk för ökade problem i och med ökad trafik.

Befolkning

Alternativ BALANS

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet är det mest positiva sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämnt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för GC-åtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder bibehålls på samma nivå som föregående planperiod vilket ger förutsättningar för att arbeta relativt aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet syftar till att möjliggöra en balans i satsningar i hela länet och innebär att vissa regionala järnvägar förbättras samtidigt som förutsättningar ges för att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik på väg samt att göra tätortsåtgärder som ökar tillgänglighet inne i mindre samhällen.

Alternativ VÄG

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråket Y:et förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs GC-vägar vilket förbättrar tillgänglighet med cykel.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet prioriterar större vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och GC-åtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet innebär att ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, GC-åtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Alternativ järnväg

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg utmed delar av de regionala järnvägsstråken.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativets satsning på regionala järnvägar bedöms vara positiv för jämlikhet, jämställdhet och barn, dock innebär det att utrymmet för investeringar i övriga kollektivtrafikanläggningar och GC-vägar utmed statlig väg minskar. Detta försämrar i sin tur möjligheterna att gynna jämlikhet och jämställdhet och begränsar också förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder och GC-åtgärder ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Nollalternativ

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Inga effekter

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Inga effekter

Jämställdhet mellan kvinnor och män Inga effekter

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Inga effekter

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Inga effekter

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Inga effekter

Luft

Alternativ BALANS

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar på kollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen samt samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ VÄG

Emissioner av luftföroreningar Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö bidrar till minskade emissioner.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Viss negativ påverkan på luftkvalitet på grund av ökad hastighet och större trafikarbete förbi Bor.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och Bor samhälle. Fortsatt.ex.ponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar Inga förbättringar av luftkvalitet kopplat till elektrifiering av järnväg.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Fortsatt.ex.ponering i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Bedömningsgrunder fokusområde LANDSKAP

Delaspekt Naturmiljö

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Delaspekt Kulturmiljö

Kulturlämningar och landskapets strukturer Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Delaspekt Landskapsbild

Påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större väggåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.



Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning		●	●				●	●				●								
Naturmiljö		●	●				●	●				●								
Kulturmiljö		●	●				●	●				●								
Landskapsbild		●	●				●	●				●								

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägparter. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vätgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼					▼				▼								
Medellångt (2027-32)		▼	▼				▼	▼				▼								
Långt (2033-45)			▼					▼				▼								

Delaspekt naturmiljö

Alternativ BALANS

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön.

Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark.

Projekten Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ VÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö - Eksjö i samband med elektrifiering.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark.

Projekten Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ JÄRNVÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt

påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö, Värnamo - Nässjö och Nässjö - Vetlanda i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Delaspekt kulturmiljö

Alternativ BALANS

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till möttesepareringar Ulås-Bredasten och Bredaryd-Anderstorp samt förbifart Tenhult.

Alternativ VÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås-Bredasten, Bredaryd-Anderstorp och Eksjö-Sunneränga samt förbifart Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer Ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv. Opåverkad situation kring kulturmiljö i Bor samhälle.

Delaspekt landskapsbild

Alternativ BALANS

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ VÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo - Nässjö bedöms bli begränsad.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet.

Mötessepareringar Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ JÄRNVÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Ingen påverkan

FOKUSOMRÅDE RESURSHUSHÅLLNING

Bedömningsgrunder fokusområde Resurshushållning

Delaspekt Mark

Skyddsvärda områden Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3-4 kap. miljöbalken).

Förorenade områden Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken).

Delaspekt Materiella tillgångar

Areella näringar Jordbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske).

Delaspekt Vatten

Flöden och nivåer Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.

Dricksvatten Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.

Ekologiska värden Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan



Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning			●				●				●					
Mark			●				●				●					
Materiella tillgångar			●				●				●					
Vatten			●				●				●					

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▼				▼				▼					
Medellångt (2027-32)		▼	▼			▼	▼				▼					
Långt (2033-45)			▼				▼				▼					

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Delaspekt mark

Alternativ BALANS

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ VÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ JÄRNVÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt mark.

Delaspekt materiella tillgångar

Alternativ BALANS

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten och Bredaryd - Anderstorp) kan kräva att skogs- och/eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ VÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunnerånga och Gärda - Bredaryd) kan kräva att skogs- och/eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som begränsad.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ JÄRNVÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Ingen påverkan på areella näringar.

Delaspekt vatten

Alternativ JÄRNVÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ VÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ BALANS

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt vatten.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Bostadsförsörjning	Regional utvecklingsstrategi
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar		●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●		
Kollektivtrafikåtgärder		●	●
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

FOKUSOMRÅDE SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Bedömningsgrunder fokusområde ekonomisk utveckling och regional utveckling

Delaspekt Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning¹ för namngivna objekt.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Bedömning av respektive alternativs påverkan på medborgares och näringslivets restider och reskostnader.

Delaspekt Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder Bedömning av hur investeringar påverkar marknadsvärdet för bostäder genom att tillskapa ökad tillgänglighet i områden med ett jämförelsevis lågt tryck på bostadsbyggande.

Strukturbildande infrastruktur Bedömning av hur planalternativen stödjer eller motverkar planering för bostäder i lägen som har potential för yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Delaspekt Regional Utvecklingsstrategi

Järnvägsförbindelser Bedömning av hur alternativen prioriterar länets befintliga järnvägar och främjar person- och godstransporter med tåg.

Kollektivtrafik Bedömning av hur alternativen stärker kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Målpunkter Bedömning av hur alternativen verkar för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

¹ Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas) och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

**SAMHÄLLS-
EKONOMI OCH
REGIONAL
UTVECKLING**

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning			●	●	●			●	●		●	●			●	
Ekonomi & konkurrenskraft			●	●	●			●	●	●	●	●			●	
Bostadsförsörjning			●	●			●			●	●				●	
Delstrategier i RUS			●	●	●			●		●	●				●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till öka de marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

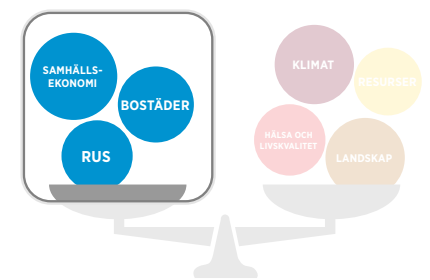
I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▲				▲			▼	▲					
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲			▲	▲	▼	▲	▲			▼	
Långt (2033-45)			▲	▲	▲			▲	▲		▲	▲			▼	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ BALANS

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster.

Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten och Anderstorp - Bredaryd samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ VÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Samtliga namngivna objekt i alternativet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten, rv 27 Anderstorp - Bredaryd, rv 32 Eksjö - Sunnerånga, Forsheda - Bredaryd (över kant) samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ JÄRNVÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Att påbörja upprustning av sträckan Nässjö - Vetlanda ger kraftigt negativ NNK, i synnerhet om projektet genomförs etappindelad då de nyttor som uppstår vid elektrifiering först faller ut efter planperioden.

Rv 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygns trafik och restidsförkortningar. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning och elektrifiering av sträckan Nässjö-Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på elektrifiering och byggande av mötesspår på banan faller sannolikt inte ut under planperioden.

Rv 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Bostadsförsörjning

Alternativ BALANS

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö, Jönköpingsbanan samt Eksjö. Ett stationsläge vid A6/Ryhov bedöms ge ökade marknadsvärden för bebyggelsen i stationens närområden.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Planalternativet innehåller jämförelsevis hög andel medel för GC-åtgärder och kollektivtrafik. Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg, gång- och cykel och kollektivtrafik och bedöms i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Alternativ VÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativets satsningar på järnväg, GC och kollektivtra-

fik bedöms i viss mån stödja en strukturbildande bostadsutveckling, dock riskerar den stora tyngdpunkten på större vägåtgärder att verka i motsatt riktning och snarare bidra till en mer utspridd bostadsutveckling och därmed behov av större transportarbete.

Alternativ JÄRNVÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Förutsatt att fortsatta satsningar görs på Vetlandabanan även i nästa planperiod kan upprustningen av banan bidra till ökade marknadsvärden i mer stationsnära lägen i Vetlanda.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg och bedöms genom detta i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Nollalternativ

Marknadsvärde för bostäder Nollalternativet bedöms bidra svagt negativt till trenden av vikande marknadsvärden för bostäder på längre pendlingsavstånd från regioncentra.

Strukturbildande infrastruktur Nollalternativet bedöms på sikt bidra till en mer utspridd bebyggelse och motverkar på så vis negativt måluppfyllelse.

Mål om tillgänglighet i regional utvecklingsstrategi

Alternativ BALANS

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av satsningar på Y:et, mötesstation A6/ Ryhov och elektrifiering Nässjö - Eksjö.

Stärkt kollektivtrafik Det alternativ som ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråket rv 27 Anderstorp - Bor. Alternativet möjliggör jämförelsevis störst utbyggnad av GC-väg utmed statlig väg i länet vilket är positivt för att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ VÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan Y:et, i övrigt driver alternativet inte mot delstrategin i RUSen.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråken rv 27 och rv 32.

Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ JÄRNVÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av aktiv satsning på regionala banor.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et, och mötesstation A6/Ryhov. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. De största nyttorna kopplat till trafikering för sträckan Nässjö - Vetlanda faller förmodligen inte ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kant.

Alternativet innebär att mindre pengar avsätts för kollektivtrafikanläggningar än i gällande plan, vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt rv 27 förbi Bor.

I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar. Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Nollalternativ

Upprustning av järnvägar Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Sammanbundna målpunkter Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Tyck till om planförslaget!

Detta är en remissversion av regional transportplan för Region Jönköpings län. Berörda aktörer har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till transportplan fram till och med **2022-03-18**.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till **regional.utveckling@rjl.se**, skriv diarienummer RJL 2021-1077 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021-1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.