

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2026-09-08 kl. 13.00

Plats: Digitalt

- 1 Upprop och val av protokollsjusterare
- 2 Fastställande av dagordning

Beslutsärenden för regionfullmäktige

- 3 Regional transportplan 2026-2037

2025/1031

Kallade*Ordinarie ledamöter*

Tommie Ekered (M) ordförande
Per Svenberg (S) 1: e vice ordf.
Leif Andersson (C) 2: e vice ordf.
Liza Oswald (S)
Gabriella Mohlin (S)
Simon Johansson (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Eva Nilsson (M)
Anders Bengtsson (M)
Gunnar Petersson (VD)
Anders Gustafsson (SD)
Katja Ganekind (SD)
Arnold Carlzon (KD)
Pernilla Ivarsson (KD)
Marie Fransson (L)

Adjungerad

Rasmus Pergéus(V)

Tjänstepersoner

Jane Ydman, regiondirektör
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Marie Brander, biträdande regional
utvecklingsdirektör
Ulrika Rosander, trafikdirektör
Fredric Fingal, ekonomichef
Maria Cannerborg, verksamhetschef miljö,
beredskap och säkerhet

För kännedom*Ersättare*

Elin Andersson (S)
Tobias Gyllensten (S)
Ardita Berisha Cani (S)
Johan Svedberg (S)
Elisabeth Hermansson (S)
Karl-Gustav Bartoll (M)
Gottlieb Granberg (M)
Thomas Lindén (M)
Martin Malmerfors (VD)
Gabriel Wallgren (SD)
Robert Andersson (SD)
Per Danielsson (KD)
Anton Axelsson (KD)
Peter Hugoson (C)
Eric Hedlund (L)

Regionråd

Rachel De Basso (S)
Thomas Gustafsson (S)
Tommie Ekered (M)
Kerstin Hammar (M)
Martin Nedergaard-Hansen (VD)
Håkan Karlsson Nyborg (SD)
Stina Sinclair (KD)
Per Eriksson (C)
Jimmy Ekström (L)
Mikael Ekvall (V)

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2026-09-08 kl. 13.00

Carlos Pettersson, sektionschef energi &
samhällsbyggande

Filip Boeryd, kanslichef

Josefine Colliander, nämndsekreterare

Personalrepresentant:

Joakim Strid, Vision

2026-09-04

§ 100**Regional transportplan 2026-2037**

Diarienummer: RJL 2025/1031

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tjänsteskrivelse för fastställande av Regional transportplan 2026 - 2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- fastställa Regional transportplan 2026-2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Ärendebeskrivning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 2 425 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 järnvägsinvesteringar och väginvesteringar, 863 respektive 681 miljoner kronor. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägssatsningarna Nässjö-Eksjö och Tretågsstation Forserum. Gång- och

cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner, 515 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter, 155 miljoner kronor. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser, 151 miljoner kronor. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar, 60 miljoner kronor.

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 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. Vid framtagandet av den regionala transportplanen har hög måluppfyllelse och stora nyttor, kontinuitet och en fördelning av insatser mellan trafikslag och insatser i länet varit vägledande vid prioritering av åtgärder.

Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och
samhällsbyggnad

Regional transportplan

Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Fastställd av Regionfullmäktige oktober 2026

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

010-241 00 00 | www.rjl.se | regionen@rjl.se

Förord

Den regionala planen utgör ett samlat och långsiktigt ställningstagande för hur vårt län ska utvecklas och stärkas under kommande planperiod. Med utgångspunkt i länets särskilda förutsättningar, behov och möjligheter har prioriteringar gjorts som syftar till att skapa hållbar tillväxt, ökad tillgänglighet och goda livsvillkor i hela länet.

Länet präglas av starka näringslivsstrukturer, ett strategiskt geografiskt läge och en tydlig vilja till samverkan mellan kommuner, region, statliga aktörer och näringsliv. Denna plan tar fasta på dessa styrkor och omsätter dem i konkreta prioriteringar som bidrar till ett robust, konkurrenskraftigt och sammanhållet transportsystem. Genom att fokusera resurserna till åtgärder med störst nytta skapas förutsättningar för både regional utveckling och nationell funktionalitet.

Planen speglar ett ansvarstagande för såväl dagens som morgondagens behov. Den bygger på avvägningar mellan tillväxt, tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljöhänsyn, där investeringar och åtgärder bidrar till ett mer effektivt och hållbart samhälle. Särskild vikt har lagts vid att stärka kopplingarna inom länet och till omvärlden, vilket är avgörande för arbetsmarknaden, företagens konkurrenskraft och invånarnas vardag.

Genom denna regionala plan vill vi tydligt visa att länet tar ett aktivt ansvar för sin utveckling och är en konstruktiv part i det nationella planeringsarbetet. Planen är ett uttryck för gemensamma ambitioner och ett långsiktigt engagemang för att stärka länets attraktionskraft, bidra till Sveriges utveckling och skapa goda förutsättningar för kommande generationer.

Tommie Ekered

*Ordförande i nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö*

Ordlista

Den här ordlistan innehåller vanliga begrepp som används vid planering av transportinfrastruktur. Observera att alla begrepp inte används i denna plan.

Alternativ finansiering: En finansieringsmodell där privata aktörer tillsammans med offentliga myndigheter finansierar infrastrukturprojekt.

Driftsbidrag: Ekonomiskt stöd som ges för drift och underhåll av en anläggning.

Intermodala transporter: Transporter där gods fraktas med flera olika transportsätt.

Investeringsbidrag: Ekonomiskt stöd som möjliggör nya investeringar eller reinvesteringar i åtgärder.

Kombiterminal: En terminal där olika lastbärare byter transportsätt för intermodala transporter.

Livscykelanalys (LCC): En ekonomisk analys som beräknar en åtgärds totala kostnader och intäkter över dess livslängd.

Medfinansiering: När andra aktörer bidrar ekonomiskt till satsningar i den statliga transportinfrastrukturen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): En analys som redovisar den påverkan på miljön som genomförandet av en plan kan medföra.

Nettonuvärdekvot (NNK): Ett samhällsekonomiskt mått som används för att bedöma lönsamheten vid investeringar i transportsektorn. NNK är lika med summa nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden samt drift- och underhållskostnaden.

Mötesseparerad väg: Väg där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

Restidskvot: Ett mått som visar hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är jämfört med bilen utifrån restid. Beräknas genom att dela restid med kollektivtrafik/restid med bil.

Samfinansiering: En finansieringsmodell där olika statliga anslag kombineras för att möjliggöra en satsning. Medel från nationell plan finansierar åtgärder i regional plan.

Samlad effektbedömning (SEB): Effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

Statlig medfinansiering: När staten medfinansierar åtgärder som annan aktör ansvarar för, såsom sökbara pengar för byggande av kommunala gång- och cykelvägar.

Styv tidtabell: En tidtabell där avgångarna sker med jämna och återkommande tidsintervall.

Transportinfrastruktur: Samlingsnamn för fysisk infrastruktur som möjliggör transporter av människor och gods.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT): Det genomsnittliga antalet fordon som passerar en viss punkt på vägen per dygn, beräknat över ett år.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En metod som Trafikverket använder för att analysera och utvärdera olika lösningar på ett identifierat transportproblem. ÅVS är det första steget i planeringsprocessen för större projekt.

Innehåll

Sammanfattning	9	Sammanfattning av konsekvensbeskrivning	55
Investeringar 2026–2037	11	Utgångspunkter	55
Geografisk fördelning	12	Fokusområden	58
Planering av transportinfrastruktur	15	Sammanfattning av bedömda konsekvenser	60
Planernas innehåll och uppbyggnad	16	Sammanfattande bedömning: Klimat	61
Rullande planering	17	Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet	63
Roller	17	Sammanfattande bedömning: Landskap	65
Tidplan och process för planering	18	Sammanfattande bedömning: Resurshushållning	67
Förändrat omvärldsläge	20	Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling	69
Mål och strategier med stor påverkan	21	Beslutad plan	73
Regionala mål och strategier	22	Prioriteringar	73
Ekonomiska förutsättningar	24	Investeringar 2026–2037	75
Länets förutsättningar och behov	27	Järnväg	76
Övergripande beskrivning av länet	27	Större väginsatser	79
Länets transportsystem	30	Gång- och cykelinvesteringar	83
Länets järnvägsnät	32	Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet	86
Länets vägnät	36	Kollektivtrafikåtgärder	87
Länets kollektivtrafik	39	Bidrag	89
Länets statliga gång- och cykelvägnät	40	Regionala utredningsbehov	90
Flyg i länet	41	Genomförande av regional transportplan	92
Alternativ	43	Uppföljning av planens genomförande	95
Alternativa inriktningar	43	Investeringsåtgärder i nationell plan	96
Bundna objekt i gällande transportplan	44	Större investeringsåtgärder i våra grannlän	98
Balans i åtgärder	46		
Insatser för lokalt liv	48		
Satsningar i stråk	50		
Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier	52		



Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar perioden 2026–2037 och har en ekonomisk ram på 2 425 miljoner kronor. Ram för regional plan avser summan som regeringens fastställelsebeslut ger (2 270 miljoner kronor) justerad utifrån tidigare upparbetning av plan gjord av Trafikverket. Planen prioriterar åtgärder vars sammanlagda uppskattade kostnad ryms inom denna ram.

Transportinfrastruktur är inte ett ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter. Samtidigt pågår flera större omställningar i samhället som kommer att påverka både hur transportsystemet används och vilka krav som ställs på det. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid olika typer av kriser och påfrestningar.

Åtgärderna i planen består av en kombination av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där medel har avsatts, men de specifika 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 diagram 1 på sida 10 och tabell 1 på sida 11. Störst andel medel avsätts för järnväg och större vägin-

ser. Här ingår bland annat namngivna objekt på riksväg 27 förbi Bor och Ulås–Bredasten samt elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum på Jönköpingsbanan. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än i tidigare planer och i 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 kollektivtrafikåtgärder innehåller bland annat medel för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar.

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 att bygga fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel, vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan.

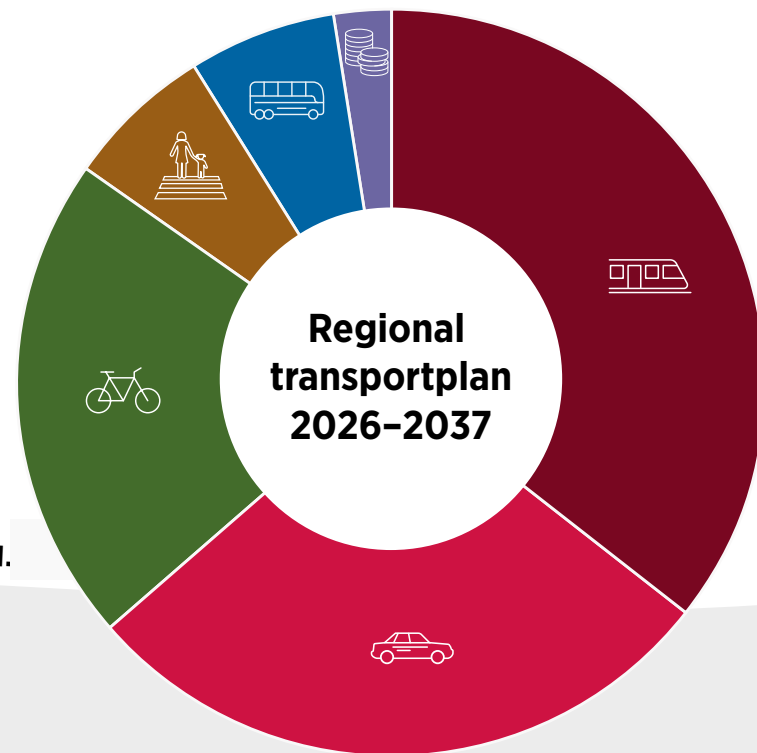


Diagram 1.

Järnväg

- **Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö-Eksjö** möjliggör ett mer effektivt nyttjande av JLT:s nya tågflotta.
- **Tretågsstation Forserum** skapar ökad kapaciteten på Jönköpingsbanan och möjliggöra kortare restid för persontrafiken, styv tidtabell och utökad godstrafik.
- **Upprustningsåtgärder på Vetlanda-banan** förbättrar restiderna mellan Vetlanda-Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan. Åtgärderna inkluderar korsningsåtgärder, plattformsåtgärder samt eventuellt mötesspår.
- **Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö**, som möjliggör bättre trafikerings av både persontrafik och gods.
- **Pott för plattformsåtgärder** på järnväg i både befintliga lägen och i nya lägen, på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö och Jönköpingsbanan.

- **Större väginnsatser**  ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och en bättre tätortsmiljö längs ett regionalt viktigt stråk.
- **Byggnation av rv 27 förbi Bor** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och en bättre tätortsmiljö längs ett regionalt viktigt stråk.
- **Mötesseparering av Ulås-Bredasten på rv 27** ger en säkrare trafikmiljö och ökar framkomlighet i samma stråk.
- **En ny sträckning av lv 842 förbi Tenhult** förbättrar vägens framkomlighet och miljön i Tenhult.
- Planen möjliggör byggstart för **mötesseparering av rv 27 Bredaryd-Anderstorp**, vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Planen möjliggör byggstart för **mötesseparering av rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd**, som ger en säkrare trafikmiljö och ökar framkomlighet i stråket.

Kollektivtrafikåtgärder

- **76 mnkr avsätts för kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg.**
- **75 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder för kommunala kollektivtrafikåtgärder.**

Gång- och cykelväg

- **245 mnkr avsätts för gång- och cykelväg längs statlig väg** mellan Habo-Furusjö, Tenhult-Huskvarna, Hillerstorp-Gnosjö, inklusive en pott på 80 mnkr för punktinsatser för gång-och cykel längs statlig väg.
- **270 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät.**

Trafiksäkerhet och framkomlighet

- **155 mnkr avsätts för åtgärder som höjer trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät.** Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och ökar säkerheten på mer trafikerade vägar.

Bidrag

- **60 mnkr avsätts för investeringsbidrag till enskilda vägar.** Bidraget stöttar insatser som stärker länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

Investeringar 2026-2037

Tabell 1. Ekonomisk sammanställning för Regional transportplan, Jönköpings län 2026-2037, mnkr

Åtgärder	Total kostnad för objekt	År 1-3	År 4-6	År 7-12	Summa
Järnväg	-	247	212	404	863
Nässjö-Eksjö, elektrifiering	239	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	0	30	158	188
Nässjö-Vetlanda, stråkpott	-	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	49	31	56	136
Större väginnsatser	-	267	153	261	681
Rv 27 Förbi Bor	376	257	0	0	257
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹	390	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd ¹	179	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	95	153	267	515
Längs statlig väg		20	88	137	245
- Furusjö-Dungen	36	15	0	0	15
- Tenhult-Huskvarna	70	0	63	0	63
- Gnosjö-Hillerstorp	96	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	39	39	77	155
Kollektivtrafikåtgärder	-	26	33	92	151
Längs statlig väg	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	13	16	46	75
Bidrag	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	15	15	30	60
Summa	-	689	605	1131	2 425

1. Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.

Geografisk fördelning

Kartan visar var i Jönköpings län de namngivna objekten i Nationell transportplan är lokaliserade.



Järnväg

- 1. Tretågsstation Forserum
- 2.Nässjö-Eksjö, elektrifiering
- 3.Nässjö-Vetlanda, stråkpott
- 4.Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö



Större väginnsatser

- 5.Rv 27 Förbi Bor
- 6.Rv 27 Ulås-Bredasten
- 7. Lv 842 Förbi Tenhult
- 8.Rv 27 Bredaryd-Anderstorp
- 9.Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd



Gång- och cykelväg

- 10. Furusjö-Dungen
- 11. Tenhult-Huskvarna
- 12. Gnosjö-Hillerstorp



Nationella objekt

- Väg
- 13. Rv 26 Mullsjö-Slättäng,
 - 14. Rv 26 Hedenstorp-Månseryd
 - 15. Rv 40 Förbi Eksjö
 - 16. E4 Trafikplats Ljungarum
 - 17. Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
 - 18. E4 Trafikplats Ekhamnen (ny)
 - 19. Rv 40 Ulricehamn-Jönköping (ny)
- Järnväg
- 20. Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

- - - Järnväg
- Väg
- Kommunhuvudorter



Planering av transportinfrastruktur

Transportinfrastruktur är en grundförutsättning för ett välfungerande och långsiktigt hållbart samhälle. Den påverkar invånarnas vardag, näringslivets konkurrenskraft och regionens långsiktiga attraktivitet.

Planeringen av den statliga transportinfrastrukturen är uppdelad i två planer, för att kombinera nationella och lokala behov.

Uppdelningen möjliggör att både tillgodose nationella behov och sätta en regional prägel på planeringen av transportinfrastruktur.



Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen upprättas av Trafikverket och beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas.



Regional plan för transportinfrastruktur

Den regionala planen, även kallad länsplan, upprättas av regionen och fokuserar på lokala och regionala behov och prioriteringar.

Båda planerna är statligt finansierade och visar vilka åtgärder som bör prioriteras för att ge störst önskad effekt i länet. Trafikverket ansvarar för genomförandet av båda planerna.

Planernas innehåll och uppbyggnad

Nedan beskrivs kortfattat hur innehållet och uppbyggnaden av planerna skiljer sig åt.

Nationell plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Drift, underhåll och riktade miljöåtgärder i det statliga vägnätet.
- Investeringar och trimningsåtgärder på statlig järnväg och nationella stamvägar (E4, riksväg 40 och riksväg 26 i Jönköpings län).
- Investeringar i sjöfart, till exempel farleder och slussar.
- Statlig samfinansiering till regionala transportplaner.

Den nationella planen innehåller dels en budget för att vidmakthålla befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur, dels en budget för att genomföra nya investeringar.

Större investeringsåtgärder, som beräknas kosta 150 mnkr eller mer, listas som namngivna objekt. Dessa åtgärder kräver ett omfattande beslutsunderlag i form av samlade effektbedömningar (SEB). Mindre trimningsåtgärder hanteras i form av åtgärdsområden som prioriteras löpande av Trafikverket.

Regional plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.
- Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter 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.
- Investeringsstöd till enskilda vägar.

Den regionala planen saknar budget för att vidmakthålla infrastruktur, vilket hanteras nationellt. Istället fokuserar planen på att utveckla infrastrukturen och insatser som kan påverka användningen av den.

Åtgärder som beräknas kosta mer än 75 mnkr listas som namngivna objekt. De kräver omfattande beslutsunderlag i form av samlade effektbedömningar.

Mindre åtgärder hanteras i form av olika åtgärdsområden, som exempelvis åtgärder för kollektivtrafik eller trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessa prioriteras löpande av Trafikverket utifrån underlag från och i dialog med regionen och kommuner.

Planen kan finansiera investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan, detta benämns samfinansiering.

Rullande planering

Transportplanerna sträcker sig över en tolvårsperiod och uppdateras vart fjärde år. Denna tidsram innebär att planerna behöver vara både långsiktiga och flexibla. Tidsramen kan delas upp i tre delar:

- **Första delen, år 1–3:** Innehåller åtgärder och objekt som är färdigplanerade och redo för byggstart.
- **Andra delen, år 4–6:** Innehåller åtgärder och objekt som ska förberedas för byggstart. Objekten har färdiga effektbedömningar men kräver ytterligare planeringsinsatser för byggstart, exempelvis vägplan eller järnvägsplan.
- **Tredje delen, år 7–12:** Innehåller nya objekt som är ska utredas vidare. För dessa behöver samlad effektbedömning tas fram och genomförbarheten behöver studeras och bedömas.

Innan ett namngivet objekt kommer in i plan så har det genomförts en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

Ett objekt kan ta lång tid från utredningsstadier tills det är färdigställt. Därmed kan större objekt innebära så kallade ”låsningar” i planer, där medel måste avsättas över flera planperioder för att kunna genomföras.

Detta ställer krav på strategisk planering eftersom budgeten sällan tillåter genomförande av flera stora objekt samtidigt.

Roller

Att ta fram och genomföra nya planer kräver att flera aktörer, på olika nivåer, involveras.

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.
- Beslutat om slutligt innehåll i nationell plan.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar ekonomiska ramar för nationell plan och regionala planer.

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 av planerna.
- Genomför alla fysiska åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering).
- Tar fram åtgärdsvalstudier.
- Handlägger statlig medfinansiering.

Länsplaneupprättare (regionerna)

- Tar fram och fastställer regional transportinfrastrukturplan. Det är ett obligatoriskt uppdrag och finns reglerat i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i lag om regionalt utvecklingsansvar.
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportinfrastrukturplan.
- Som en del av det regionala utvecklingsansvaret ska regioner skapa förutsättningar för utveckling som leder till hållbar tillväxt i hela landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar.

Tidplan och process för planering

Uppdraget att ta fram en regional transportplan för 2026–2037 kom i direktivet den 20 mars 2025 och därefter påbörjades arbetet med att ta fram ett remissförslag av regional transportplan som remitterades och skickades in till departementet 20 januari 2026.

I maj 2026 fastställde regeringen innehållet i nationell plan och beslutade om slutliga ekonomiska ramar för de regionala planerna. Region Jönköpings län har fastställt innehållet i Regional transportplan i oktober 2026.

Parallellt med framtagandet av planen togs en miljökonsekvensbeskrivningen fram. Efter fastställandet av nationell transportplan och förändrade förutsättningar har och miljökonsekvensbeskrivningen och de alternativ som där presenterades inte omarbetats.

Planeringen av transportinfrastruktur är en strukturerad process som ger flera aktörer möjlighet att påverka. Nedan redogörs för arbetet med framtagandet av den regionala transportplanen.

Region Jönköpings län

Nedan beskrivs de forum som har använts för politiska beslut i arbetet med den regionala transportinfrastrukturplanen i Region Jönköpings län.

Presidium för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-presidium) fungerade som en politisk styrgrupp och ledde arbetet med att ta fram den regionala transportplanen samt regionens inspel till den nationella planen för transportinfrastruktur.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) beslutade om remissversionen av den regionala transportplanen, lämnade förslag till regionfullmäktige för fastställelse och beslutade om remissyttrandet för den nationella planen för transportinfrastruktur.

Regionstyrelsen beslutade att skicka det remitterade förslaget på regional transportplan till departementet.

Regionfullmäktige fastställde innehållet i den regionala transportplanen.

Förankring

Förankring har skett löpande genom dialog med länets kommuner och Trafikverket i olika nätverk och forum. Utgångspunkten var att använda redan existerande forum.

En **politisk referensgrupp** skapades för att ha ett forum för politisk dialog och förankring med kommunerna, med syfte att skapa samsyn kring prioriteringar i den nationella planen och innehållet i den regionala transportplanen. Den politiska referensgruppen bestod av regionstyrelsens ordförande, TIM-nämndens presidium och ordförandena i länets 13 kommunstyrelser.

Kommunalt forum, som inkluderar regionens politiska ledning, länets kommunstyrelseordförande, oppositionspolitiker och kommundirektörer, hölls löpande informerade.

Regionalt infrastrukturnätverk, bestående av tjänstepersoner från länets kommuner, Länsstyrelsen och Trafikverket, träffades kontinuerligt.

Länsmötet informerades löpande. Det består av kommunchefen från länets kommuner, regiondirektören, den regionala utvecklingsdirektören samt representanter från Länsstyrelsen och högskolan.

Trafikverket Sydöstra regionen och Region Jönköpings län träffas för dialogmöte två gånger per år. Därutöver träffas tjänstepersoner från båda organisationerna löpande.

Trafikverkets planering och arbete

För att ett objekt ska bli planeringsmoget och kunna genomföras krävs tid för förberedelse. Därför kan nya objekt i en plan inte genomföras under de första åren.

Utreda brister i transportsystemet

Den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder inleds med att definiera och prioritera brister för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS analyserar olika lösningar för att möta transportbehovet på ett hållbart sätt. Studien tar hänsyn till alla trafikslag och provar möjliga åtgärder stegvis, enligt fyrstegsprincipen.

ÅVS är ett krav för att större infrastrukturprojekt ska kunna inkluderas i nationell eller regional plan. Syftet är att säkerställa att rätt åtgärder prioriteras.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi för att säkerställa god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Transportplanerna som Trafikverket tar fram fokuserar främst på steg 3 och 4, där större insatser och investeringar i infrastruktur sker. Vissa delar av transportsystemet ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde och ingår därför inte i transportinfrastrukturplanerna.

Vill du veta mer?

Läs mer här: [Fyrstegsprincipen](#).



Källa: Bearbetad bild av originalet *Fyrstegsprincipen* från Trafikverket.

Genomföra åtgärder

När medel avsätts för en åtgärd i transportplanen och Trafikverket beställer åtgärden påbörjas genomförandet.

Trafikverket ansvarar för projektledning, medan själva arbetet upphandlas och utförs av konsulter och entreprenadföretag.

Tiden från beställning till färdigställande kan variera mellan två och tio år, beroende på projektets storlek och komplexitet.

Planskede

Många åtgärder kräver planläggning enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg, så kallade väg- och järnvägsplaner.

Den lagstyrda planläggningen utreder var och hur vägen eller järnvägen ska byggas för att minimera intrång, kostnader och olägenheter, samtidigt som olika samhällsintressen beaktas.

Om åtgärden bedöms ha en betydande miljöpåverkan genomförs en miljöbedömning enligt Miljöbalken.

Vissa mindre åtgärder på befintliga vägar eller järnvägar kan genomföras utan planläggning, om de endast medför marginella förändringar och mark- eller fastighetsägare samtycker.

Bygghandlingsskede

I detta skede tas tekniska beskrivningar fram som specificerar krav på vägens eller järnvägens funktion. Bygghandlingarna fungerar som underlag för byggarbetet och inkluderar krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede

I byggskedet genomförs åtgärder med väg- eller järnväg. Innan byggstart måste väg- eller järnvägsplanen ha vunnit laga kraft.

Byggskedet är ofta den fas där den största delen av åtgärdens budget används. Större vägproduktioner kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner kronor per år, och järnvägsproduktioner tenderar att vara ännu mer kostnadsdrivande.

Förändrat omvärldsläge

Transportinfrastruktur är ett verktyg i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter.

Samtidigt pågår flera stora omställningar i samhället som påverkar hur transportsystemet används och vilka krav som ställs på det. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Ett förändrat klimat och dess konsekvenser medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara ökade påfrestningar.

Ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och Sveriges medlemskap i Nato är andra faktorer som har stor påverkan på de krav transportinfrastrukturen måste svara mot. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och höjd beredskap.

Genom att följa utvecklingen kan kommande infrastrukturplaner anpassas för att möta förändrade förutsättningarna.

Mål och strategier med stor påverkan

Nationella mål och strategier

Sveriges transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Utöver detta har riksdagen beslutat om två jämbördiga mål:

- **Funktionsmålet:** kopplar till tillgänglighet.
- **Hänsynsmålet:** kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande målet. För att detta ska kunna uppnås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Miljömålen är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

Miljömålen är integrerade i transportplanen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

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

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

Klimatmål

Den 1 januari 2018 beslutade Riksdagen om en ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några net-toutsläpp av växthusgaser och därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Ett särskilt etappmål för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

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

Etappmål för trafiksäkerhet

Regeringens etappmål 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 integrerats i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Regionala mål och strategier

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) fungerar som en vägvisare för regionens övriga strategiska dokument. Strategin innehåller fem strategiska områden, där varje område innehåller utvecklingsmål med sikte på år 2035.

Av de sex fokusområdena är det framför allt området **Infrastruktur** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen. Även utvecklingsmål inom områdena **Attraktivitet, Kompetens** samt **Hälsa och välmående** är relevanta. Även om målen är relativt allmänt formulerade utgör de underlag för prioriteringar, utformning av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika planalternativ i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån den regionala utvecklingsstrategin har de mest relevanta utvecklingsmålen angivits nedan:

 **Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.**

Fokus på starka och robusta stråk i form av både väg- och järnvägsförbindelser. Stärka och rusta befintliga förbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län samt nationella och internationella målpunkter.

 **Utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.**

Fokus på möjligheter för länets invånare att kunna arbetspendla till relevanta arbeten samt för länets arbetsgivare att kunna anställa personer med rätt kompetens. De administrativa gränserna ska inte utgöra hinder för utvecklingen.

 **Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.**

Fokus på möjligheterna för länets kommuner att utveckla infrastrukturen genom satsningar på statlig medfinansiering samt gång och cykelvägar och trygga passager längs det statliga vägnätet.

 **Förbättrad kollektivtrafik möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar invånarnas möjligheter att ta del av en större arbetsmarknad, samhällsservice samt kultur- och fritidsaktiviteter.**

Fokus på förutsättningarna för en effektiv och hållbar kollektivtrafik genom ökad standard på länets järnvägar samt anslutningarna till knutpunkter och hållplatser i kollektivtrafiksystemet.

 **Minskad klimatpåverkan och ökad beredskap att hantera klimatförändringar.**

Fokus på ökat hållbar resande och robust infrastruktur genom satsningar på järnväg, kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhetsåtgärder på vägar och bidrag till enskilda vägar.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till kollektivtrafikens behov av infrastruktur-satsningar för framtida trafikering. En viktig utgångspunkt för att det ska fungera är att det i programmet, eller underliggande handlingsplaner, finns tidsatta beskrivningar av framtida linjenät i länet och hur regionaltågen ska trafikera länets järnvägar.

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.

I trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2040:

- **Marknadsandel:** Kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor.
- **Antal resor:** Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 30 miljoner 2040.
- **Kundnöjdhet:** Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.
- **Tillgänglighet:** Kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga.
- **Miljö:** All kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel och teknikneutrala lösningar som minskar klimatpåverkan.

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

Klimat- och energistrategin visar en gemensam inriktning för klimat- och energiarbetet i Jönköpings län. Visionen för länet är att vi tillsammans ska vara ett robust och fossilfritt plusenergilän senast 2045.

Klimat- och energistrategi

Länsstyrelsen har i uppdrag av regeringen att leda och samordna det regionala genomförandet av den nationella energi- och klimatpolitiken. 2024 fick länsstyrelsen i uppdrag att revidera klimat- och energistrategin utifrån de nya energipolitiska målen.

Visionen konkretiseras genom målsättningar om att vi ska minska våra utsläpp av växthusgaser, få en fossilfri och robust energiförsörjning samt stå rustade för ett förändrat klimat.

För målsättningen om minskade utsläpp av växthusgaser finns ett konkret mål: **Senast 2030 är växthusgasutsläppen från transportsektorn 70 procent lägre jämfört med 2010.**

Strategin är indelad i sju fokusområden, varav Transporter och resor samt Samhällsplanering är de områden som har störst relevans för den här planen.

Ekonomiska förutsättningar

Planen bygger på en årlig ramtilldelning som planupprättaren behöver följa vid planering av åtgärder och åtgärdsområden. Det innebär att investeringar behöver fördelas strategiskt över hela planperioden, eftersom ekonomin sällan tillåter flera stora objekt samtidigt.

En återkommande utmaning är att säkerställa att det finns tillräckligt planeringsmogna åtgärder för att kunna nyttja planerade medel. Därför är det viktigt att planen lyfter brister för utredning, för att regionen ska ha möjlighet vid nästa planrevidering att prioritera dem som åtgärder.

För icke namngivna objekt är planeringscyklerna kortare. Det ger möjlighet att arbeta mer löpande med bristinventeringar och tidiga utredningar under planperioden. Samtidigt är det viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

Förutsättningar för kommande regionalt planförslag

Hur mycket den regionala planen kan förverkliga beror på flera faktorer. Dels på de ramanslag som förtydligas i direktivet, dels av kontinuitet mellan planerna. Det vill säga hur mycket av ej genomförda objekt i tidigare plan som ska ingå i den nya planen.

Revideringar sker vart fjärde år, vilket innebär att nya utredningsobjekt hamnar i slutet av planperioden.

Den ekonomiska ramen för denna plan kan öka något beroende på eventuellt återförande av medel från Trafikverket som upparbetats i objekt som tidigare medfinansierats men som fått förändrade förutsättningar i fastställd nationell plan med resultatet att med- och samfinansieringsavtalet inte längre är giltigt.

Direktivet och propositionens fokus för planperioden 2026–2037

Regeringens infrastrukturproposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och efterföljande direktiv att ta fram planer för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 har ett tydligt fokus på underhåll och effektivisering av befintlig transportinfrastruktur.

Syftet med satsningarna för perioden 2026–2037 är att skapa en pålitlig och långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som underlättar för samhällets vardag och stärker ekonomin. Det innebär att säkra och förbättra vägar och järnvägar.

Underhållsskulden på vägar ska därför arbetas bort helt under planperioden, medan underhållsskulden för järnvägsunderhåll ska minska stegvis under samma period. Regeringen anger att detta är viktigt både för arbetspendling och näringslivets transporter, särskilt med hänsyn till den gröna omställningen.

I Regeringens direktiv anges exempelvis att samhällsekonomisk effektivitet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder samtidigt som det är viktigt att utveckla sammanhängande stråk och att det finns en tydlig systemsyn vid val av åtgärder. För de regionala planerna skriver regeringen att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten.

Ett fungerande och underhållet transportsystem ger inte bara bättre vardagsresor – det stärker också samhällets motståndskraft mot kriser och oförutsedda händelser. Transporterna är en grundläggande förutsättning för att samhället ska fungera, men också för att totalförsvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Det är avgörande för att kunna säkra tillgången till livsviktiga varor, skydda civilbefolkningen samt möjliggöra både militär förflyttning och värdlandsstöd.



Länets förutsättningar och behov

Länets önskade utveckling och dess specifika förutsättningar utgör grunden för de behov och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

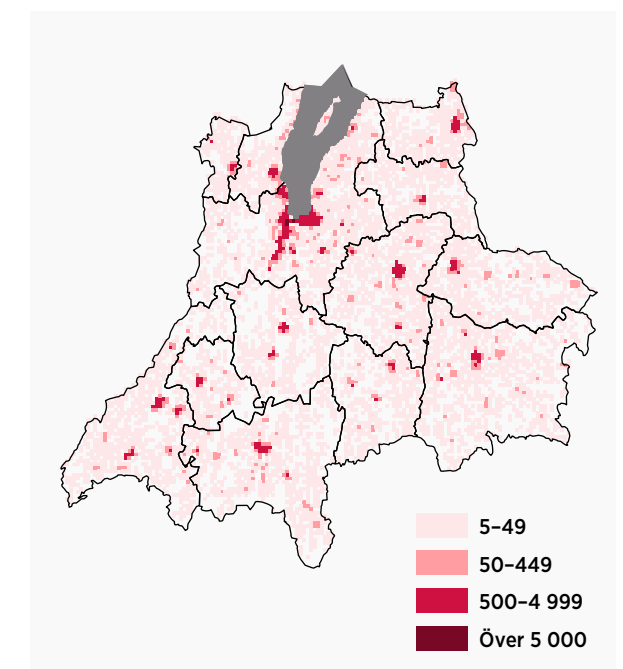
Övergripande beskrivning av länet

Geografisk fördelning

Jönköpings län har en ojämn befolkningsfördelning. Av länets ca 370 000 invånare år 2024 bor 40 procent i Jönköpings kommun, som ligger i länets norra del. I övrigt präglas länet av många och små tätorter. Av länets nästan 100 tätorter har endast sex tätorter över 10 000 invånare. Nästan 80 tätorter har färre än 2 500 invånare, varav knappt 50 har färre än 500 invånare. Totalt bor 83 procent av länets invånare i tätorter.

Befolkningen i länet som helhet ökar, men tillväxten är i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Övriga kommuner har minskat sin andel av länets befolkning de senaste tio åren. Det är en trend som väntas fortsätta under kommande planperiod. Enligt befolkningsprognosen kommer länets totala befolkning öka med drygt två procent, från 370 000 invånare år 2024 till cirka 380 000 invånare år 2035.

Figur 1. Befolkningstäthet år 2023



Befolkningstäthet på kilometerruta.
Källa: Statistiska centralbyrån, 2023.

Ålders- och utbildningsstruktur

Länets åldersstruktur är relativt jämn och har en god fördelning mellan män och kvinnor i de yngre och arbetsföra åldersgrupperna. Den åldersgrupp som ökar mest är 80 år och äldre, medan de yngsta åldrarna minskar.

Andelen invånare med högre utbildning ökar, men ligger i dagsläget under riksgenomsnittet när det gäller eftergymnasial utbildning på tre år eller mer. Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö och Gislaved.

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i Jönköpings län består i hög grad av små och medelstora företag. Tillverkningsindustrin är den största branschen, både sett till antal anställda och omsättning. Särskilt hög är industrins andel i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö.

61 procent av länets sysselsatta arbetar i länets sex tätorterna som har fler än 10 000 invånare. 12,5 procent arbetar i orter som har mellan 10 000 och 5 000 invånare, och 4,5 procent arbetar i orter med mellan 2 500–5 000 invånare. Samtidigt finns 13 procent av alla arbetstillfällen i orter med färre än 2 500 invånare och 9 procent på ren landsbygd.

Sysselsättningsgraden, det vill andelen förvärvsarbete i åldern 20–65 år, uppgår till 83 procent. Det är högre än riksgenomsnitt på 81 procent. Däremot är det endast Habo kommun som har en medianinkomst över rikssnittet i denna åldersgrupp.

Arbetsmarknader

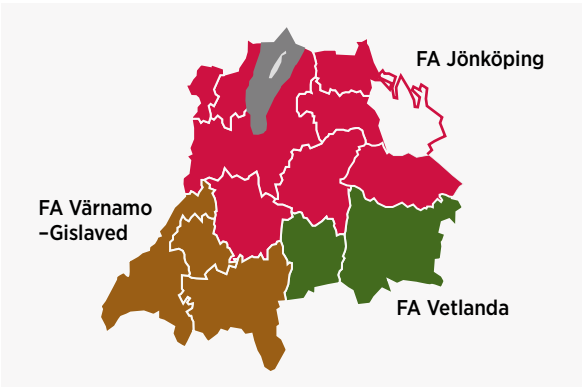
Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl olika områden är integrerade med varandra genom resor mellan bostad och arbete. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Jönköping läns kommuner tillhör tre funktionella arbetsmarknadsregioner i FA25:

- 1. **FA Jönköping:** Aneby, Eksjö, Habo, Jönköping, Mullsjö, Nässjö, Tranås, Vaggeryd och Ydre (Östergötlands län). Totalt cirka 132 500 sysselsatta 2023.
- 2. **FA Värnamo–Gislaved:** Gislaved, Gnosjö och Värnamo. Totalt cirka 38 200 sysselsatta år 2023.
- 3. **FA Vetlanda:** Sävsjö och Vetlanda. Totalt cirka 19 100 sysselsatta år 2023.

FA-regionen Jönköping uppvisar en betydligt större branschbredd än övriga FA-regioner. För att stärka arbetsmarknadens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet mellan olika FA-regioner, både inom och utanför länets gränser. Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd. Det bidrar i sin tur till att en FA-region blir mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Figur 2. FA-regioner

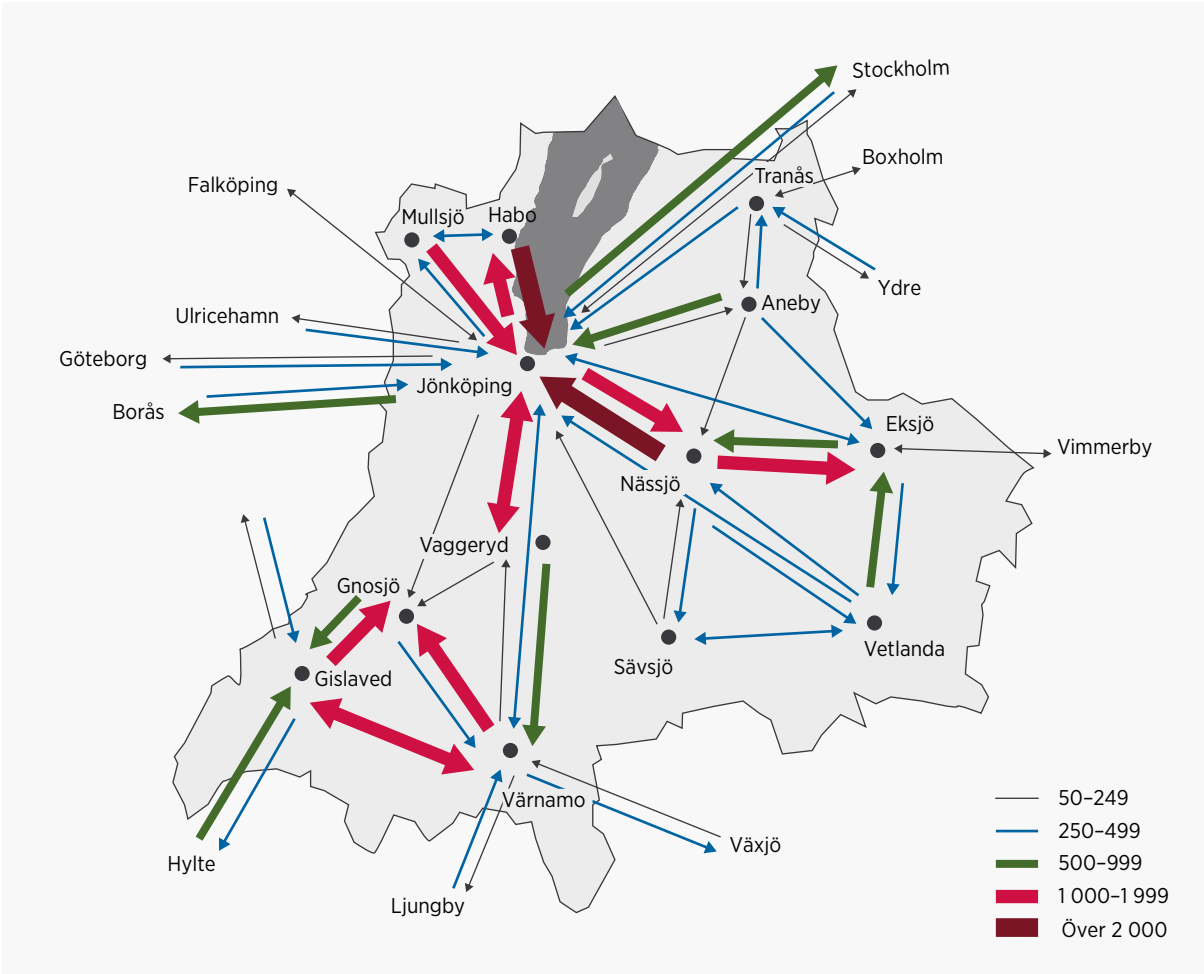


Arbetspendling

Avstånden mellan länets kommunhuvudorter är förhållandevis långa, vilket medför långa restider. Färre än hälften av kommunhuvudorterna som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrum och tillväxtmotorn Jönköping.

I delar av länet bidrar kombinationen av låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd till att lokala företag har svårt att rekrytera rätt kompetens. Särskilt företag som ligger utanför ett attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping upplever utmaningar med att rekrytera nyckelkompetenser.

Figur 3. Arbetspendling mellan kommuner



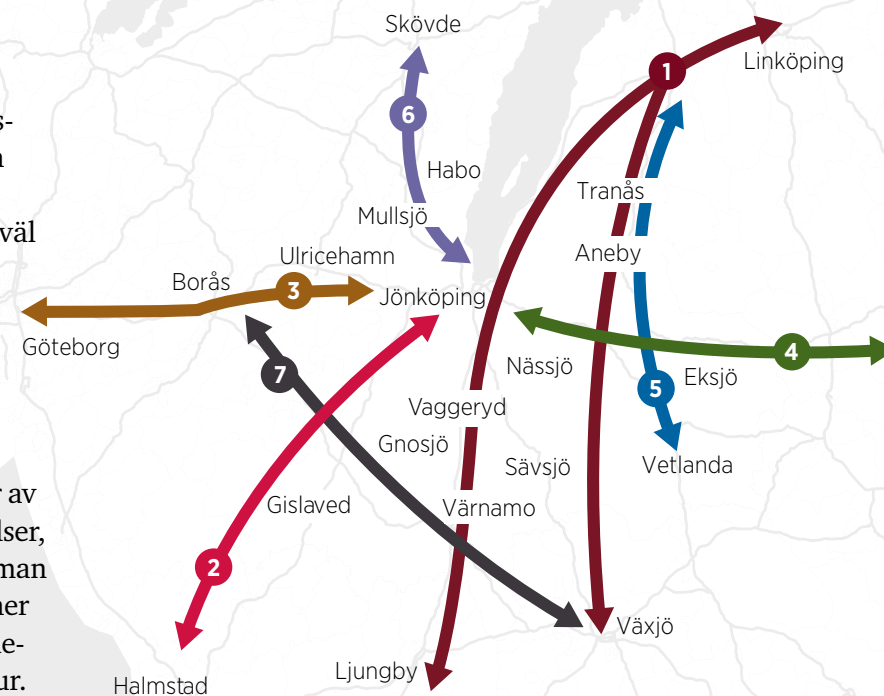
Källa: Statistiska centralbyrån, 2024.

Länets transportsystem

Övergripande transportstråk

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

Genom länet löper ett antal transportstråk av 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.



Figur 4. Övergripande transportstråken

1 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 då landförbindelsen över Fehrman bält beräknas stå klar 2029.

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 Sävsnö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

Stråket rv 26 och 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 är även av betydelse för godstransporterna till och från Göteborg hamn.

Regional funktion

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

3 Västliga stråket utmed rv 40

Interregional funktion

Stråket 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

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

4 Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan-Bockabanen

Interregional funktion

Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Riksväg 40 och riksväg 47 är också betydelsefulla för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

Regional funktion

Stråket är på regional nivå framförallt viktigt för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö.

5 Stråket utmed rv 31 och rv 32

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. I söder kopplar stråket samman länet med Blekinge och Kalmar.

Regional funktion

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

6 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 Håbo.

Stråket är också betydelsefullt för och har en stor potential för ökad arbetspendling.

7 Stråket utmed rv 27 och Kust till kust-banan

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 och Borås arbetsmarknadsregioner.

Regional funktion

Viktigt arbetspendlingsstråk för Gislaveds, Gnosjö och Värnamo kommuner. Vägen och järnvägen passerar till stor del olika orter i dessa kommuner.

Figur 5. Jönköpings läns läge i södra Sverige

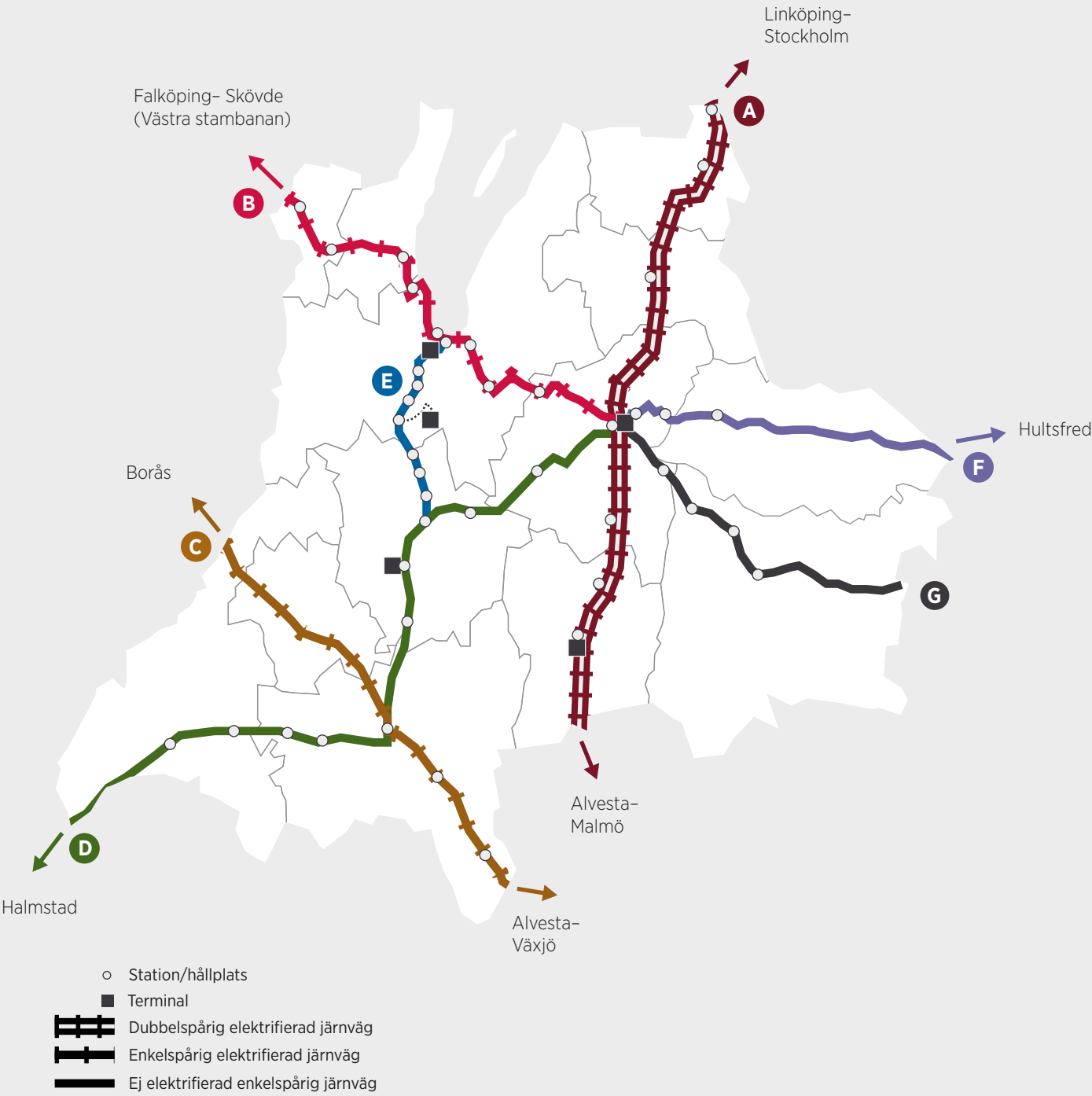


Länets järnvägsnät

Jönköpings län har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan 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, länets godsterminaler samt kopplingar mot Stångådalsbanan och hamnar i Oskarshamn och Halmstad.

Figur 6. Järnvägar i Jönköpings län



A 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, regionaltåg och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (> 160 km/h).

B Jönköpingsbanan
Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping där järnvägen ansluter till Västra stambanan. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö-Sandhem har hastighetsbegränsning (120–160 km/h). Banan har också kapacitetsutmaningar med mycket trafik av både personer och gods.

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

D Halmstad–Nässjö järnväg (HNJ)
Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. 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.

E Vaggerydsbanan
Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

F Höglandsbanan
Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–119 km/h).

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

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 Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping).

Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Behov och utmaningar för järnvägen

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 på 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.

Elektrifiering och höjda banstandarder

Om regionaltågstrafiken ska bedrivas med en enhetlig fordonsflotta av eltåg behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för elektrifiering av sträckorna Värnamo–Nässjö samt Nässjö–Eksjö pågår. Det finns även behov av att elektrifiera sträckorna Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar (Halmstad). Sträckan Värnamo–Halmstad korsar länsgränsen till region Halland efter stationen Smålandsstenar, även järnvägen som ingår i region Halland är i behov av elektrifiering.

Banstandarden är låg på sträckorna Jönköping–Vaggeryd, Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar. Utöver elektrifiering behöver banorna 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

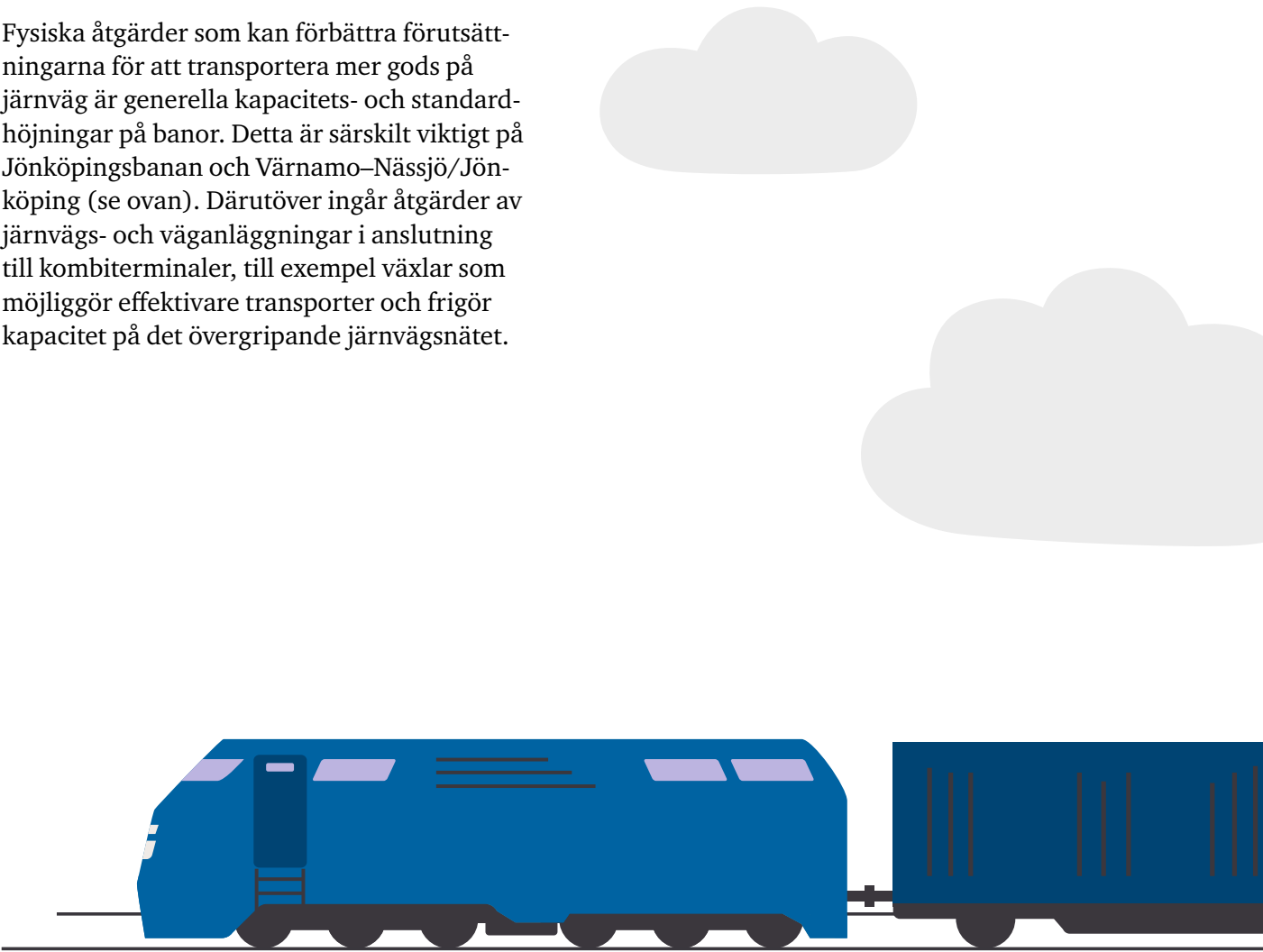
Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret, vilket innebär hög konkurrens mellan olika typer av trafik. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen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

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg

Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnväg är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor. Detta är särskilt viktigt på Jönköpingsbanan och Värnamo–Nässjö/Jönköping (se ovan). Därutöver ingår åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler, till exempel växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

Utmaningar för intermodala transporter

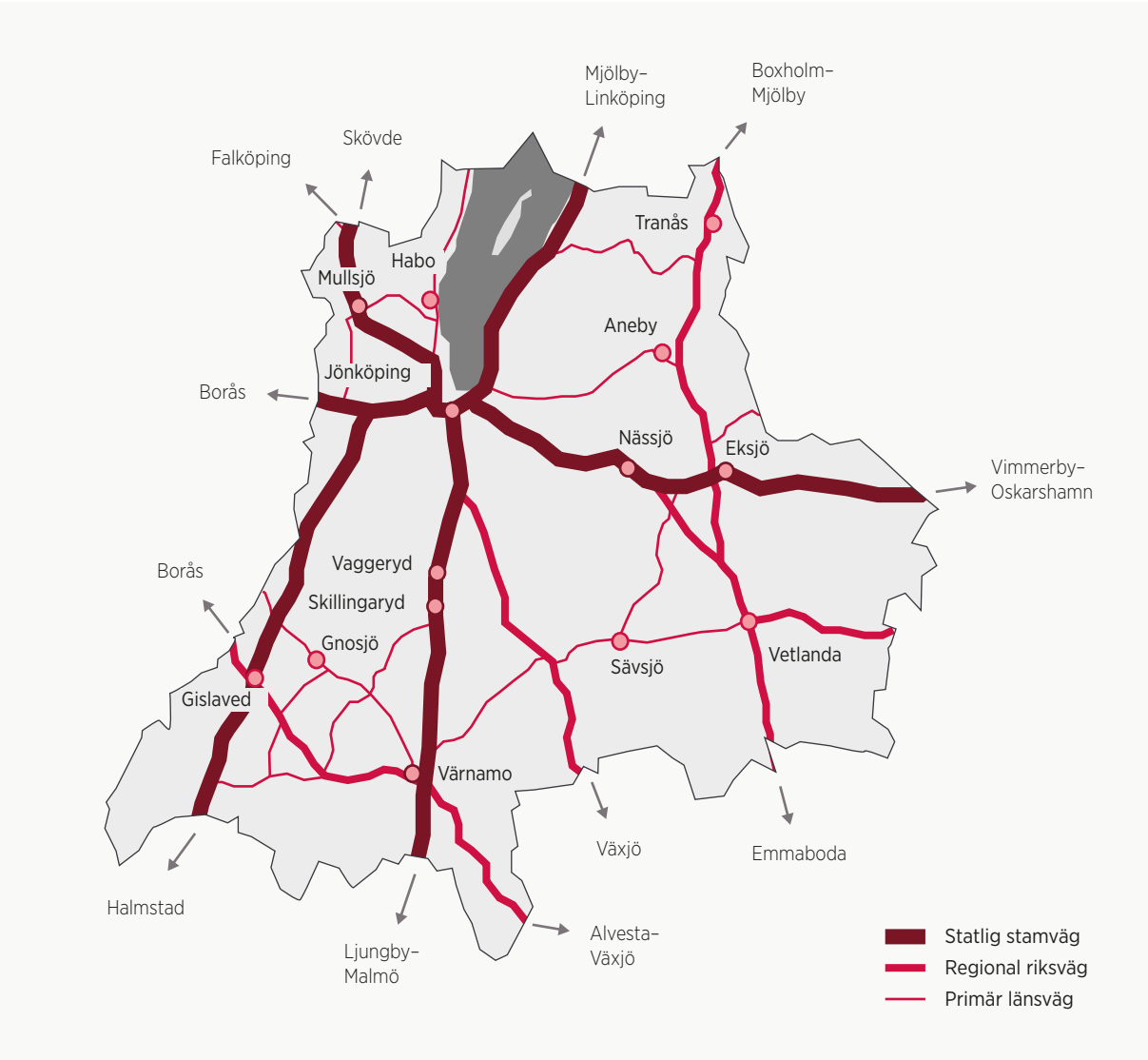
Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



Länets vägnät

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

Figur 7. Länets huvudvägnät



Källa: Nationella vägdata-basen, 2025.

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

Trafiksäkerhet

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. För att nå detta mål finns etappmål som inne-bär att antalet omkomna till följd av trafiko-lyckor mellan åren 2020 och 2030 ska halveras. För att uppnå målen krävs åtgärder inom flera områden, såsom infrastruktur, beteende hos trafikanter och fordonsutveckling.

I Jönköpings län är trenden för antalet olyckor med svårt skadade eller omkomna långsamt sjunkande. Över 80 procent av olyckorna på statliga vägar inträffar på vägsträckor, medan övriga till största delen sker i korsningar. Olyck-orna sker främst på vägar med hastigheter 70km/h eller högre som inte är mittseparerade.

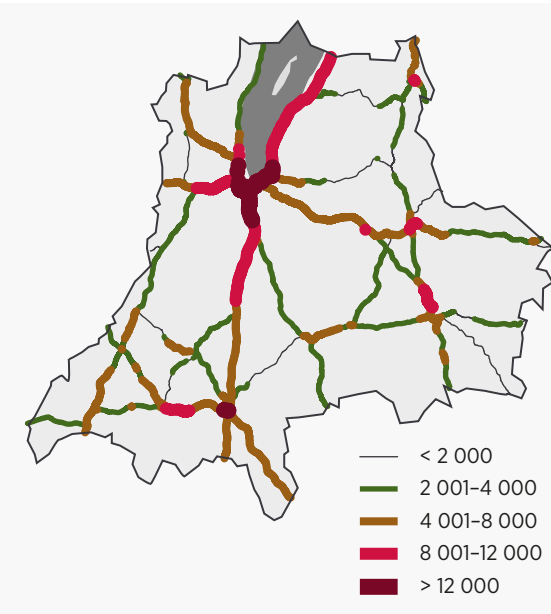
Sambandet mellan trafikmängd och antalet olyckor är tydligt. Detta innebär att ett fortsatt långsiktigt arbete med mittseparering av de mest trafikerade vägarna och trafiksäkerhets-höjande åtgärder på övrigt vägnät, är av stor betydelse för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i Jönköpings län.

Krav på funktionellt samband

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. I dagsläget går det 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 driftsbi-drag som del av cykelvägnätet.

Figur 8. Årsmedelsdygnstrafik för utvalda viktiga vägar i länet



Källa: Nationella vägdata-basen, 2024.

Behov och utmaningar för vägnätet

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar

För att hitta en balans mellan trafiksäkerhet och framkomlighet på länets vägar har Tra-fikverket i omgångar arbetat med översyn av hastigheterna. Framför allt har vägar som inte är mittseparerade och har hastigheten 90 km/h varit i fokus. Att justera hastigheterna påverkar restiden mellan målpunkter i länet, inte minst den upplevda restiden. En förut-sättning för att kunna höja hastigheterna till 100 km/h är mötteseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam vilket innebär att det krävs en prioritering av sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov. På övriga större vägar i länet finns behov av min-dre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

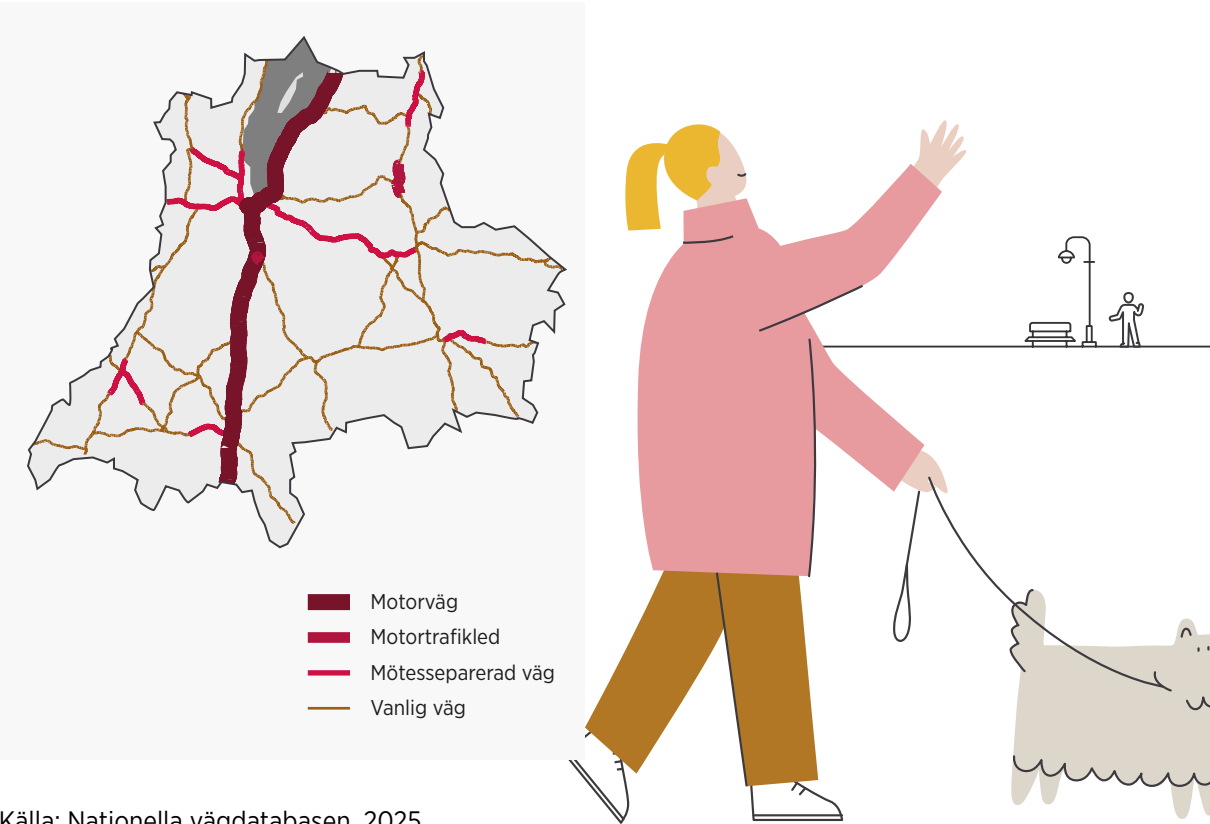
Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar i länets mindre tätorter

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.

Figur 9. Vägtyp



Källa: Nationella vägdaten, 2025.

Väghållare

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

- **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** ansvara för enskilda vägar.

Länets kollektivtrafik

Förutsättningar

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och skapa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart samhälle. Den gör det möjligt att bo, leva och arbeta i hela länet och bidrar till att minska bilberoendet och klimatpåverkan.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en god närhet enligt SCB:s definition. År 2022 hade knappt 87 procent av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station och knappt 72 procent hade en station inom 400 meter ifrån sin bostad.

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

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska utvecklas i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt. Kollektivtrafiken ska bidra till att fler kan resa till arbete, skola, vård, service och fritid, att invånare når fler arbetsplatser inom rimligt avstånd. Det ska även bidra till att arbetsgivare kan rekrytera kompetens från ett större område och att klimatpåverkan minskar

genom färre bilresor. Att personer med funktionsnedsättning får god tillgänglighet och att det finns prisvärda och jämställda möjligheter att resa.

Kollektivtrafiken ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter i snabba och effektiva stråk och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad.

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. Strategiska bytespunkter är viktiga för att tillgängligheten till starka kollektivtrafikstråk ska vara god i alla delar av länet och för alla invånare.

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.

Behov och utmaningar

Minska restider och öka attraktivitet

För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandandelen 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.

Mål om restider

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter från kommunhuvudort till Jönköping.
- Restid under 45 min från kommunhuvudort till angränsande kommuners centralorter.

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.

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

Region Jönköpings läns cykelstrategi är en grund för ett systematiskt länsgemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel. Cykelstrategin ska också synliggöra vilka strategiska satsningar och åtgärder som bör prioriteras för att stärka cyklingen i länet på ett effektivt sätt. Ett mål i strategin är sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet och ett av insatsområdena under detta mål är Plan för regional statlig infrastruktur. I regionens cykelplan analyseras länets cykelbarhet och potential och resulterar i en bristanalys. Från dessa analyser prioriteras sträckor med störst brister och potential för cykelvägar längs med statlig väg.⁴

Behov och utmaningar

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla mellan större tätorter innebär en hög potential för vardagscykling och 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 förutsättningar för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Flyg i länet

Jönköping Airport AB ägs av Jönköpings kommun och Region Jönköpings län. Jönköpings flygplats är en hub för flygfrakt och charter. Flygplatsen är också en beredskapsflygplats. 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.

Regionala flygplatsens funktion

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara beredskapsflygplats är också en viktig uppgift för vissa regionala flygplatser. Det innebär att flygplatserna är tillgängliga för samhällsflyg, exempelvis ambulans- och brandflyg.

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.

4. Läs mer om bristerna i [Regional cykelplan](#).



Alternativ

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika alternativa planinriktningar för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre alternativa planinriktningar åskådliggörs vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i. Alternativen har varit ett arbetsverktyg vid framtagandet av planen och har inte gjorts om efter fastställelsebeslut av nationell plan.

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

prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måloppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv* är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

Alternativa inriktningar

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

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.

Alternativet Balans i åtgärd är inte identiskt med färdigt planförslag. Konsekvenserna av de tre alternativa inriktningarna har tillsammans med förväntan om hur framtida resmönster kommer se ut varit en utgångspunkt för diskussionerna om vilka insatser som krävs för ett framtida effektivt och hållbart transportsystem i länet bäst ska främjas och skapas.

Bundna objekt i gällande transportplan

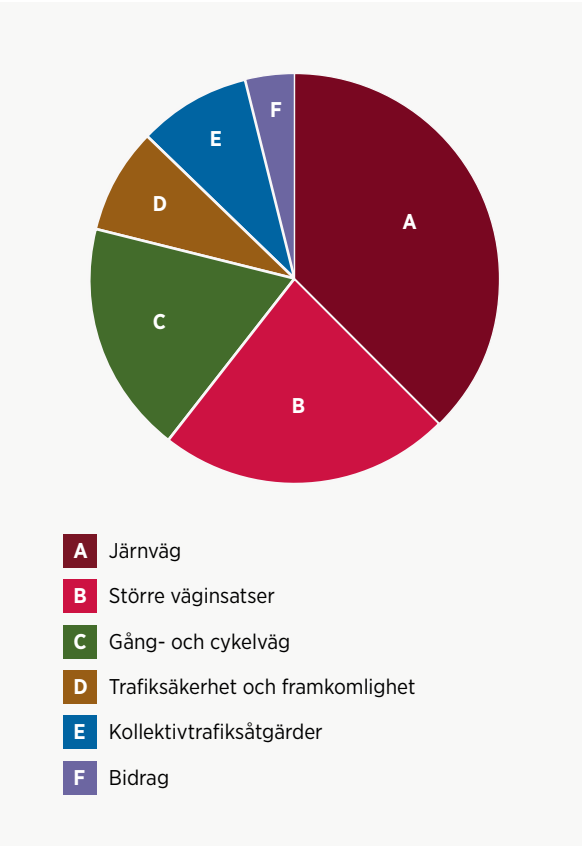
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod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

Inför framtagandet av regional transportplan för 2026–2037 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2022–2033. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2022–2033.

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

I samtliga alternativ finns satsningarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö samt upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda prioriterade. Även satsningar på riksväg 27 Ulås–Bredasten och riksväg 27 förbi Bor samt det pågående gång och cykelvägsprojektet Habo–Dungen finns med i alla alternativ. För objektet mötesstation Ryhov/A6 finns en underteckad avsiktsförklarting om sam- och medfinansiering vilket gör att det betecknas som bundet.

Diagram 2. Åtgärdsfördelning i Regional transportplan 2022–2033



Tabell 2. Status för objekt i regional transportplan 2022–2033, mnkr

Åtgärder	Status
A: Järnväg	-
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	Framtagandet av bygghandling pågår
Station Ryhov/A6	Finansiering saknas i nationell plan
Plattformsförlängningar	Utredning pågår
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	Utredning pågår
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	Planlagd – överklagad
B: Större väginSATser	-
Rv 27 Förbi Bor	Byggnation pågår
Rv 27 Ulås–Bredasten	Planläggning pågår
Lv 842 Förbi Tenhult	Planläggning pågår
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp	Ej påbörjad
C: Gång- och cykelväg	-
Längs statlig väg	Habo–Dungen: byggnation pågår
Medfinansiering till kommuner	-
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-
E: Kollektivtrafikåtgärder	-
Längs statlig väg och järnväg	-
Medfinansiering till kommuner	-
F: Bidrag	-
Enskilda vägar	-
Icke-statliga flygplatser	-

Balans i åtgärder

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

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö och mötesstation Ryhov/A6, åtgärder på järnvägen Nässjö–Vetlanda samt pott för plattformsförlängning Huskvarna–Tenhult m.m. Objekten riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ligger över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs. efter år 2037).

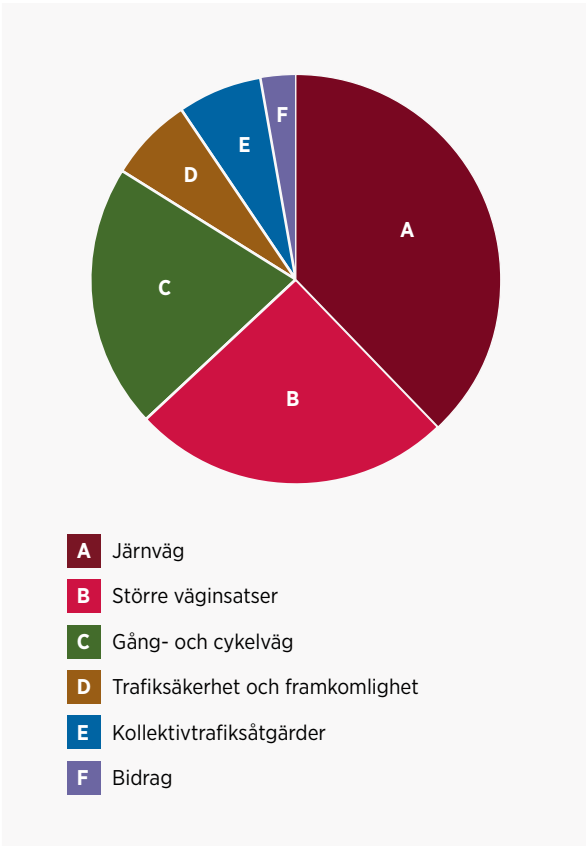
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt Kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Gång och cykelåtgärderna innefattar både genomförande av de i den regionala cykelplanen högst prioriterade namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hillerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar på ca 20 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder finns det drygt 10 mnkr per år.

Anslagen för bidrag till enskilda vägar ökar något till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 3. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Balans i åtgärder*



Tabell 3. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁵	193
Station Ryhov/A6	476 ⁶	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ⁷	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ²	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
- Furusjö–Dungen	-	25
- Tenhult–Huskvarna	-	70
- Hillerstorp–Gnosjö	-	96
- Pott	-	60
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

5 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
6 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.
7 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan.

Insatser för lokalt liv

Alternativ *Insatser för lokalt liv* innebär att fokus ligger på satsningar på åtgärder som främjar lokala resor i det dagliga livet. Insatser för cykel- och gång, kollektivtrafik samt trafik-säkerhet och framkomlighet får mer pengar på bekostnad av satsningar på nya Större vägin-satser och Järnväg.

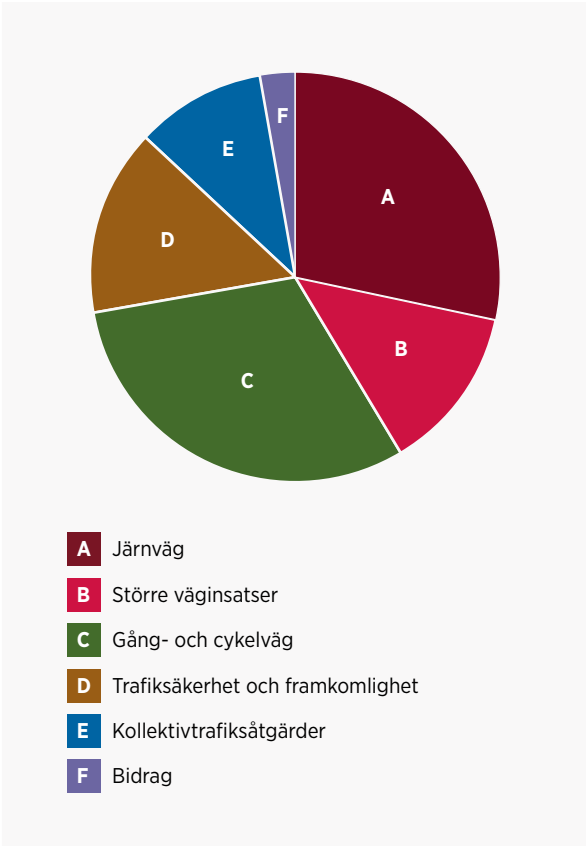
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

För gång och cykel möjliggörs satsningar på Sävsjö–Vrigstad förutom genomförande av de i cykelplanen prioritet 1 namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hil-lerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansie-ring av kommunala cykelvägar med 25 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet utökas satsningarna till drygt 30 mnkr per år och för kollektivtrafikåtgärder finns det ungefär 20 mnkr per år.

Anslaget för bidrag till enskilda vägar ökar till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 4. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Insatser för lokalt liv*



Tabell 4. Insatser för lokalt liv 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁸	193
Station Ryhov/A6	476 ⁹	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
B: Större vägin-satser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	70
– Hillerstorp–Gnosjö	-	96
– Sävsjö–Vrigstad	-	140
– Pott	-	98
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

8 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

9 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Satsningar i stråk

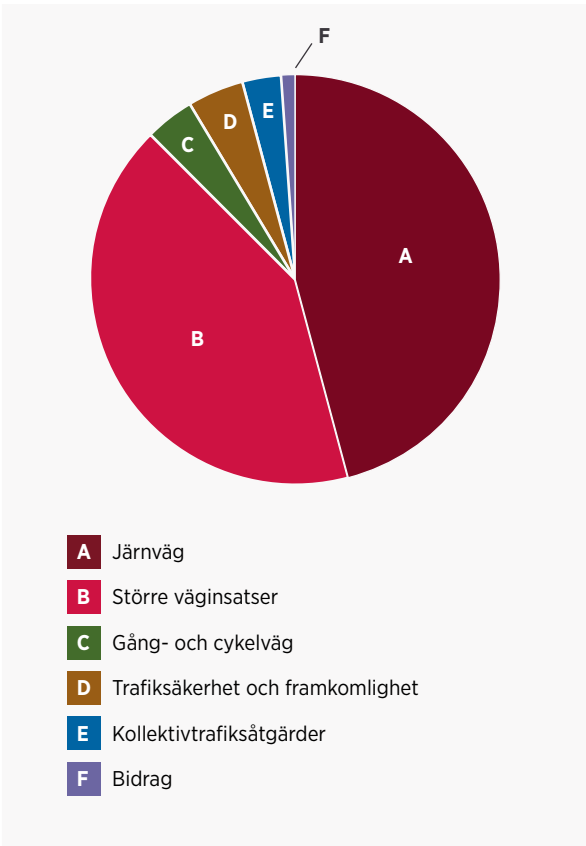
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

Utöver satsningen på det som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet även ökade ramar för upprustningsåtgärder på Nässjö–Vetlanda banan samt Tretågsstation i Forserum och Mötesspår i Malmbäck.

För vägsatsningar finns allt inom nu gällande plan med, länsväg 842 Förbi Tenhult och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp som lyfts in i planen i sin helhet. Ytterligare satsningar på större vägobjekt görs på riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 32 Skullaryd–Sunnerånga.

Den stora satsningen på järnväg och vägobjekt innebär begränsningar för andra åtgärdsområden. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafik och bidrag minskar kraftigt.

Diagram 5. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Satsningar i stråk*



Tabell 5. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	1 085
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ¹⁰	193
Station Ryhov/A6	476 ¹¹	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	300
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
Mötesspår Malmbäck	87	87
Tretågsstation Forserum	123	123
B: Större väginssatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
- Fursjö-Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: Kollektivtrafiksåtgärder	-	72
Längs statlig väg	-	36
Medfinansiering till kommuner	-	36
F: Bidrag	-	24
Enskilda vägar	-	24
Totalt	-	2 362

10 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
11 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

Nyttorna beskrivs i olika tidsperspektiv – kort, medellång och lång sikt. Beskrivningen bygger stegvis vidare från det tidigare tidsperspektivet.

Nyttor på kort sikt (2026–2031)

Åtgärder i balans

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö och Tenhult–Huskvarna samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg.

Insatser för lokalt liv

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö och Tenhult–Huskvarna samt kontinuerligt kraftfullt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca två åtgärder per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg

Satsningar i stråk

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö samt ett fåtal insatser för utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag är avsatta för enskilda vägar i länet.

Nyttor på medellång sikt (–2037)

Åtgärder i balans

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs samt robustare trafikerings Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås–Bredasten förbättrade möjligheter att cykla utmed statligt vägnät på sträckan Hillerstorp–Gnosjö samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väga.

Insatser för lokalt liv

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs samt robustare trafikerings Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider i relationen Ulås–Bredasten. Förbättrade möjligheter att cykla utmed statligt vägnät på sträckan Hillerstorp–Gnosjö och Sävsjö–Vrigstad samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca två åtgärder per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väga.

Satsningar i stråk

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider och ökad kapacitet för Jönköpingsbanan genom tretågsstation i Forserum sam förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs. Robustare trafikerings Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Ökad kapacitet i stråket Nässjö–Vaggeryd genom mötesspår Malmbäck. Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider på rv 27 genom satsningar på åtgärder Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp. Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider på rv 32 genom åtgärder på Sunnhultsbrunn–Traneryd och Skilleryd–Sunneränga. Viss utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Viss höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd vartannat år), trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Viss utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar.

Åtgärder i balans

Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd–Anderstorp rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (förutsatt finansiering i kommande plan).

Nyttor på lång sikt (–2045)



Sammanfattning av 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 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.

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

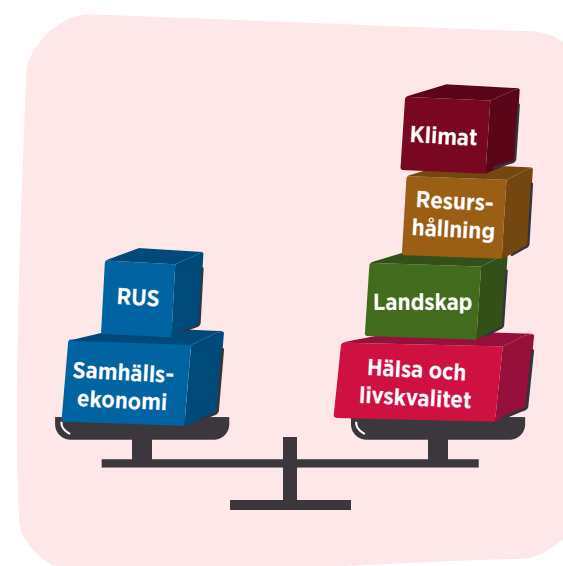
Utgångspunkter

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 under de senaste omgångarna.

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.



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

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 de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Avgränsning

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 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- 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 järnväg och större väginSATser har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar. 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 bedömts 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.

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, förutom pågående

satsningar som fullföljs. 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 delaspekter.

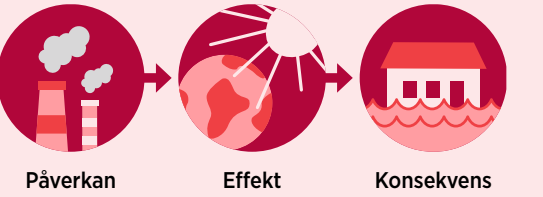
Påverkan, effekter och konsekvens

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

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslagets 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.



Bearbetad illustration av originalet *Påverkan-effekt-konsekvens* från Naturvårdsverket.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

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 åtgärder i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

- Emissioner av luftföroreningar
- Halter av luftföroreningar (i tätorter)
- Exponeringsbedömning

Mest relevanta miljökvalitetsmål visar hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap

C D

Levande sjöar och vattendrag

C D

God bebyggd miljö

B C D

Giftfri miljö

D

Begränsad klimatpåverkan

A

Ett rikt växt och djurliv

C D

Levande skogar

C D

Grundvatten av god kvalitet

D

Myllrande våtmarker

D

Frisk luft

B

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

- ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad
- ta del av samhällsservice
- delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Övergripande transportpolitiskt mål

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

E

Övergripande transportpolitiska mål, Funktionsmål och Hänsynsmål visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen.

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

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

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

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

B

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

B

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

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

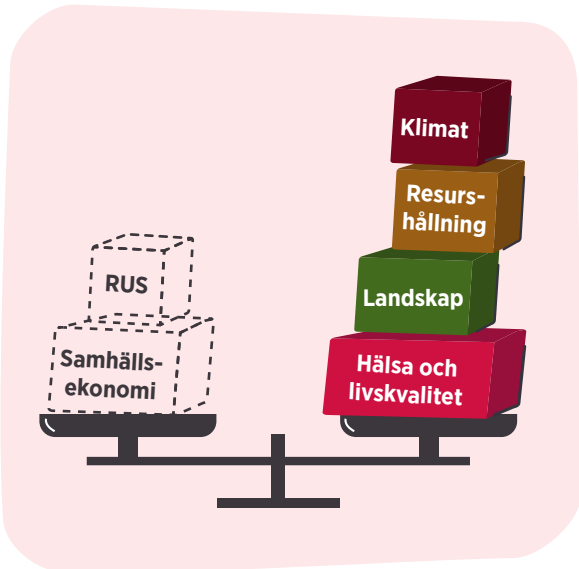
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹²

A B C D

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

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

Samlad bedömning miljöaspekter



Konsekvensbeskrivningens fokusområden avseende miljöaspekter.

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

Alternativ Balans i åtgärder

Bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspek-ter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag för kortare och längre resor sam-mantaget. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgär-der som ingår i alternativet.

Alternativ Satsningar i stråk

Bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påver-kan från anläggningar samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ Insatser för lokalt liv

Är det alternativ som ger minst negativ in-verkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ Balans i åtgärder.

Tabell 6. Samlad bedömning miljöaspekter

Bidrag till måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Klimat	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-
Hälsa och livskvalitet	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-
Landskap	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Resurshushållning	▼	-	▼	-	▼	-	▼	-
Samhällsekonomi och regional utveckling	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	-	-
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgär-der som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ Balans i åtgärder ge störst positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse, nollalternativet ger minst positivt bidrag till måluppfyllelsen.

Trafikens påverkan

Alternativ Balans i åtgärder utgår ifrån behov av både Satsningar i stråk för att öka tillgäng-ligheten till, och inom, länet samt utveckla de hållbara trafikslagen som stärker den lokala rörligheten.

Alternativ Satsningar i stråk fokuserar på att ge förutsättningar för mer regional trafik både på väg och järnväg. Satsningarna skapar större rörlighet i de starka stråken, men begränsar möjlig-heten att utveckla gång- och cykel samt kollek-tivtrafik och vägar utanför de starka stråken.

Alternativ Insatser för lokalt liv är det alterna-tiv som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektiv-

trafik och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

Genomförandet av alternativ Satsningar i stråk är det alternativ som bedöms ge störst utsläpp av koldioxid på grund av fler större vägobjekt och järnvägsobjekt. Insatser för lo-kalt liv är det alternativ som ge minst utsläpp av koldioxid, förutom nollalternativet. Åtgär-der i balans innehåller en del större satsningar på järnväg, men även väg, och innebär mer utsläpp om än inte i samma nivåer som Sats-ningar i stråk.

Klimatanpassning

Åtgärder för klimatanpassning ingår som na-turlig del i samtliga investeringsprojekt, dock bedöms det totala behovet av klimatanpass-ningar av transportinfrastrukturen påverkas marginellt av planens genomförande. Därav innebär Satsningar i stråk störst potential för att klimatanpassad infrastrukturen.

Insatser för lokalt liv innebär en liten ökad möjlighet att klimatanpassa de enskilda vägar-na i länet och sträckan förbi Bår.

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Bidrag måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Trafikens påverkan	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Infrastrukturens påverkan	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	▼	-
Klimatanpassning	-	▲	-	▲	-	▲	-	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2026–31 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ. Även för nollalternativet är det denna period som innebär ökad klimatpåverkan. I strategialternativet Balans i åtgärder finns det åtgärder som enligt plan byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2037 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms samtliga alternativ ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. I Satsningar på starka stråk sker överflyttningen för det långväga resandet från bil till tåg. I *Insatser för lokalt liv* sker överflyttningen främst sett till de korta resorna, som enkelt kan ske med gång- och cykel samt kollektivtrafik istället för bil.

Bedömningen görs för tillkommande påverkan under varje tidsperiod, dvs. inte ackumulerad påverkan.

Tabell 8. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Klimatpåverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets stora satsningar på kollektivtrafik, åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet samt satsningar på gång- och cykel. Detta innebär stor möjlighet till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet i hela länet. Även alternativet *Balans i åtgärder* ger tämligen stora positiva bidrag till måluppfyllelse, då det förutom att stärka möjligheten gång och cykelresor och resor med kollektivtrafiken samtidigt stärker möjlighet även till längre resor inom, till och från länet.

Människors hälsa

Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet tillsammans med satsningar

som möjliggör kollektivtrafik och trafiksäkerhet på järnvägar och vägar. Alternativ *Balans i åtgärder* ger på liknande sätt stora nyttor, om än lite lägre sett till ovan angivna satsningar. Alternativet tar dessutom hänsyn till vad Trafikverket tror sig kunna omsätta till verklighet. Alternativ *Satsningar i stråk* ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar.

Befolkning

Alternativ *Balans i åtgärder* innehåller förutom satsningar på gång- och cykel, kollektivtrafik, och trafiksäkerhet och framkomlighet även en del större satsningar på väg och järnväg vilket öka tillgängligheten även i geografier som ligger med större avstånd från regionala målpunkter eller där bilen är det enda alternativet på grund av avstånd och bristande kollektivtrafik. Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet inom närområdet.

Alternativ *Satsningar i stråk* och har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Människors hälsa	▼	▲▲▲	▼	▲▲	-	▲▲▲	▼	▲
Befolkning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Luft	▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Luft

Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp, särskilt alternativ *Satsningar i stråk*. Detta alternativ är samtidigt det alternativ som innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Alternativet *Balans i åtgärder* innehåller satsningar på både fysisk förflyttning och där kollektivtrafiks- och järnvägssatsningarna har potential bidra till att ta andelar från motortrafiken. För luften i tätorterna är det dock alternativ *Insatser för lokalt liv* som har störst potential att ersätta korta bilresor med cykelresor, vilket har en positiv påverkan. *Nollalternativet* innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033-45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras 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.

Sammanfattande bedömning: Landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen *Satsningar i stråk* och därefter *Balans i åtgärder* eftersom de jämfört med alternativ *Insatser för lokalt liv* innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms ha en marginellt negativ påverkan på måluppfyllelsen.

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* 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, mötesspår i Malmback och på Vetlandabanan samt nya större vägparter. Alternativ *Balans i åtgärder* liv

bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. *Nollalternativet* bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor. Alternativet *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på grund av ytterligare insatser såsom mötesspår på Vetlandabanan och i Malmback samt Tretågsstation i Forserum. Alternativ *Insatser för lokalt liv* och *Nollalternativet* bedöms påverka kulturmiljön minst på grund av mindre mängd nybyggd anläggning.

Tabell 11. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Naturmiljö	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Kulturmiljö	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Landskapsbild	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Samlad bedömning	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Landskapsbild

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större järnvägs- och vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden. *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan.

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. Två av vägobjekten hänger över kant och ger först efter planperioden full påverkan Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ *Balans i åtgärder*, *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv*. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. *Nollalternativet* bedöms ge svagt negativa konsekvenser för resurshushållning.

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 projektet nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Alla alternativ, inklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet riksväg 27 förbi Bor.

Vatten

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

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Mark	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Materiella tillgångar	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Vatten	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Samlad bedömning	▼	-	▼	-	▼	-	-	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

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 i åtgärder och *Satsningar*

i *stråk* eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av bruksvärde åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 14. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	-	▼▼	-	▼▼	-	-	-
Långt (2033–45)	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	-	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ Balans i åtgärder bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delasppekter. Alternativ *Satsningar i stråk* ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delasppekter. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse för regional utvecklingsstrategi, men lägre måluppfyllelse sett till samhällsekonomi och konkurrenskraft. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och Balans i åtgärder bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet

i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ även några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alternativ *Insatser för lokalt liv* 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. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

Alternativ *Balans i åtgärder* ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot delstrategin i RUS där vardagsresor av längre och kortare slag premieras. Även infrastruktur som stärker kollektivtrafikens målsättningar i RUS stärks. Alternativ *Satsningar i stråk* är och alternativ *Insatser för lokalt liv* är också riktat mot delstrategin för sammanlänkat län men fokus ligger på längre respektive kortare resor för alternativen. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Ekonomi och konkurrenskraft	▼▼	▲▲	▼▼	▲▲▲	-	▲	▼	▲
Delstrategier i RUS	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	▼	-
Samlad bedömning	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

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. För alternativet *Insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ
Kort (2026–31)	-	▲	-	▲	-	▲▲	- -
Medellång (2032–37)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	- -
Långt (2033–45)	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ



Beslutad plan

Region Jönköpings län har utifrån de transportpolitiska målen och länets behov beslutat om fördelning av medel i den regionala planen. Bedömningen har vägletts av att uppnå hög måluppfyllelse och stora nyttor, bibehålla kontinuitet och skapa en fördelning mellan transportslag och inom geografien. Målet är att förbättra vardagen för så många som möjligt i länet.

Prioriteringar

Hög måluppfyllelse och stora nyttor

Jämfört med nollalternativet och andra framtagna scenarier är alternativ *Balans av åtgärder* det som svarar bäst mot de transportpolitiska målen, miljömålen och de mål som pekas ut i Regional utvecklingsstrategi.

Förutsättningarna förändrades i och med fastställelsebeslut från regeringen av nationell transportplan och uppdaterade objektskostnader, men den beslutade planen har även med delvis nytt innehåll, efter remissversionen, kvar ungefär samma fördelningen mellan åtgärdsområden som alternativet *Balans av åtgärder* och innebär fortsatt hög måluppfyllelse och stora nyttor. En ny miljökonsekvensbeskrivning för regional transportplan har dock inte gjorts efter fastställelsebeslut av nationell plan.

Kontinuitet

Planering och byggande av infrastruktur tar lång tid, därför är det viktigt med kontinuitet mellan planerna. Det ger en tydlig långsiktig inriktning för utvecklingen av länets transportsystem och skapar goda förutsättningar för samplanering i länets kommuner.

Jämn fördelning

Planen 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.

Samhällsekonomi, trafik-säkerhet och stråktänk

Regeringens direktiv anger att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara en vägledande prioritering. För nästan samtliga objekt i länet visar Trafikverkets beräkningar på låg lönsamhet, vilket innebär att andra kriterier såsom trafiksäkerhet, systemsyn och enhetlig standard i stråk har beaktats vid prioriteringar i den regionala planen.

Prioriteringar inom planen

Prioriteringar mellan åtgärdsområden utgår från planens ekonomiska tabell, som ligger till grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att säkerställa kontinuerlig framdrift inom samtliga åtgärdsområden.

Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska genomföras utifrån definierade kriterier, som tydligt beskrivs inom varje område.

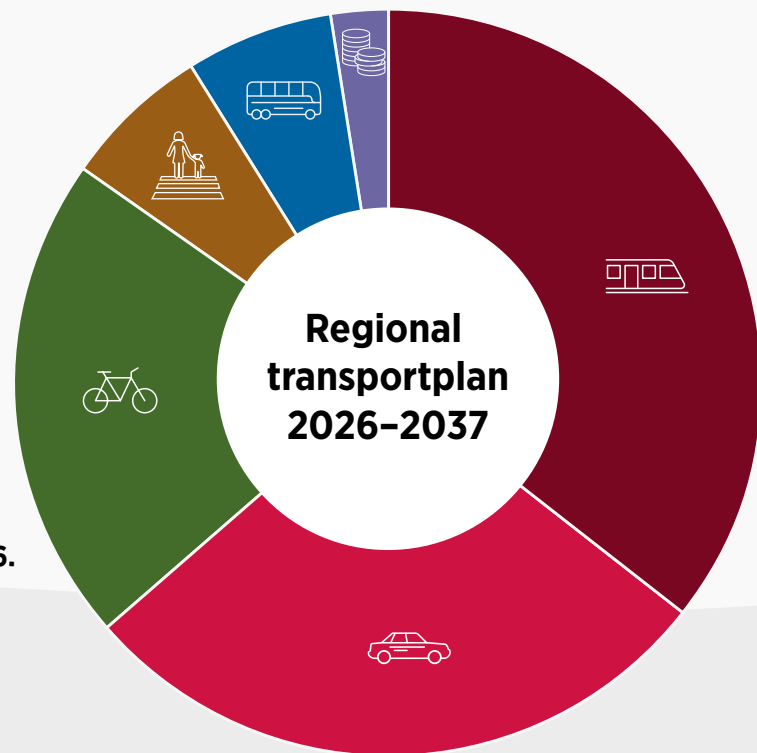


Diagram 6.

Ekonomiska förutsättningar för Regional transportplan

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. Fr varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebar 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, genom beslut från Trafikverket har medel tillförts ramen och fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

- Järnväg
- Större väginnsatser
- Gång- och cykelväg
- Trafiksäkerhet och framkomlighet
- Kollektivtrafiksåtgärder
- Bidrag

Investeringar 2026-2037

Tabell 17. Ekonomisk sammanställning för Regional transportplan – Jönköpings län 2026-2037, mnkr

Åtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1-3	År 4-6	År 7-12	Summa
Järnväg	-	-	247	212	404	863
Nässjö-Eksjö, elektrifiering	239	35	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	-	0	30	158	188
Nässjö-Vetlanda, stråkpott	-	-	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö	-	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	-	49	31	56	136
Större väginnsatser	-	-	267	153	261	681
Rv 27 Förbi Bor	376	119	257	0	0	257
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹³	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd ¹³	179	-	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	-	95	153	267	515
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
- Furusjö-Dungen	36	18	15	0	0	15
- Tenhult-Huskvarna	70	-	0	63	0	63
- Gnosjö-Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	39	39	77	155
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	26	33	92	151
Längs statlig väg	-	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	-	13	16	46	75
Bidrag	-	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Summa	-	-	689	605	1 131	2 425

13 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.



Järnväg

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Namngivna objekt och potter

De åtgärder som finansieras ur regional plan har olika karaktär. Elektrifiering Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum är regionalt namngivet objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha uppdaterade SEB:ar. Övriga åtgärder såsom pott för upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda, pott för plattformsåtgärder och pott för kapacitetsåtgärder innehåller flera mindre åtgärder i paket. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering – de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering

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.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Järnväg (2026–2037), mnkr

Järnväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	-	0	30	158	188
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	35	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö	-	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	-	49	31	56	136
Totalt	-		297	197	404	898

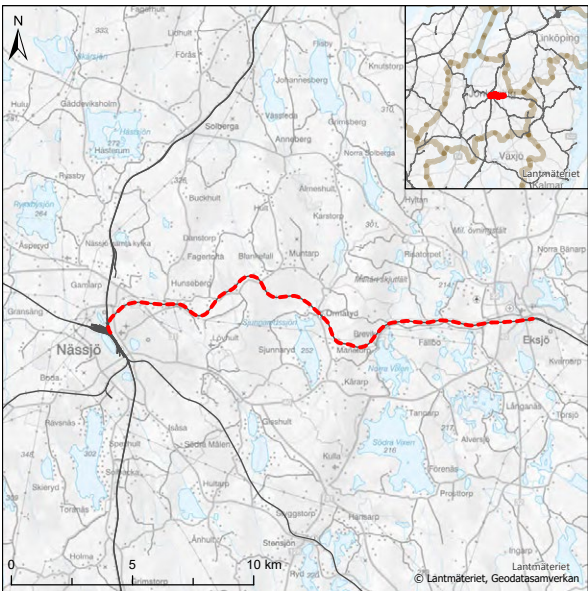
Järnvägsåtgärder, namngivna objekt

Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping–Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. 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 trådsäkring. Åtgärden befinner sig i planskedet och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnad är 239 mnkr (SEB, 2025). Åtgärden finansieras till 100 procent av regional transportplan.



Karta: Trafikverket, 2025.

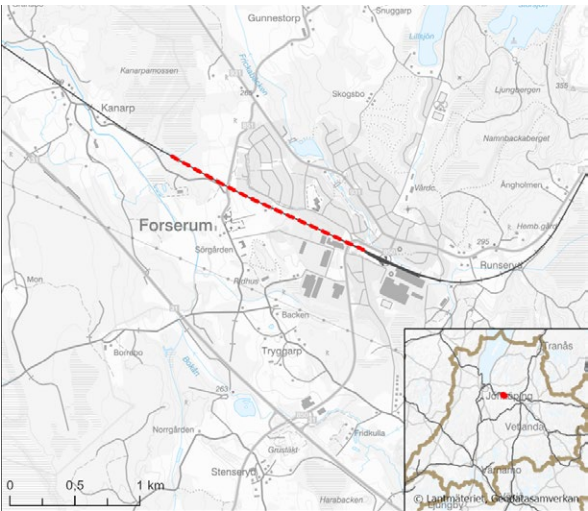
Tretågsstation Forserum

Objektet består av tretågsstation i Forserum och syftar till att öka kapaciteten och robustheten på Jönköpingsbanan, möjliggöra kortare restid för persontrafiken, styv tidtabell och att skapa förutsättningar för utökad godstrafik.

Jönköpingsbanan är ett viktigt omledningsstråk mellan södra och västra stambanan. Med dagens situation med ett mycket högt kapacitetsutnyttjande är det dock svårt att flytta över omledda tåg till Jönköpingsbanan. Den föreslagna åtgärden i Forserum bedöms ge möjligheter till fler tåglägen för omledningstrafik.

Åtgärden innebär ubyggnad med ett tredje tågsspår i Forserum genom att byggas ”på längden”, istället för den konventionella lösningen ”på bredden”. Det tredje spåret föreslås anläggas öster om dagens mötesspår, som ett partiellt dubbelspår. I åtgärden ingår även justering av ställverk och växlar. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering.

Total kostnad är 188 mnkr, inklusive signalåtgärder (SEB, 2025). Åtgärden finansieras till 100 procent av regional transportplan.



Karta: Trafikverket, 2025.



Järnvägsåtgärder, pott

Pott plattformsåtgärder

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på i första hand Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationerna i Tenhult och Huskvarna.

Medel finns avsatta för ytterligare åtgärder på sträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö och Jönköpingsbanan. Det gäller både befintliga plattformar och möjlighet att pröva nya lägen.

Strategiska ställningstaganden och tidsatta prioriteringar gällande framtida trafikering krävs för slutligt beslut om var åtgärderna ska genomföras. Fortsatt utveckling av plattformsåtgärder kommer att kontunuerligt prioriteras tillsammans med kollektivtrafiksmyndigheten i länet.

Nässjö–Vetlanda stråkpott

För att kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö–Vetlanda och knyta ihop länet med regiontågstrafik krävs omfattande upprustning av sträckan. En minskad restid mellan Nässjö och Vetlanda möjliggör nya trafikupplägg och styv tidtabell.

Eftersom det inte finns någon samlad investeringsåtgärd för sträckan i nationell plan avsätts en stråkpott i regional plan. Potten möjliggör en stegvis förbättring av banans standard. I ett första steg kommer plankorsningar med otillräckligt skydd att åtgärds.

Därefter utreds insatser som krävs för en robust trafik med nya tåg för välfungerande trafiker-ring. Det kan exempelvis handla om plattform-såtgärder och mötesmöjligheter på banan som möjliggör timmestrafik mellan Nässjö–Vetlanda och genomgående trafik Vetlanda–Jönköping. För största möjliga nytta och tidsvinst i trafi-keringen på sträckan måste dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan.

Åtgärder för plankorsningar genomförs löpande under planens första hälft, åtgärder för plattformsförlängningar och mötesspår eller andra åtgärder för robusthet och restid genomförs under planens andra hälft.

Pott för kapacitetshöjande åtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö

Potten syftar till möjliggöra fler och förbättrade mötesmöjligheter på sträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö. Detta möjliggör bättre trafikering av persontrafiken och gods på sträckan.

Kapacitetsåtgärder bör samplaneras med andra åtgärder på sträckan vilket innebär att exakt val av åtgärd och placering får klarläggas i det fortsatta utredningsarbetet.

Större väginsatser

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar vägåtgärder med en kalkylerad totalkostnad på över 75 mnkr. Dessa betecknas som namngivna objekt i den regionala transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande

Samplanering

Väg 842 förbi Tenhult har tidigare samplane-rats med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Då planeringen av järnvägen har avbrutits görs nu ett omtag av lokaliseringen av vägen.

Objekt som ligger över kant
Åtgärderna riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd rymms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs. förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren efter 2037.

I första hand ska objektet riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp färdigställas utifrån ovan förutsättningar, och objektet riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd förberedats inför genomförande. Den samlade framdriften prioriteras framför ordningsföljden mellan objekten. Genom att båda finns med i planen säkerställs fortsatt framdrift inom åtgärdsområdet även vid oplanerade händelser.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Större väginsatser (2026–2037), mnkr

Större väginsatser	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Rv 27 Förbi Bor	376	119	257	0	0	257
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp ¹³	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ¹³	179	-	0	0	-	-
Totalt	-		267	153	261	681

¹³ Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.





Grunder för prioritering

Påbörjade åtgärder

För att säkerställa kontinuitet i planeringen ska åtgärder med planerad byggstart eller påbörjad planering prioriteras.

Planeringsmognad

Brister som har genomgått ÅVS och har en 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 storregional eller nationell betydelse, ska prioriteras högt.

Samplanering

Åtgärder som kan samplaneras med andra åtgärder på ett sätt som skapar synergier bör prioriteras.

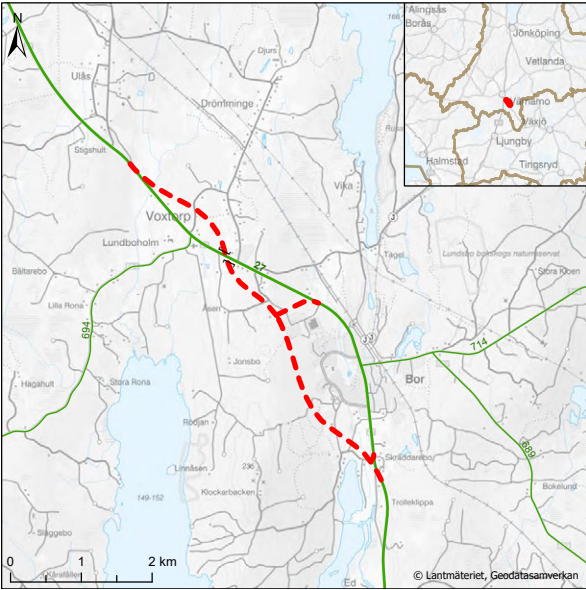
Namngivna vägåtgärder

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 riksväg 27 och förbättrar miljön 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. Byggnation pågår och objektet beräknas vara klart i slutet av 2027.

Total kostnad för åtgärden är 376 mnkr, varav 119 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

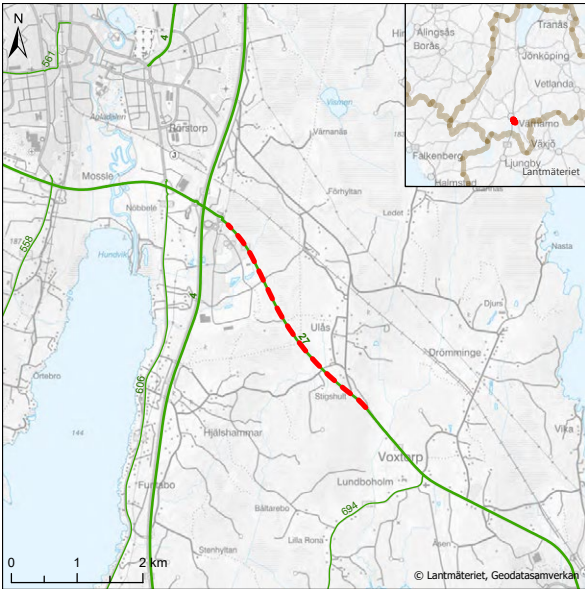
Rv 27 Ulås–Bredasten

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 Bredastens industriområde och cykelmöjligheter ordnas mot Värnamo.

Åtgärden befinner sig i vägplanskede och objektet förväntas byggstartas 2028–2030.

Total kostnad är 156 mnkr (prisnivå 202502), varav 12 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

Väg 842 förbi Tenhult

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

Den föreslagna åtgärden syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Det är en del av en helhetslösning som omfattar hela sträckan till riksväg 40. Lokalisering av vägen har tidigare samplanerat med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Då planeringen av järnvägen har avbrutits görs nu ett omtag av

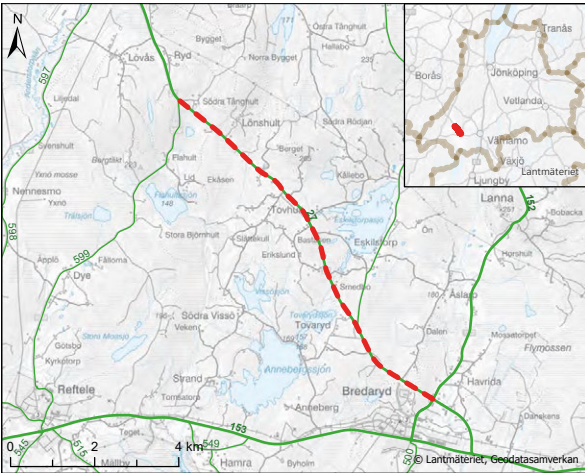
lokaliseringen av vägen. Totalkostnaden utgår ifrån tidigare planering och får justeras framöver utifrån nya förutsättningar.

Total kostnad för åtgärden är 122 mnkr, varav 9 mnkr belastar tidigare plan.

Rv 27 Bredaryd–Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnad för åtgärden är 390 mnkr (prisnivå 202502). Objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



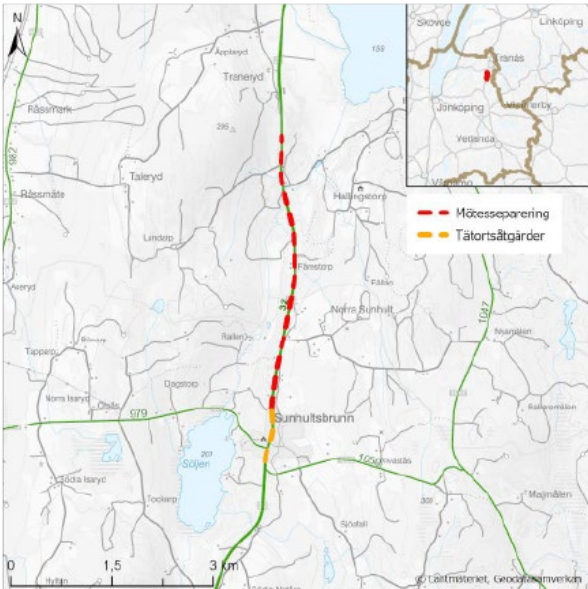
Karta: Trafikverket, 2025.



Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd

Utifrån genomförd ÅVS har lämpliga investeringsobjekt identifierats. Åtgärden innebär att sträckan förbi Tranås med mittseparering förlängs söderut till Sunnhultsbrunn och att tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn genomförs. Åtgärden syftar till att öka framkomligheten samt förbättra trafiksäkerheten. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn ingår i åtgärden.

Total kostnad är 179 mnkr (prisnivå 202502), objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



Karta: Trafikverket, 2025.



Gång- och cykelinvesteringar

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringsåtgärder 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

Finansieringsmodell gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10 procent kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån en tidig 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 procent 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.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Gång- och cykelinvesteringar (2026–2037), mnkr

Gång- och cykelväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
- Fursjö–Dungen	36	18	15	0	0	15
- Tenhult–Huskvarna	70	-	0	63	0	63
- Gnosjö–Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Totalt	-	-	95	153	267	515



Grunder för prioriteringar

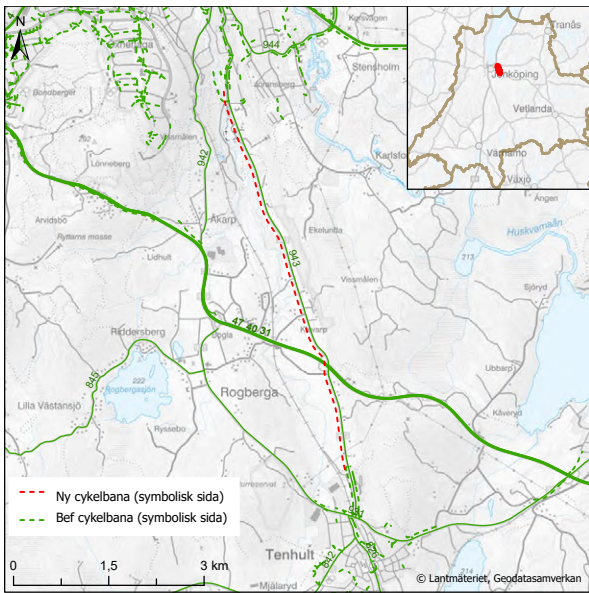
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

Planeringsmognad

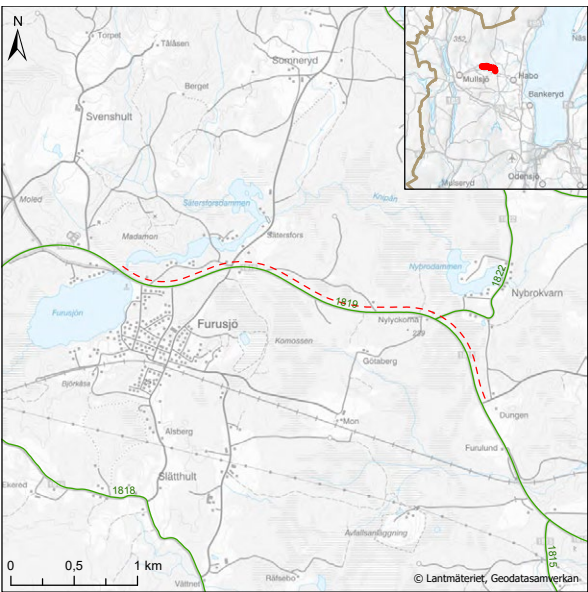
Åtgärder som har påbörjat planläggning och/ eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Regional cykelplan

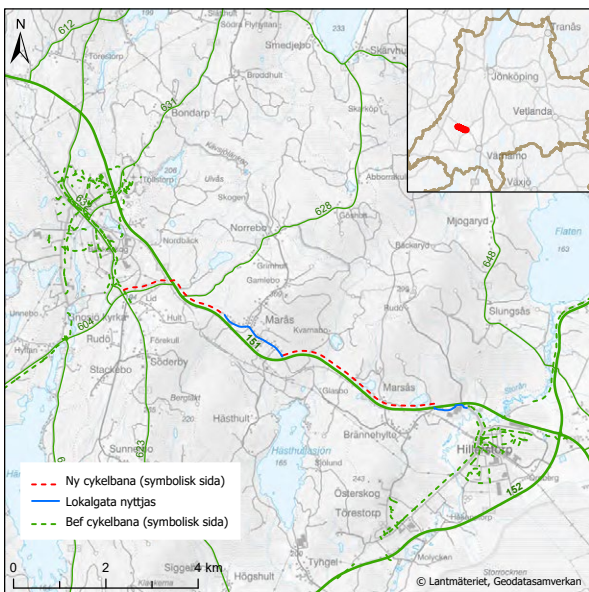
I regional cykelplan prioriteras åtgärder på sträckor mellan tätorter. De åtgärder som genomförs inom denna planperiod är förutom det pågående objektet Fursjö–Dungen de objekt med högst prioritet i Regional cykelplan dvs., Tenhult–Huskvarna och Gnosjö–Hillerstorp.



Karta: Trafikverket, 2025



Karta: Trafikverket, 2025.



Karta: Trafikverket, 2025.

Pott för mindre insatser

Syftet med potten är att det ska finnas medel för att åtgärda mindre brister längs statliga regionala vägar. Dessa punktinsatser prioriteras löpande under planperioden tillsammans av Trafikverket, Region Jönköpings län och berörd kommun.

Potten ska möjliggöra fler insatser sett till en treårsperiod. Även små insatser kan kräva vägplan och andra förberedelser varför bedömningen är att det kan ta ett par år innan det finns mogna objekt att genomföra och mer pengar som kan läggas i potten, varför de första tre åren har relativt lite pengar sett till efterföljande år.

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, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med drift och underhåll eller åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Geografisk balansering

Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av gång- och cykelvägsåtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.





Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det regionala statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 75 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre vägsträckor. För det krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Exempel på åtgärder som kommer genomföras inom denna pott är översyn och förbättring av korsningar på länsväg 195 Habo–Månseryd.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt
Åtgärdsområdet ska möjliggöra flera åtgärder då även små insatser kan vara viktiga för att öka säkerhet, framkomlighet och attraktiviteten i tätorts- och tätortsnära miljöer i länet.

En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att parallellt göra punktinsatser på landsvägar. För att möjliggöra denna framdrift är det viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och eventuella åtgärdsvalsstudier under hela planperioden.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet (2026–2037), mnkr

Trafiksäkerhet och framkomlighet	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Totalt	-	-	39	39	77	155

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 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 passerar genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.

Insatser på 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: ÅDT över 2 000 fordon) som inte kommer att mittsepareras under planperioden.

Åtgärder som är möjliga att samplanera
För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går samordnas med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet. Region Jönköpings läns intention är dock att under planperioden i första hand prioritera de två ovan beskrivna åtgärdstyperna.

Kollektivtrafikåtgärder

Syfte och innehåll

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

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Ska användas till tillgänglighetsanpassning, anpassning utifrån trafiksäkerhetsaspekter eller annat av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Kollektivtrafikåtgärder (2026–2037), mnkr

Kollektivtrafikåtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-		13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-		13	16	46	75
Totalt	-		26	33	92	151

Förutsättningar för genomförande

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 procent 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

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 har bäring på tydliga kommunala strategier

Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som främjar kombinationsresor

Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.

Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet. Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet.



Bidrag

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 procent). För högt bidrag, högst 75 procent, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betydande.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Bidrag (2026–2037), mnkr

Bidrag	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Totalt	-	-	15	15	30	60

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/upsatta 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 tre kategorier:

- 1. Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029:** Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet *Större väginsatser*. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.
- 2. Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029:** 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.
- 3. Övriga angelägna brister att utreda:** På längre sikt bör dessa brister utredas, i vilken ordning och på vilket sätt (etappindelningar etc.) avgörs inför kommande utredningar.

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.

Brister att utreda

Viktig punkt på järnvägen som ska utredas 2026–2029

Kollektivtrafikshubb Ryhov/A6

Området kring A6 och Ryhov är en av länets största målpunkter för personresande. Möjligheterna att resa effektivt med kollektivtrafiken till denna regionala målpunkt är begränsade. En trafikslagsövergripande utredning och målbild för hur det hållbara resandet kan stärkas ska tas fram för att därefter identifiera lämpliga åtgärder.

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029

Rv 27 Forsheda–Bredaryd

Riksväg 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT drygt 8 800 fordon varav knappt 900 lastbilar, januari 2023) 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.

Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029

Rv 30 Stigamo–Växjö

Riksväg 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Riksväg 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige. Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 200 och 3 500 fordon/dygn varav runt 500 lastbilar, januari 2022). Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. I dag har stråket en skyltad hastighet på 90 km/tim, syftet med utredningen bör vara att föreslå åtgärder för att åstadkomma en trafiksäker väg med 90 km/tim utan att det krävs omfattande ombyggnationer.

Övriga angelägna brister att utreda

Rv 27

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av riksväg 27 (Gislaved–mot V Götaland och Bor–mot Kronoberg).

Rv 32

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av riksväg 32 genom länet där det inte har genomförts ÅVS:er (Tranås mot Östergötland och söder om Eksjö).

Rv 31/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda Bristerna på sträckan bör utredas i ÅVS. Ett stråk med relativt mycket trafik som kopplar ihop Kalmar län och Jönköpings län med varandra, och Vetlanda med Jönköping. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS.

Stråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad Relationen Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad har potential för såväl gods- som persontransporter. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS. Utredningsbehovet har främst bäring mot nationell plan men delar av vägstråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad är regional väg varför det omnämns här.

Lv 842 förbi Tenhult

Pågående lokaliseringsutredning pausas för väg 482 förbi Tenhult då förutsättningarna förändrats då samlanering av ny järnvägssträcka Byarum Tenhult utgått ur nationell plan. En helhetslösning för väg 842 förbi Tenhult kopplad mot rv 40 förordas. Detta ska göras med utgångspunkt i en lösning som svara på behov från både den lokala och långväga trafiken. Hur trafik på befintlig väg ska hanteras bör ingå i utredningen.

Nyligen genomförda eller pågående utredningar

ÅVS Rv 32 Eksjö–Traneryd

Bristerna på sträckan har utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering.

ÅVS Mullsjö–Habo–Jönköping

Arbetspendlingen mellan Habo och Jönköping är omfattande och kommer sannolikt att öka i framtiden. Hur dessa resandeströmmar på bästa sätt ska hanteras ska utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS som startades hösten 2025.

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.

Järnväg

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 väginsatser

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 de prioriterade bristerna i Regional cykelplan.

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.

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. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets 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. 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. Slutredovisning 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

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

Rutiner för återkommande 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 årliga uppföljning bör transportplanens 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 avstämningar 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 som planeras i länets transportinfrastruktur behöver den regionala transportplanen läsas tillsammans med nationell transportplan.

Den nationella planen redovisar alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Nedan beskrivs ett urval av de namngivna objekten som ingår i den nationella planen. Länets önskvärda satsningar och prioriteringar som inte fått plats i planen, exempelvis Vätterlänken och station Ryhov/A6, redovisas inte.

Utöver de namngivna objekten innehåller planen även potter för mindre åtgärder, det vill säga insatser med en total kostnad under 150 mnkr. Dessa hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Elektrifiering och höjd hastighet på Värnamo-Jönköping/Nässjö.

Syftet med åtgärden är ökad kapacitet, minskad restid och förbättra trafikeringsmöjligheterna på sträckan. Förändring av objektet i fastställd nationell plan i form av nysträckning Byarum-Tenhult utgår och ersätts av elektrifiering och viss upprustning av befintlig sträckning av järnväg Vaggeryd-Jönköping.

Namngivna vägobjekt nationell plan

Rv 40 Förbi Eksjö

Riksväg 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. Den nya vägen byggs som vanlig väg med hastigheten 80km/h.

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 km 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 mötesfri 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 faunapasager planeras längs sträckan och gång- och

cykelvägsförbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2027–2028 med en byggtid på ca 3 år.

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, Klockarpsvägen, 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 nationella 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.

Trafikplatsens nya utformning innebär bland annat att trafik som ska söder och väster ut inte behöver igenom trafikplatsen utan blir genomgående trafik. Vidare kommer lokal trafik mellan Jönköpings centrum och söderut mot Råslätt få eget körfält.

Rv 40 Jönköping-Ulricehamn

Nytt objekt i Nationell plan

För att stärka tillgängligheten i stråket rv 40 Jönköping-Göteborg byggs nu sträckan Jönköping-Ulricehamn ut till 2+2 väg. Detta innebär att hela den kvarvarande vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg byggs ut till 2+2-väg inklusive trafikplatser under planperioden.

E4, trafikplats Ekhagen

Nytt objekt i Nationell plan.

Trafikplats Ekhagen är den östra av trafikplatserna i Jönköping där de nationella stamvägarna E4 och väg 40 går ihop. Båda vägarna har betydande funktion för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling och andra lokala resor. Syftet med åtgärderna i trafikplats Ekhagen är att öka kapaciteten för trafik från väg 40 och från E4 norrgående.

Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp

Nytt objekt i Nationell plan.

Vid trafikplats Hedenstorp möts de nationella stamvägarna riksväg 40 och 26, båda mycket viktiga för långväga person- och godstransporter samt regionala personresor. Riksväg 26 har en viktig funktion för pendling mellan Habo/Mullsjö och Jönköping. Trafikplats Hedens-torp utgör idag en flaskhals på riksväg 26 med omfattande köbildning, framför allt i södergående riktning på morgonen. Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i trafikplats Hedenstorp, säkerställa god framkomlighet i stamvägnätet och bidra till god tillgänglighet till de olika delarna av Hedenstorps verksamhetsområde.

Detta avsnitt bygger på remiss-versionerna av de regionala planerna.

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 bland annat Värnamo i Jönköpings län.

Halmstad C

Halmstad är en viktig knutpunkt och nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning i systemet och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den prognosticerade tågtrafiken. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkare stationsmiljö och ett attraktivt och samlat resecentrum för ett ökat hållbart resande.

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

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 trafikeringsring 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).

Västra Götaland

Göteborg–Borås

Ny järnväg Göteborg–Borås förbättrar arbets- och studiependlingen i stråket samt göra det möjligt att åka tåg till och från Landvetter flygplats.

Ärendenummer
TRV 2026/51725Dokumentdatum
2026-05-11Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Lennart KalanderMottagare
LänsplaneupprättareKopia till
Trafikverkets regioner

Ramar för regional infrastruktur 2026-2037

Ramarna i bifogad fil visar justering för över- resp. underförbrukningar som skett under åren 2022-2025. Dessa har hanterats genom att utjämning skett över de tidiga åren i planen. Summorna är i prisnivå 2025-02.

Dessa ramar kommer att användas vid uppföljning av upparbetning i årsredovisningarna under perioden 2026-2037 och bör därför användas inför respektive länsplans fastställelsebeslut för perioden 2026-2037.

Regeringen har i bilaga 1 till ”Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” (LI2025/00640) angett varje enskilt läns ekonomiska ram. Av regeringens beslut framgår också att respektive läns nivå för planperioden ska justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022-2033 vid utgången av 2025.

Anledningarna till differenserna mellan dessa ramar och preliminära ramar som skickades ut 2025-04-15 är att länens faktiska utfall för 2025 inte överensstämde med prognoserna i april 2025.

Lennart Kalander
Biträdande avdelningschef Samhällsplanering och genomförande

Konsekvensbeskrivning

Regional transportplan,
Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Version beslutad december 2025

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

010-241 00 00 | www.rjl.se | regionen@rjl.se

Foto omslag:

Denna bilaga tillhör Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.

Här presenteras den fullständiga konsekvensbeskrivningen som ligger till grund för transportplanen.

Den regionala transportplanen finns att läsa i sin helhet på:
Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.

Innehåll

Inledning	7
Utgångspunkter	7
Balans i åtgärder	11
Insatser för lokalt liv	13
Satsningar i stråk	15
Fokusområden	19
Klimat	22
Bedömningsgrunder	22
Sammanfattande bedömning	23
Trafikens påverkan	24
Infrastrukturens klimatpåverkan	26
Klimatanpassning	27
Hälsa och livskvalitet	29
Bedömningsgrunder	29
Sammanfattande bedömning	30
Människors hälsa	32
Befolkning	34
Luft	37
Landskap	39
Bedömningsgrunder	39
Sammanfattande bedömning	40
Naturmiljö	41
Kulturmiljö	43

Resurshushållning	46
Bedömningsgrunder	46
Sammanfattande bedömning	47
Mark	48
Materiella tillgångar	49
Bedömningsgrunder	52
Sammanfattande bedömning	53
Samhällsekonomi och konkurrenskraft	54
Mål om sammanlänkat län i regional utvecklingsstrategi	56



Inledning

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

Utgångspunkter

Avgränsning

Avgränsningssamråd

Under våren 2025 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 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- 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 järnväg och större väginssatser 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 bedömts 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.

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. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs, förutom pågående satsningar som fullföljs. Däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Samtliga alternativ i bedömningen är realistiska och genomförbara, alternativ Satsningar i stråk och Insatser för lokalt liv är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar. Alternativet Balans i åtgärd är snarligt planförslaget men inte identiskt med färdigt planförslag. Konsekvenserna av de tre alternativa inriktningarna har tillsammans med förväntan om hur framtida resmönster kommer se ut varit en utgångspunkt för de val som gjorts för ett hållbart och effektivt transportsystem, och som lett fram till föreslagen transportplan för region Jönköpings län 2026–2037.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en målledd 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.

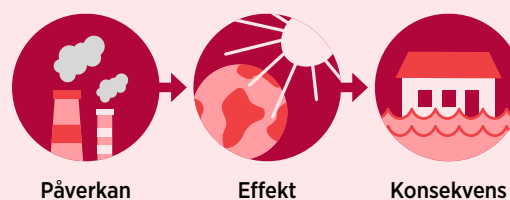
Påverkan, effekter och konsekvens

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

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslagets 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.



Källa: Bearbetad illustration av originalet *Påverkan-effekt-konsekvens* från Naturvårdsverket.

Krav på innehåll

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.
- ✓ En **icke-teknisk sammanfattning**.

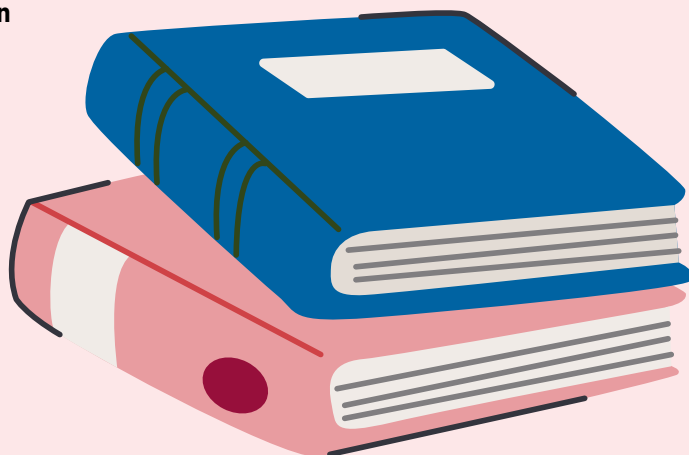
Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- ✓ 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.
- ✓ 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 integrats 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.



Balans i åtgärder

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

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö och mötesstation Ryhov/A6, åtgärder på järnvägen Nässjö–Vetlanda samt pott för platformsförlängning Huskvarna–Tenhult m.m. Objekten riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunnv–Traneryd ligger över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs. efter år 2037).

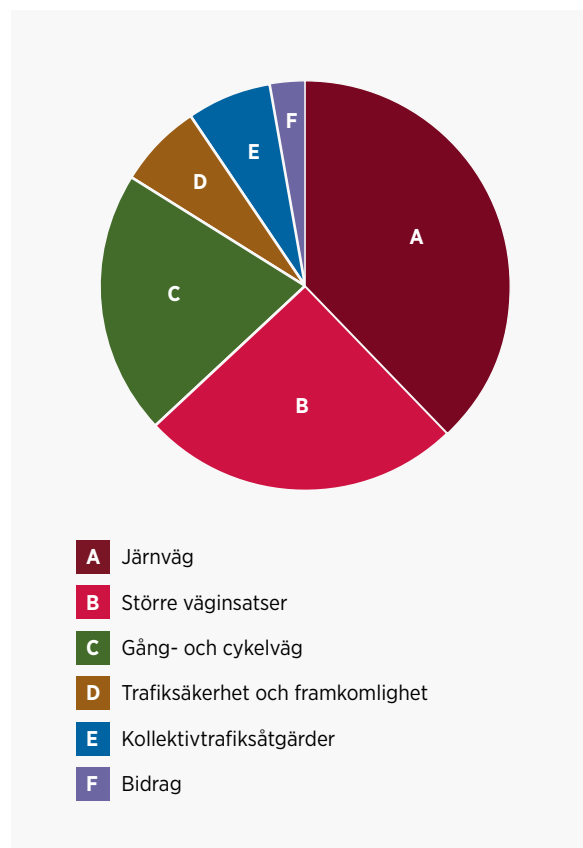
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Gång och cykelåtgärderna innefattar både genomförande av de i den regionala cykelplanen högst prioriterade namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hilerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar på ca 20 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder finns det drygt 10 mnkr per år.

Anslagen för bidrag till enskilda vägar ökar något till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 1. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Balans i åtgärder*



Tabell 1. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870 ¹	193
Station Ryhov/A6	476 ²	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ³	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ³	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	63
– Hillerstorp–Gnosjö	-	87
– Pott	-	76
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

1 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

2 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

3 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan.

Insatser för lokalt liv

Alternativ *Insatser för lokalt liv* innebär att fokus ligger på satsningar på åtgärder som främjar lokala resor i det dagliga livet. Insatser för cykel- och gång, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och framkomlighet får mer pengar på bekostnad av satsningar på nya Större vägin-satser och Järnväg.

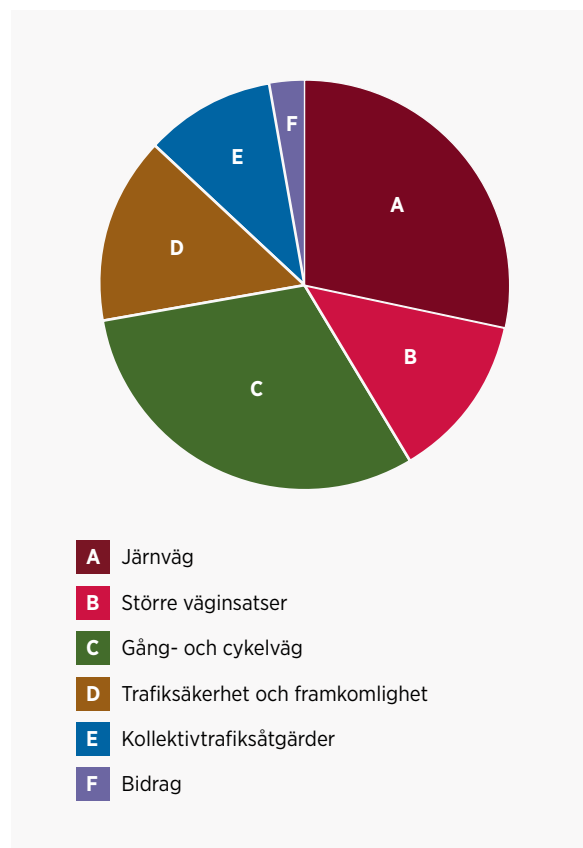
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

För gång och cykel möjliggörs satsningar på genomförande av de högst prioriterade åtgärderna i den regionala cykelplanen (Tenhult–Huskvarna och Hillerstorp–Gnosjö). Därutöver möjliggörs satsningar på sträckan Sävsjö–Vrigstad, samt en pott för punkt-insatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala cykelvägar med 25 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet utökas satsningarna till drygt 30 mnkr per år och för kollektivtrafikåtgärder finns det ungefär 20 mnkr per år.

Anslaget för bidrag till enskilda vägar ökar till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 2. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Insatser för lokalt liv*



Tabell 2. Insatser för lokalt liv 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁴	193
Station Ryhov/A6	476 ⁵	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
B: Större väginSATser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– <i>Furusjö–Dungen</i>	-	25
– <i>Tenhult–Huskvarna</i>	-	63
– <i>Hillerstorp–Gnosjö</i>	-	87
– <i>Sävsjö–Vrigstad</i>	-	126
– <i>Pott</i>	-	128
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

4 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

5 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Satsningar i stråk

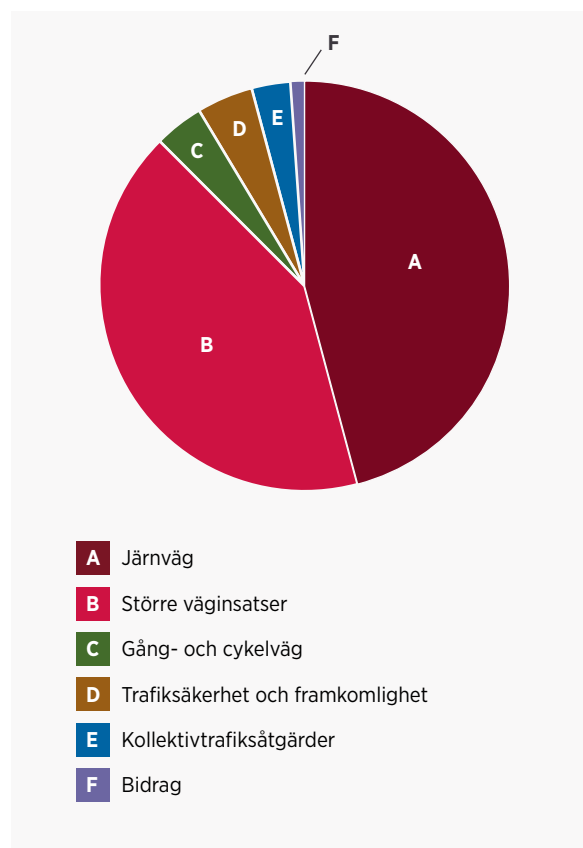
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

Utöver satsningen på det som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet även ökade ramar för upprustningsåtgärder på Nässjö–Vetlanda banan samt Tretågsstation i Forserum och Mötesspår i Malmbäck.

För vägsatsningar finns allt inom nu gällande plan med, länsväg 842 Förbi Tenhult och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp som lyfts in i planen i sin helhet. Ytterligare satsningar på större vägobjekt görs på riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 32 Skulleyd–Sunneränga.

Den stora satsningen på järnväg och vägobjekt innebär begränsningar för andra åtgärdsområden. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafik och bidrag minskar kraftigt.

Diagram 3. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Satsningar i stråk*



Tabell 3. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	1 085
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁶	193
Station Ryhov/A6	476 ⁷	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	300
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
Mötesspår Malmbäck	87	87
Tretågsstation Forserum	123	123
B: Större väginnsatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
- Furusjö–Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	72
Längs statlig väg	-	36
Medfinansiering till kommuner	-	36
F: Bidrag	-	24
Enskilda vägar	-	24
Totalt	-	2 362

6 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

7 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Nollalternativ

Nollalternativet inkluderar pågående investeringar. I gällande plan är riksväg 27 förbi Bor och cykelsatsningen Furusjö–Dungen påbörjade och ingår i Nollalternativet. Bedömingarna

av konsekvenser av Nollalternativet är utifrån att dessa projekt genomförs, men inga andra insatser för att öka tillgänglighet och trafikssäkerhet på länets järnvägar och vägar, för tåg, bil, cykel eller buss. Även satsningar på ny infrastruktur som stärker länets utveckling uteblir.

Tabell 4. Nollalternativ 2026–2037

Åtgärder	Status
B: Större väginsatser	-
Rv 27 förbi Bor	Pågående
C: Gång- och cykelväg	-
Furusjö–Dungen	Pågående

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har gjorts utifrån den metodik med fokusområden som Trafikverket har använt i Nationell transportplan under de senaste omgångarna.

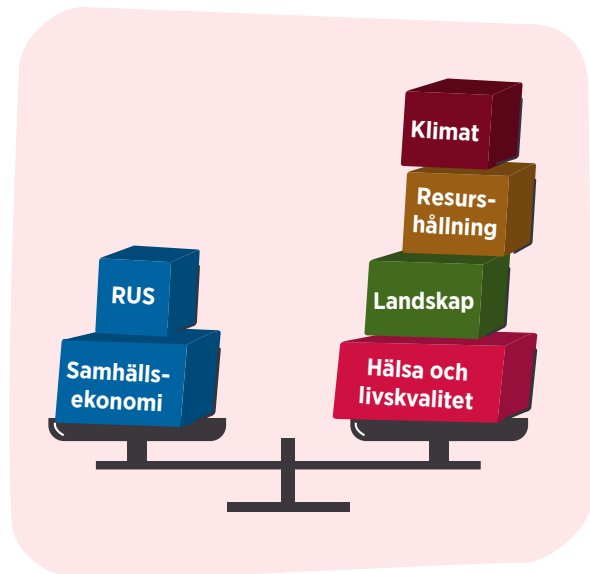
I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

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 de utvecklingsmål 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.



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

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 förflyta sig på egen hand
- *Balans i åtgärder* i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

- Emissioner av luftföroreningar
- Halter av luftföroreningar (i tätorter)
- Exponeringsbedömning

Mest relevanta miljökvalitetsmål visar hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap	C	D	
Levande sjöar och vattendrag	C	D	
God bebyggd miljö	B	C	D
Giftfri miljö	D		
Begränsad klimatpåverkan	A		
Ett rikt växt och djurliv	C	D	
Levande skogar	C	D	
Grundvatten av god kvalitet	D		
Myllrande våtmarker	D		
Frisk luft	B		

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

- ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad
- ta del av samhällsservice
- delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Övergripande transportpolitiskt mål

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

E

Övergripande transportpolitiska mål, Funktionsmål och Hänsynsmål visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen.

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

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

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

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

B

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

B

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

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

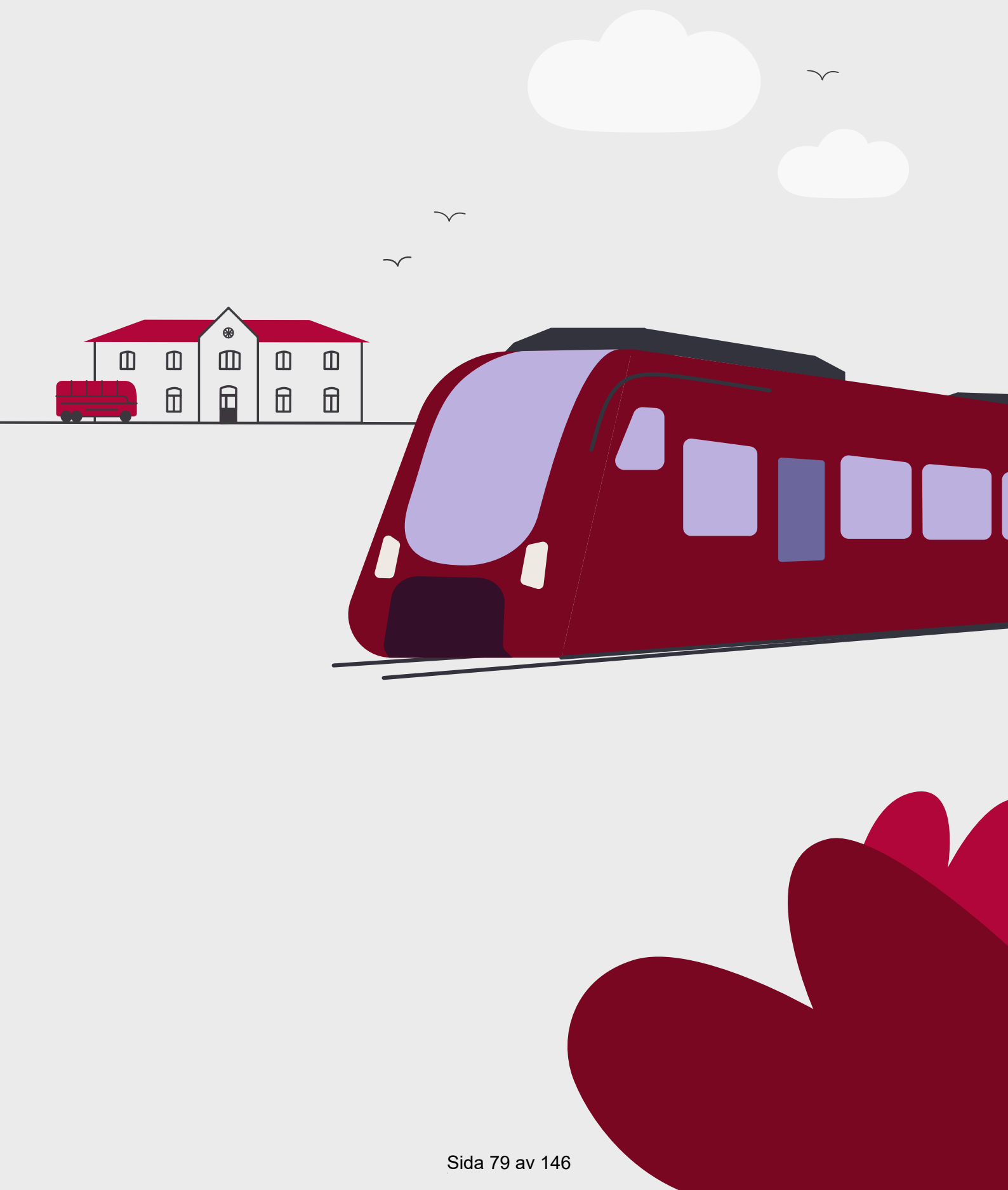
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹

A

B

C

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



Klimat

Bedömningsgrunder

Trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan

Preciseringen 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. Transportsektorn står för 38 procent av länets totala energianvändning och behöver minska för att länets koldioxidbudget ska hållas.

Precisering trafikutveckling

Preciseringen omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdväg, 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 på-

verkar 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).

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.

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 satsningar i järnvägsanläggningen vara mer störningskänslig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

Tabell 5. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnväg	Positiv	Negativ	Positiv
Större väginnsatser	Negativ	Negativ	Positiv
Gång- och cykelväg	Positiv	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	Positiv	-	-
Bidrag	Negativ	-	Positiv

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till målpuppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ *Balans i åtgärder* och alternativ *Satsningar i stråk* ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ *Insatser för lokalt liv* och nollalternativet ger.

Trafikens påverkan

Alternativ *Balans i åtgärder* utgår ifrån behov av både *Satsningar i stråk* för att öka tillgängligheten till, och inom, länet samt utveckla de hållbara trafikslagen som stärker den lokala rörligheten.

Alternativ *Satsningar i stråk* fokuserar på att ge förutsättningar för mer regional trafik både på väg och järnväg. Satsningarna skapar större rörlighet i de starka stråken, men begränsar möjligheten att utveckla gång- och cykel samt kollektivtrafik och vägar utanför de starka stråken.

Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektivtrafik

och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

Genomförandet av alternativ *Satsningar i stråk* är det alternativ som bedöms ge störst utsläpp av koldioxid på grund av fler större vägobjekt och järnvägsobjekt. *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som ge minst utsläpp av Koldioxid, förutom nollalternativet. Åtgärder i balans innehåller en del större satsningar på järnväg, men även väg, och innebär mer utsläpp om än inte i samma nivåer som *Satsningar i stråk*.

Klimatanpassning

Åtgärder för klimatanpassning ingår som naturlig del i samtliga investeringsprojekt, dock bedöms det totala behovet av klimatanpassningar av transportinfrastrukturen att påverkas marginellt av planens genomförande. Därav innebär *Satsningar i stråk* störst potential för att klimatanpassad infrastrukturen.

Insatser för lokalt liv innebär en liten ökad möjlighet att klimatanpassa de enskilda vägarna i länet och sträckan förbi Bor.

Tabell 6. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Bidrag måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Trafikens påverkan	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Infrastrukturens påverkan	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	▼	-
Klimatanpassning	-	▲	-	▲	-	▲	-	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2026–31 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ. Även för nollalternativet är det denna period som innebär ökad klimatpåverkan. I strategialternativet *Balans i åtgärder* finns det åtgärder som enligt plan byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2037 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

Nollalternativet innebär att befolkningsökningen som kan förväntas inte aktivt flyttas över på mer hållbara transportslag. Detta innebär att de problem som vi kan se i dag med trafikens påverkan och klimatanpassning kan förväntas öka, framförallt på sikt. Det objekt som förverk-

ligas på kort sikt i nollalternativet finns även i de övriga alternativen, och har en negativ klimatpåverkan avseende infrastrukturen.

På längre sikt bedöms samtliga alternativ ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. I *Satsningar* på starka stråk sker överflyttningen för det långväga resandet från bil till tåg. I *Insatser för lokalt liv* sker överflyttningen främst sett till de korta resorna, som enkelt kan ske med gång- och cykel samt kollektivtrafik istället för bil.

Bedömningen görs för tillkommande påverkan under varje tidsperiod, dvs. inte ackumulerad påverkan.

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Klimatpåverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	▼	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Trafikens påverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6 och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och ökad potentiell överflyttning från bil.

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

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6, Tre-tågsstation i Forserum, mötesspår Malmbäck och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och godstrafiken samt ökad potentiell överflyttning från bil och lastbil till tåg.

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 många större väggångar.

Trafikutveckling

Alternativet innebär att relativt stora delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Satsningarna på järnväg 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.

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6 och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och ökad potentiell överflyttning från bil.

Trafikutveckling

Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet innebär en relativt stor satsning på gång- och cykel vilket innebär en potential för överflyttning från bil till cykel för kortare resor.

Energieffektivitet

Eftersom järnvägar och cykelvägar är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik

Begränsade effekter i form av genomförande av objektet riksväg 27 Förbi Bor och cykelprojektet Habo–Furusjö.

Trafikutveckling

Alternativet stimulerar knappt någon överflyttning av trafik från bil men skapar heller knappt någon inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet

Ingen stor påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer, eller punktinsatser i anslutning till dessa, och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbi Tenhult, riksväg 27 Ulås–Bredasten och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ger mer begränsade utsläpp av koldioxid.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer, eller punktinsatser i anslutning till dessa, och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Riksväg 27 förbi Bor och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp ger relativt stora utsläpp av koldioxid vid byggnation. Förbifart Tenhult, riksväg 27 Ulås–Bredasten, riksväg 32 Skullaryd–Sunneränga och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ger mer begränsade utsläpp av koldioxid. Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation, Ulås–Bredasten ger något mindre klimatpåverkan.

Byggnationer av gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Alternativet bedöms inte ge någon ytterligare negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av koldioxid öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

Klimatanpassning

Balans i åtgärder

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder innebär att infrastrukturen klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm) vid.

Satsningar i stråk

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm) och skapar större robusthet i vägstråken riksväg 27 och riksväg 32.

Insatser för lokalt liv

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya väg och gång- och cykelvägar klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

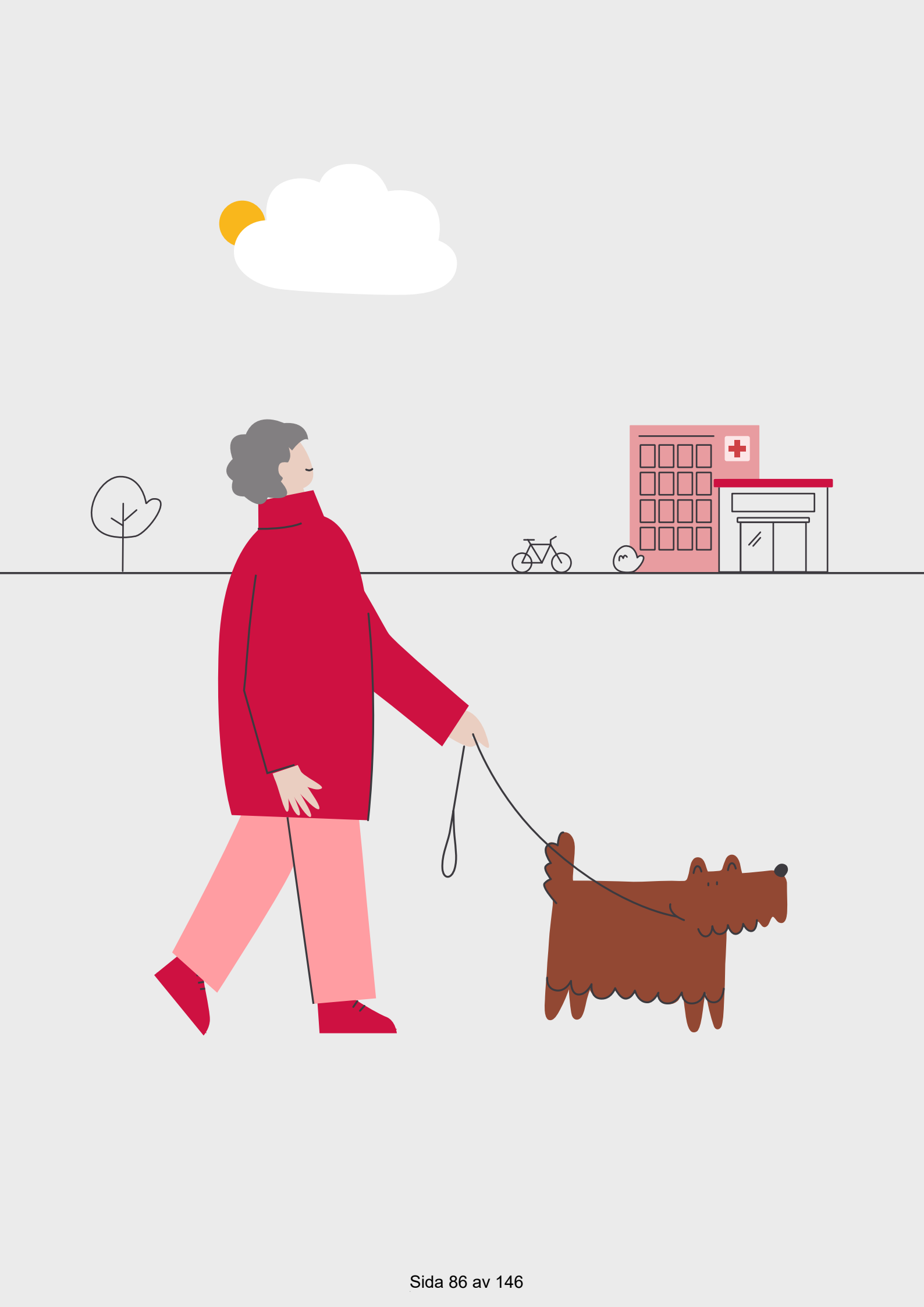
Nollalternativ

Förbi Bor blir klimatanpassad. Risker kopplat till åldrande anläggning åtgärdas inte.

Aktuella samhällsekonomiska beslutsunderlag

Inför planrevidering tar Trafikverket fram och uppdaterar relevanta samhällsekonomiska beslutsunderlag med konsekvensbeskrivningar. De är underlag för bedömningar i den här konsekvensbeskrivningen.

[Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – Sydöstra regionen](#)



Hälsa och livskvalitet

Bedömningsgrunder

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.

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 barn och 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. Männens funktionella geografier är mer polära än kvinnornas: En högre andel av männens minsta tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner) består av självständiga orter, samtidigt som de stora TA-regionerna i flera fall är större för män än för kvinnor.

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.

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. Antalet tätorter som överskrider rekommendationerna kan komma att öka då WHO:s nya rekommendationer, på lägre nivåer, slår igenom för svenska miljökonsekvensnormer.

Tabell 8. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnväg	Positiv	Positiv	Positiv
Större väginnsatser	Både och	Både och	Både och
Gång- och cykelväg	Positiv	Positiv	Positiv
Trafiksäkerhet och framkomlighet	Positiv	Positiv	-
Kollektivtrafikåtgärder	Positiv	Positiv	Positiv
Bidrag	-	Positiv	-

Tabellen 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

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets stora satsningar på kollektivtrafik, åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet

samt satsningar på gång- och cykel. Detta innebär stor möjlighet till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet i hela länet. Även alternativet *Balans i åtgärder* ger tämligen stora positiva bidrag till måluppfyllelse, då det förutom att stärka möjligheten gång och cykelresor och resor med kollektivtrafiken samtidigt som det stärker möjlighet även till längre resor inom, till och från länet.

Människors hälsa

Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet tillsammans med satsningar som möjliggör kollektivtrafik och trafiksäkerhet på järnvägar och vägar. Alternativ *Balans i åtgärder* ger på liknande sätt stora nyttor, om än lite lägre sett till ovan angivna satsningar. Alternativ *Satsningar i stråk* ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar.

Befolkning

Alternativ *Balans i åtgärder* innehåller förutom satsningar på gång- och cykel, kollektivtrafik, och trafiksäkerhet och framkomlighet även en del större satsningar på väg och järnväg vilket öka tillgängligheten även i geografier som ligger med större avstånd från regionala målpunkter eller där bilen är det enda alternativet på grund av avstånd och bristande kollektivtrafik. Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet inom

närområdet. Alternativ *Satsningar i stråk* 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, särskilt alternativ *Satsningar i stråk*. Detta alternativ är samtidigt det alternativ som innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Alternativet *Balans i åtgärder* innehåller satsningar på både fysisk förflyttning och där kollektivtrafiks- och järnvägssatsningarna har potential bidra till att ta andelar från motortrafiken. För luften i tätorterna är det dock alternativ *Insatser för lokalt liv* som har störst potential att ersätta korta bilresor med cykelresor, vilket har en positiv påverkan. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Människors hälsa	▼	▲▲▲	▼	▲▲	-	▲▲▲	▼	▲
Befolkning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Luft	▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras 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.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Människors hälsa

Balans i åtgärder

Fysisk aktivitet

Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv, tillsammans med satsning på mötesstation Ryhov/A6 som är en regional stor målpunkt som tillgängliggörs med tåg. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet. Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafikåtgärder på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykelinvesteringar, 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 tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av 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 i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär att trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Snnhultsbrunn förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Satsningar på gång- och cykel utmed både statlig väg och medfinansiering innebär ökad möjlighet att tryggt förflytta sig för oskyddade trafikanter. Alternativet innebär satsningar på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Satsningar i stråk

Fysisk aktivitet

Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnvägssystemet och fler som har möjlighet att resa med tåg. 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 regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsda-

len vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter och trafiksäkerhetsåtgärder i samhället.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Sunnhultsbrunn förbättras. Större satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar 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 och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Insatser för lokalt liv

Fysisk aktivitet

Alternativet innebär störst investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar jämfört med resterande alternativ. Att fler cyklar eller åker kollektivt främjar aktiv mobilitet och fysisk aktivitet. Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Detta tillsammans med satsningen på att tillgängliggöra Ryhov/A6, som är en regionalt stor målpunkt, bidrar till fler vardagsresor med inslag aktiv mobilitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av 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 i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär att trafiksäkerheten i Bor samhälle förbättras, samt på sträckan Ulås–Bredasten, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet

Inga positiva effekter.

Buller och vibrationer

Problemen med buller och vibrationer i Tenhult 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

Balans i åtgärder

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

Alternativet är positivt 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 gång- och cykelåtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Storleken på åtgärdsområdet kollektivtrafik ger förutsättningar för att arbeta aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

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

Alternativet syftar till att möjliggöra en balans mellan satsningar på mindre åtgärder i hela länet och större projekt på sträckor. Åtgärdsområden som ökar trafiksäkerhet och hållbara resor i hela länet och i mindre tätorter utgör en relativt stor del av den ekonomiska ramen. Exempelvis satsningar på trafiksäkerhet och framkomlighet, gång- och cykelsatsningar och kollektivtrafiksinsatser. Samtidigt görs större satsningar som utvecklar järnvägs- och väginfrastruktur och gynnar regiontågstrafik och de regionala järnvägarna samt förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet i sträckor på vägar. Detta förbättrar förutsättningar för koppla samman och utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik i hela länet.

Satsningar i stråk

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

Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråken förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs gång- och cykelvägar där potential för aktiva resor finns, 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 järnvägs- och vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägsåtgärder 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 ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet och att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelvägsåtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Insatser för lokalt liv

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

Alternativet ger något förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med tåg utmed delar av de regionala järnvägsstråken. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar stärks, vilket bedöms ge stor 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 kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar bedöms förbättra jämlikhet och jämställdhet och förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En ökad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser ökar.

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

Åtgärdsområdena för trafiksäkerhet och framkomlighet, kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägsåtgärder ger möjlighet till

höjning av tillgängligheten med geografisk spridning. Järnvägssatsningarna innebär att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet.

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

Balans i åtgärder

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 regional tåg- och busskollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt samhällena Bor och Tenhult till följd av förbifarter på väg.

Satsningar i stråk

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.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt samhällena Bor och Tenhult till följd av förbifarter på väg.

Insatser för lokalt liv

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.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt Bor till följd av förbifart på väg. Fortsatt exponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykel innebär potentiell överflyttning till hållbara resor och minskad exponering.

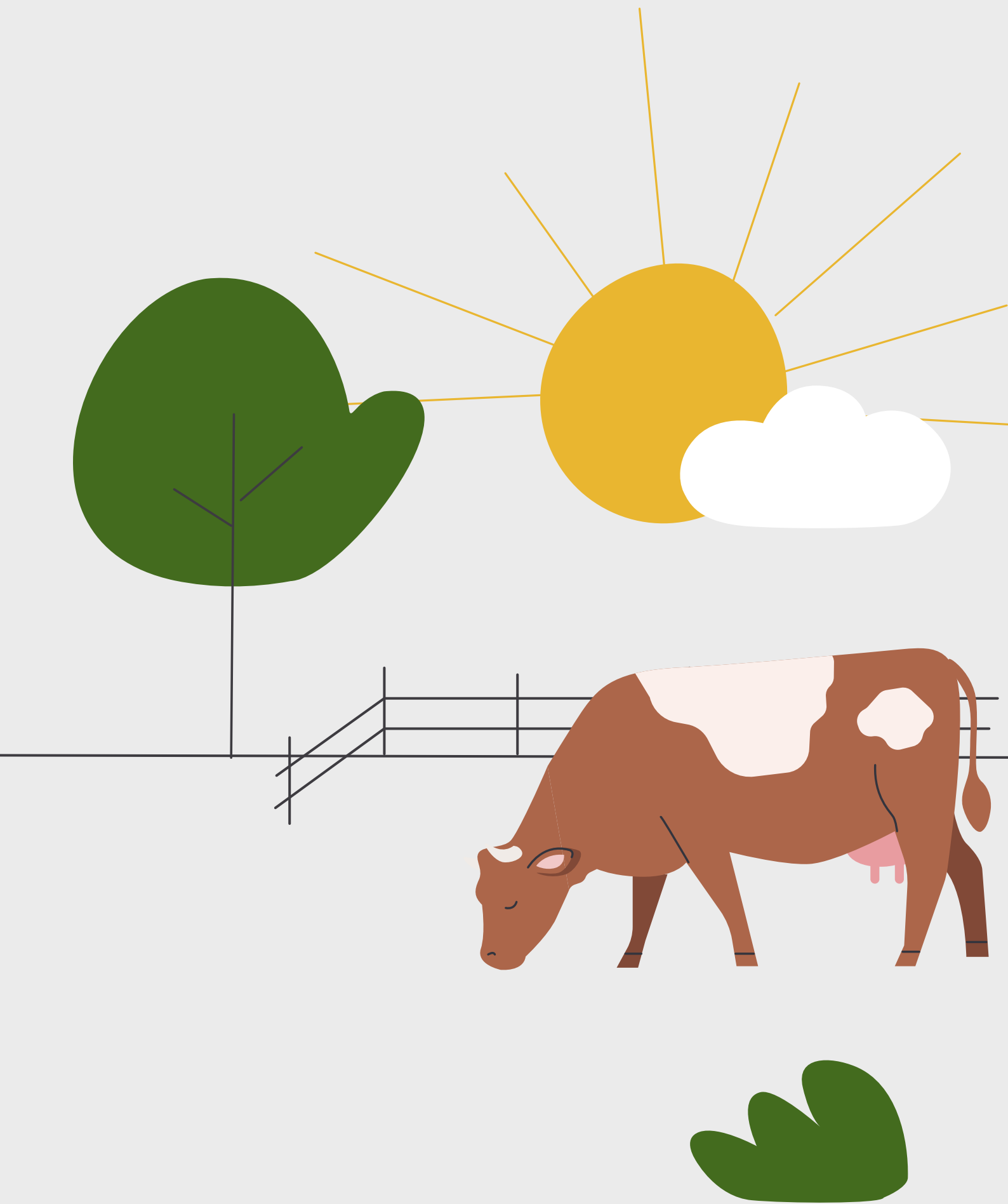
Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar

Inga effekter.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Fortsatt exponering i Tabergsdalen och samhället Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.



Landskap

Bedömningsgrunder Landskapsbild

Naturmiljö

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

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

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.

Påverkan på landskapets
utmärkande karaktär och kvalitet

Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet. Kumulativa effekter av ytterligare infrastruktur.

Tabell 11. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnväg	Negativ	Negativ	Negativ
Större väginSATser	Negativ	Negativ	Negativ
Gång- och cykelväg	-	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	-
Bidrag	-	-	-

Tabellen 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

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen *Satsningar i stråk* och därefter *Balans i åtgärder* eftersom de jämfört med alternativ *Insatser för lokalt liv* innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms ha en marginellt negativ påverkan på måluppfyllelsen.

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* 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, mötesspår i Malmbäck och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och

kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. Nollalternativet bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor. Alternativet *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på grund av ytterligare insatser såsom mötesspår på Vetlandabanan och i Malmbäck samt Tretågsstation i Forserum. Alternativ *Insatser för lokalt liv* och Nollalternativet bedöms påverka kulturmiljön minst på grund av mindre mängd nybyggd anläggning.

Landskapsbild

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större järnvägs- och vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden. *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan.

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Naturmiljö	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Kulturmiljö	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Landskapsbild	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Samlad bedömning	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativen åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Två av vägoobjekten hänger över kant och ger först efter planperioden full påverkan Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Naturmiljö

Balans i åtgärder

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.

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲ ▲	- -
Medellång (2032–37)	▼ ▼	▲ ▲	▼ ▼ ▼	▲ ▲	▼ ▼	▲ ▲	▼ -
Långt (2033–45)	▼	▲ ▲	▼	▲ ▲	▼	▲	▼ ▼ -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

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 gång- och cykelvägspassage 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 negativ 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 och Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder 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 gång- och cykelvägar, 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.

Satsningar i stråk

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. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage 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, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder 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 gång- och cykelvägar, 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.

Insatser för lokalt liv

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 i samband med elektrifiering. I övrigt ger upp- rustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage 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 gång- och cykelvägar, 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.

Kulturmiljö

Balans i åtgärder

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. 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 mötessepareringar Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd och förbifart Tenhult.

Satsningar i stråk

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Betydande risk för negativ påverkan på kulturminne på grund av tretågsstation i Forserum. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. 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 Sunnhultsbrunn–Traneryd samt förbifart Tenhult.

Insatser för lokalt liv

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. 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.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. I övrigt ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv.

Landskapsbild

Balans i åtgärder

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 Ryhov/A6. 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, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Satsningar i stråk

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 Ryhov/A6. 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, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Insatser för lokalt liv

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 Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

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



Resurshushållning

Bedömningsgrunder Vatten

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).

Materiella tillgångar

Areella näringar

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

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.

Tabell 14. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnväg	Negativ	Negativ	Negativ
Större väginSATser	Negativ	Negativ	Negativ
Gång- och cykelväg	-	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	-
Bidrag	-	-	-

Tabellen 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

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ *Balans i åtgärder*, *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv*. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms ge svagt negativa konsekvenser för resurshushållning.

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 projektet nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Alla alternativ, inklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet riksväg 27 förbi Bor.

Vatten

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Mark	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Materiella tillgångar	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Vatten	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Samlad bedömning	▼	-	▼	-	▼	-	-	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv

▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

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 i åtgärder* och *Satsningar*

i stråk eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Kort (2026–31)	▼ -	▼ -	▼ -	- -
Medellång (2032–37)	▼▼ -	▼▼ -	▼▼ -	- -
Långt (2033–45)	▼▼ -	▼▼ -	▼ -	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Mark

Balans i åtgärder

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 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.

Satsningar i stråk

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 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.

Insatser för lokalt liv

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 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

I nollalternativet ingår inte något projekt som bedöms påverka delaspekten Skyddsvärda områden. Däremot kommer riksväg 27 förbi Bor att realiseras och det innebär påverkan på delaspekten Förorenade områden.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 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.

Materiella tillgångar

Balans i åtgärder

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukande-strukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) 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 gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Satsningar i stråk

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukande-strukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) 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 gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Areella näringar

Riksväg 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.

Vatten

Balans i åtgärder

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Satsningar i stråk

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Nollalternativ

Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.



Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsgrunder

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning för namngivna objekt.

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).

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

Regional utvecklingsstrategi

Sammanlänkat län

Bedömning av hur alternativen prioriterat länets järnvägs- och vägstråk för att främja person- och godstransporter inom länet men även länkar samman länet med övriga Sverige och Europa. Bedömningen inkluderar även robusthet, funktionalitet för stråken även vid samhällskris.

Kollektivtrafik

Bedömning av hur alternativen möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser, i syfte att skapa större arbetsmarknader och möjliggöra att ta del av samhällsservice och delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Tabell 17. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Regional utvecklingsstrategi
Järnväg	Både och	Positiv
Större väginSATser	Positiv	Både och
Gång- och cykelväg	-	Positiv
Trafiksäkerhet och framkomlighet	Positiv	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	Positiv
Bidrag	-	-

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

Sammanfattande bedömning

Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ *Satsningar i stråk* ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse för regional utvecklingsstrategi, men lägre måluppfyllelse sett till samhällsekonomi och konkurrenskraft. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alter-

nativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse avseende samhällsekonomi. Dock har alternativet lägre måluppfyllelse avseende konkurrenskraft. Alternativet har begränsade satsningar på väg- och järnväg i regionalt viktiga stråk, vilket innebär att godsets framkomlighet och storleken på arbetsmarknadsregionerna i länet inte ökar eller förbättras. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

Alternativ *Balans i åtgärder* ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot delstrategin i RUS där vardagsresor av längre och kortare slag premieras. Även infrastruktur som stärker kollektivtrafikens målsättningar i RUS stärks. Alternativ *Satsningar i stråk* är och alternativ *Insatser för lokalt liv* är också riktat mot delstrategin för sammanlänkat län men fokus ligger på längre respektive kortare resor för alternativen. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Tabell 18. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv	Nollalternativ	
Ekonomi och konkurrenskraft	▼▼	▲▲	▼▼	▲▲▲	- ▲	▼	▲
Delstrategier i RUS	-	▲▲▲	-	▲▲	- ▲▲	▼	-
Samlad bedömning	-	▲▲▲	-	▲▲	- ▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

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. För alternativet *insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 19. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ
Kort (2026–31)	-	▲	-	▲	-	▲▲	- -
Medellång (2032–37)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	- -
Långt (2033–45)	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Balans i åtgärder

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering ger positiv NNK på grund av restidvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping). Station Ryhov/A6 ger ökad mängd resande och nya resmöjligheter, men negativt NNK. Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidvinster. Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd. Alternativets större vägobjekt är positiva, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandebutbyte 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 av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på järnvägsbanor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms ge en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–

Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. Nyttorna för riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp samt riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd faller sannolikt inte ut under planperioden. För åtgärdsområdet utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Satsningar i stråk

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6 ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (Station Ryhov/A6). Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Alternativets större vägojekt är samhällsekonomiskt lönsamma, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 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. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på banor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Insatser för lokalt liv

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6 ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (Station Ryhov/A6). Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Riksväg 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsmedeldygnstrafik och restidsförkortningar. Även Riksväg 27 Ulås–Bredasten bedöms samhällsekonomiskt lönsamt. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Satsningen på Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 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. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. riksväg 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

Samhällsekonomisk effektivitet

Riksväg 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygstrafik och restidsförkortningar. I övrigt ingen bedöms alternativet ha en svagt negativ påverkan.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. I övrigt ingen bedöms alternativet ha en svagt negativ påverkan.

Mål om sammanlänkat län i regional utvecklingsstrategi

Balans i åtgärder

Sammanlänkat län

Positiv påverkan på grund av satsningar på väg och järnväg som knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider på järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö och ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6. Åtgärderna innebär en förbättrad omledningsmöjlighet längs Södra stambanan och mellan Västra- och Södra stambanan. Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Anderstorp–Bor och riksväg 32 Tranås – Aneby–Eksjö.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö–Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan, vilket förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Stärkt kollektivtrafik

Alternativet ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar, utveckling av de starka vägstråken och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafik-anläggningar.

Elektrifiering av Nässjö–Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikerings-

upplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet möjliggör även jämförelsevis stor utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommunala satsningar vilket är positivt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Satsningar i stråk

Sammanlänkat län

Positiv påverkan genom satsningar på väg och järnväg som knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider och öka utvecklingsmöjligheterna för godstrafiken samt möjlighet till tyngre och längre tåg genom elektrifiering av järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö, samt ökad robusthet med omlednings möjligheter. Även upprustningsåtgärder på Vetlandabanan förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Alternativet innebär även en positiv påverkan genom ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6, vilket möjliggöra resandeutbyte med spårbunden trafik till större bostads-, verksamhets- och handelsområden samt ökat kapacitet och robusthet på Jönköpingsbanan. Positiv påverkan även på grund av mötesspår Malmbäck som skapa förutsättningar för att sträckan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö, tillsammans med del av Kusttill kustbanan, kan fungera som ett effektivt omledningsstråk för Södra stambanan. Även

positiv påverkan till följd av Tretågsstation Forserum vilket ökar möjligheten till utökad trafikering för både person- och godstrafik, kortare restider och ökad förmåga att stå emot och hantera störningar.

Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Anderstorp–Bor och riksväg 32 Tranås–Aneby–Eksjö.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö – Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan.

Stärkt kollektivtrafik

Mycket stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar på väg vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet möjliggör en mycket liten satsning på utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommuner, vilket ger en svagt positiv effekt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Insatser för lokalt liv

Sammanlänkat län

Positiv påverkan på grund av satsningar på väg och järnväg som ökar knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider på järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö och ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6. Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Bredaryd–Bor. I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö–Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan, vilket förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Stärkt kollektivtrafik

Alternativet ger de bästa förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar.

Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Värnamo–Jönköping/Nässjö, och mötesstation Ryhov/A6.

Elektrifiering av Nässjö–Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet innebär att förhållandevis mycket medel avsätts för kollektivtrafikåtgärder, vilket betyder att möjligheterna att stärka de region-ala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan stärks.

Alternativet möjliggör även störst utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommuner, vilket är positivt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Nollalternativ

Sammanlänkat län

Innebär kortare restid på riksväg 27 förbi Bor, förbättrad trafiksäkerheten och ökad framkomlighet för långväga trafik samt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och minskat antalet viltolyckor. Även cykelinsatsen, Furusjö–Dungen innebär ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I övrigt påverkas inte utvecklingsmålen i positiv riktning.

Stärkt kollektivtrafik

Påverkar inte utvecklingsmålet i någon riktning.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater:
Se bilaga 2

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringens beslut

Uppdrag till Trafikverket

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att för den planeringsram som anges i *bilaga 1* upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Samtidigt som Trafikverkets redovisar uppdraget ska myndigheten göra redovisningen tillgänglig på sin webbplats tillsammans med samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och generella åtgärdstyper. I samband med att Trafikverket redovisar uppdraget ska verket dessutom remittera redovisningen till de remissinstanser som framgår av den remisslista som Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) kommer att tillhandahålla. Av remissmissivet ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Trafikverket ska vidare göra en sammanställning av de samlade effekterna av förslaget till nationell plan och de preliminära länsplanerna. Den samlade bedömningen av effekterna ska redovisas senast den 30 november 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och samtidigt göras tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Sammanställningen ska

inhålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Till grund för den samlade bedömningen ska Trafikverket upprätta och redovisa en systemkalkyl för förslaget till nationell plan.

Utöver vad som specificerats ovan ska Trafikverkets uppdrag redovisas i enlighet med de direktiv som finns i *bilaga 1*.

Möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regionerna samt Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och utifrån de preliminära planeringsramar som anges i *bilaga 1*, upprätta och fastställa länsplaner. Fastställda länsplaner för perioden 2026–2037 är en förutsättning för att länsplaneupprättarna ska få ta del av de medel till länsplaner som beslutas i samband med fastställelse av kommande nationell plan. Länsplaneupprättarna ska beakta de förutsättningar som anges i *bilaga 1*.

Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer senast den 20 januari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Ärendet

Regeringen menar att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva gods-transporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Regeringen uppdrog den 15 juni 2023 åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024.

Regeringen överlämnade den 3 oktober 2024 propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Vidare föreslog regeringen att av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Ovanstående ramar belastas, till skillnad från i befintlig nationell plan, inte med Trafikverkets förvaltningskostnader. Regeringen har i stället höjt Trafikverkets förvaltningsanslag från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringens proposition och riksdagens beslut med anledning av denna anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

På regeringens vägnar



Andreas Carlson



Robert Örtegren

Kopia till

Utrikesdepartementet/PG
Försvarsdepartementet/FP, I och UCF
Socialdepartementet/SOF
Finansdepartementet/BA, BSÄ, DIS, K, KO, SFÖ och SKA
Utbildningsdepartementet/UF och UH
Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, E, KL, ME och NIM
Kulturdepartementet/KKM
Arbetsmarknadsdepartementet/AA och JÄM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, DL, FJR, JL, RUL, SMF,
SPN, TM och US
Försvarsmakten
Konjunkturinstitutet
Luftfartsverket
Sjöfartsverket
Trafikanalys
Transportstyrelsen
Sveriges Kommuner och Regioner

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**Direktiv och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen för
planperioden 2026–2037****Innehåll**

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna	2
1.1 Direktivets syfte	2
1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner	2
1.2.1 Ekonomiska ramar	2
1.2.2 Övergripande utgångspunkter	3
2. Nationell plan för transportinfrastruktur	4
2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen	5
2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning.....	5
2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder.....	8
2.3 Vidmakthållande av transportsystemet.....	8
2.3.1 ERTMS.....	10
2.3.2 Bärighetsåtgärder.....	10
2.4 Utveckling av transportsystemet	10
2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur	10
2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan.....	11
2.4.3 Forskning och innovation	15
2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen	15
2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T	16
2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)	16
2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)	16
2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag.....	17
2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt	17

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter.....	18
2.5.7 Banavgifter	18
2.6 Alternativ finansiering.....	18
2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan	19
3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur	20
3.1 Planernas omfattning och redovisning	20
3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna.....	21
4. Regeringens granskning	22

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna

1.1 Direktivets syfte

Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regionerna och Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ges förutsättningar för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner) för perioden 2026–2037.

1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner

1.2.1 Ekonomiska ramar

I enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) har riksdagen beslutat att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102):

- 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar, inklusive reinvesteringar,
- 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet.

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 belastas av förvaltningskostnader som nu inte längre ingår i de nya ekonomiska ramarna. Regeringen har i stället aviserat i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) att Trafikverkets förvaltningsanslag höjs från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor, se vidare avsnitt 3.2.

Ramarna är uttryckta i 2025 års prisnivå, omräkning till löpande priser kommer att ske enligt gängse rutiner i statsbudgetsystemet. Förslaget till nationell plan och länsplaner ska redovisas i 2025 års prisnivå.

1.2.2 Övergripande utgångspunkter

Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Regeringens prioriteringar framgår närmare i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28). Propositionen i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) ska utgöra en utgångspunkt för planarbetet.

Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

Följande ska vara utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner:

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional

- transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
 - Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
 - Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.
 - Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommits i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

2. Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen ska avse perioden 2026–2037 och Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Den föreslagna fördelningen ska motiveras och beskrivas i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras vad gäller drift, underhåll och reinvesteringar samt hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna bör fördelas, se vidare avsnitt 2.3.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras för utvecklingen av transportsystemet samt hur de ekonomiska ramarna för detta bör fördelas, se vidare avsnitt 2.4.

Trafikverket ska i arbetet beakta andra, inklusive eventuella kommande, regeringsuppdrag som är relevanta för framtagandet av förslaget till ny nationell plan.

Trafikverket ska fortsatt verka för förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. Regeringen bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med kostnadskontrollen av Trafikverkets verksamhet. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsam-

het eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Regeringen anser att Trafikverket inte tillräckligt tydligt har motiverat hur urvalet av åtgärder gjorts i tidigare planförslag. Trafikverket ska därför tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan, samt ta fram förslag på hur en riskreserv kan inrättas, se avsnitt 2.4.2.

2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen

Förutom möjliga åtgärder som anges i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastrukturen ska förslaget till nationell plan omfatta följande.

- Återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.
- Bidrag för isbrytare samt bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB.
- Övrig verksamhet, däribland insatser för forskning och innovation.

2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning

Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan inhämta synpunkter från berörda statliga myndigheter (inklusive länsstyrelserna), länsplaneupprättarna, kommuner, de nordiska grannländerna och andra berörda aktörer, såsom branschorganisationer och näringsliv.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trafikverket ska därför beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bl.a. behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd. I det syftet ska Trafikverket inhämta synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten, övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i

huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning, dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

Utöver de övergripande utgångspunkterna som anges i avsnitt 1.2.2 ska Trafikverket beakta följande när förslaget till nationell plan tas fram.

- Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Inom ramen för att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande bör satsningar på infrastruktur som säkerställer industrins konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv särskilt vägas in.
- Förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.
- Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.
- Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt och att projekten präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrider.
- Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Regeringen anser att luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet bör förbättras.
- För åtgärder i såväl väg- som järnvägsnätet krävs en väl avvägd balans mellan genomförande av åtgärder och god framkomlighet.
- Anläggningarnas livscykelkostnad, däribland klimatförändringars påverkan på infrastrukturen, ska beaktas.
- Utvecklingspotentialen som elektrifiering, digitalisering och automatisering erbjuder kan bidra till effektiviseringar och påverka framtidens transportsätt, exempelvis genom självkörande fordon.

Trafikverket ska utveckla redovisningen jämfört med tidigare av hur urvalet av åtgärder som föreslås har gjorts och tydligt redovisa myndighetens kriterier för prioritering av objekt samt kriterier för eventuell omprövning av objekt i den nu gällande planen. I synnerhet gäller detta när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle se ut. Standardhöjande åtgärder som går utöver vad som kan betraktas

som grundläggande krav enligt gällande författningar ska också bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

Utöver hur de ekonomiska ramarna bör fördelas ska Trafikverkets planförslag också innehålla redovisningar av följande.

- Vilka prioriteringar som planförslaget baseras på samt tydliga motiveringar för enskilda åtgärder och åtgärdsområden. Det är angeläget att det löpande sker en utveckling av de verktyg som används för att ta fram underlag för sådana prioriteringar och motiveringar så att de svarar mot aktuella analysbehov. Det gäller inte minst samhällsekonomiska analyser av drift- och underhållsåtgärder.
- Planförslagets effekter i förhållande till de transportpolitiska målen.
- I de fall det är tillämpligt, en beskrivning av andra relevanta effekter, exempelvis effekter för bostadsbyggande.
- Hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och persontransporter i de statliga väg- och järnvägsnäten bedöms utvecklas fram till 2045. Redovisningen, företrädesvis i kartformat, ska belysa viktigare och längre sammanhängande stråk i olika delar av landet och därtill innehålla en analys av var kapaciteten riskerar att begränsa ett effektivt nyttjande av systemen. Denna analys ska utgöra ett underlag för Trafikverkets prioriteringar.
- Hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder och hur eventuella målkonflikter har hanterats.
- Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats vid framtagande av planförslaget.
- En miljöbedömning av förslaget till nationell plan.

De satsningar som görs kommer att samlat bidra till att stärka totalförsvaret. Trafikverket ska, i de fall det är relevant, redovisa enskilda objekt som föreslås och som utöver att de bidrar till de transportpolitiska målen även har en inte oväsentlig betydelse för totalförsvaret och för Natos verksamhet. Detta ska ske i en särskild bilaga till planförslaget.

Trafikverket ska även redovisa hur planförslaget bidrar till Sveriges möjligheter att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen). Trafikverket ska dessutom

tillhandahålla EU-kommissionen planförslaget, i enlighet med bestämmelserna i artikel 60.2 i TEN-T-förordningen.

Utöver ovanstående ska Trafikverket i en separat redovisning beskriva de samlade effekterna av nationell plan och länsplanerna, samt redovisa systemanalyser för förslaget till nationell plan.

2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder

Trafikverket ska ta fram samlade effektbedömningar för enskilda namngivna åtgärder och typer av åtgärder i förslaget till nationell plan. De samlade effektbedömningarna ska vara aktuella och innehålla följande.

- En samhällsekonomisk beräkning.
- Icke prissatta effekter.
- En analys av påverkan på de transportpolitiska målen.
- En analys av fördelningseffekter.
- Vilka osäkerheterna är i bedömningen av åtgärdernas effekter.
- Resultatet av känslighetsanalyser.

Effektbedömningarna ska finnas samlade och hållas tillgängliga för från den tidpunkt då planförslaget skickas på remiss. Samlade effektbedömningar ska därefter löpande under planperioden tas fram för åtgärder som har en beräknad kostnad som överstiger 75 miljoner kronor, även inom åtgärdsområde för trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.

2.3 Vidmakthållande av transportsystemet

Under planperioden ska Trafikverket återta underhållsskulden för väginfrastrukturen och så långt som möjligt för järnvägsinfrastrukturen.

I förslaget till vidmakthållande av transportsystemet i nationell plan ska Trafikverket:

- Redovisa hur målet om att återta underhållsskulden inom väginfrastrukturen ska nås.
- Redovisa hur stor andel av den totala underhållsskulden i järnvägsinfrastrukturen som återtas inom planperioden samt översiktligt uppskatta när resterande delar av det eftersatta järnvägsunderhållet kan omhändertas i kommande planperioder givet att nödvändiga anpassningar till en höjd ambitionsnivå och teknikutveckling sker.

- Utgå från inriktningen att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll.
- Föreslå en fördelning av medel fördelat på drift och underhåll samt reinvesteringar redovisat per trafikslag.
 - För väg särredovisa medel för relevanta åtgärdstyper varav särskilt för bärighet och tjälsäkring inklusive BK4 samt bidrag till drift av enskilda vägar.
 - För järnväg särredovisa medel för relevanta åtgärdstyper varav särskilt bidrag till Inlandsbanan AB.
- Redovisa underhållsbehov för större nya väg- respektive järnvägsanläggningar som planeras att färdigställas under planperioden:
 - när i tiden respektive anläggning beräknas tas i bruk,
 - vilka årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande de nya anläggningarna beräknas medföra, för respektive åtgärd och sammantaget, samt
 - uppskattningar av årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande avseende namngivna objekt i planförslaget som beräknas tas i bruk efter planperiodens slut.
- Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska därutöver redovisa en sammanhållen nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning. Planen ska omfatta minst fyra år och uppdateras årligen. I underhållsplanen ska följande redovisas.

- Hur tilldelade medel föreslås prioriteras och användas för underhållsåtgärder och vilka effekter det bedöms ge i transportsystemet samt redovisning av hur prioriteringen görs.
- Vilka effekter och konsekvenser föreslagna satsningar bedöms få för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet och i olika delar av landet.
- Effekter för såväl kortväga som långväga persontrafik och godstrafik.
- Vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras.

2.3.1 ERTMS

Regeringens målsättning är att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska införas i hela det statliga svenska järnvägssystemet till 2042. I takt med att det nya signal-systemet införs ska det nuvarande signalsystemet ATC avvecklas. Införandet av ERTMS och avvecklandet av ATC belastar både anslagen för vidmakthållande och utveckling. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa en strategi för hur detta mål ska nås, inklusive vilka åtgärder som har vidtagits eller planeras att vidtas. Strategin ska innehålla beräknad kostnadsutveckling fram till 2042 och behov av anslag för respektive år.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma ett system för bidrag till ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). Bidraget ska belasta ramen för utveckling av transportsystemet. Trafikverket ska i planförslaget bedöma hur stort detta bidrag bör vara för att säkerställa ett effektivt genomförande. Arbetet med nationell plan ska samordnas med detta uppdrag.

2.3.2 Bärighetsåtgärder

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som i dag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4). Trafikverket ska i förslag till nationell plan redovisa en genomförandeplan för hur utbyggnad av den högsta bärighetsklassen, BK4, på hela det statliga vägnätet som i dag har den näst högsta bärighetsklassen, BK1, ska genomföras samt vilket behov av ekonomisk ram det bedöms medföra. I genomförandeplanen ska Trafikverket presentera kriterier för prioritering av genomförandet så att det finns en tydlig grund till den ordning i vilken BK4-vägnätet byggs ut.

2.4 Utveckling av transportsystemet

2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur avser investeringar med en totalkostnad av högst 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder behöver inte namnges i förslaget till nationell plan.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2. Regeringen bedömer att Trafikverket tydligare än tidigare behöver redovisa kriterier för

urval. Regeringens bedömning är att andelen medel till dessa typer av åtgärder bör öka.

Trafikverket har i uppdrag att, inom ramen för trimningsåtgärder i den nu gällande planen, fördela medel som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska därför föreslå och motivera hur mycket medel som bör avsättas till detta ändamål under planperioden och vid behov föreslå justeringar i inriktning för dessa satsningar, exempelvis om även vissa typer av åtgärder i det statliga stamvägnätet också bör omfattas.

I den nu gällande planen finns det särskilt avsatta medel avsatta för att möjliggöra samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna respektive länsplanernas cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet, samtidigt som medlen till länsplanerna generellt är motsvarande lägre. Detta system har kritiserats för att vara ineffektivt och ge sämre framdrift. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme, se avsnitt 3.2. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan

Redovisningen av namngivna objekt

De namngivna objekten ska avse investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad totalkostnad över 150 miljoner kronor. De kan omfatta investeringar i det statliga järnvägsnätet och vägar i det nationella stamvägnätet, bidrag till investeringar i allmänna farleder, slussar och isbrytare samt medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för vilka namngivna åtgärder som bör prioriteras under planperioden för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska tydliggöra om objekt från den nu gällande planen inte finns kvar i det nya planförslaget och motivera varför.

För varje objekt som föreslås ingå i den nya nationella planen och inte har fått byggstartsbeslut ska Trafikverket, utöver de aktuella samlade effektbedömningarna, i sitt planförslag särskilt ange följande information.

- Mål/syfte med objektet.
- Grund för prioritering.
- En kortfattad beskrivning av objektet, inklusive en beskrivning av eventuella etapper.
- Om objektet bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.
- I de fall det är relevant, status för planeringen av nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder.
- I de fall det är relevant, effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet till det övriga transportsystemet.
- Objektets effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter.
- Om ett objekts måluppfyllelse och samhällsekonomiska lönsamhet i hög grad påverkas av om en annan, ej beslutad åtgärd genomförs eller inte genomförs, exempelvis andra delar i samma stråk, så ska det anges hur stor den påverkan bedöms vara.
- Hur robust bedömningen av objektets lönsamhet är i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.

Därutöver ska, också för respektive föreslaget objekt, följande information redovisas i, en eller flera, samlade tabeller innehållande samtliga namngivna objekt.

- Om objektet ingår i den nu gällande planen. Eventuellt ändrat namn på objektet ska redovisas.
- Status för den fysiska planeringen.
- Om åtgärden är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) stomnätsskorridor, stomnät, utvidgat stomnät eller övergripande nät.
- Om objektet föreslås för byggstart år 1–3 (2026–2028), förberedelse för byggstart år 4–6 (2029–2031) eller föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden.

- Objektskostnad i 2025 års prisnivå, typ av kostnadskalkyl samt bedömt osäkerhetsintervall. Om objektet ingår i den nu gällande planen ska även då angiven plankostnad (i 2025 års prisnivå) anges samt orsaken till skillnaden. För objekt som föreslås byta byggstartperiod, samt för övriga, ej byggstartade, objekt om kostnaden jämfört med nu gällande plan ökat med mer än 50 procent, ska även en kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de övriga planeringssteg som objektet har passerat redovisas. Utgångspunkten ska vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan. Större åtgärder som har vidtagits för att minska kostnader ska också redovisas. Information om skäl till kostnadsskillnader, inklusive innehållsförändringar, kan redovisas på annat sätt än i tabellform om det bedöms lämpligare.
- Samhällsekonomisk lönsamhet inklusive icke prissatta effekter, dels med objektskostnad enligt planförslaget, dels med objektskostnad enligt bedömt osäkerhetsintervall.
- Om objektet ingår som del i statens åtaganden härstammande från Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska paketet, Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen eller Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Trafikverket ska redovisa samma information som anges ovan för ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent. Dessutom ska aktuella samlade effektbedömningar hållas tillgängliga, i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.2, även för dessa objekt.

Trafikverket ska för samtliga respektive namngivna objekt redovisa de beräknade utgifterna och hur dessa fördelas på följande finansieringskällor.

- Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*,
- Anslag 1.11 *Trängselskatt i Stockholm*,
- Anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*,
- Medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag (fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt).

Dessutom ska Trafikverket föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna som myndigheten bedömer kommer att finansieras genom förskottering

(räntefria lån) för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom år 1–3.

Riskreserv

I förslaget till nationell plan ska det ingå en riskreserv. Riskreserven ska kunna användas för att hantera kostnadsökningar i namngivna objekt i den nationella planen.

Trafikverket ska lämna förslag på storleken på riskreserven. Riskreserven förväntas inte kunna finansiera alla kostnadsökningar som uppstår, eftersom det även ska finnas incitament till att omprioriteringar görs. Den totala riskreservens storlek ska utgöra minst 10 procent och som mest 15 procent av de namngivna investeringarna. Procentsatserna baseras på data från tidigare kostnadsökningar och ligger något lägre än beräkningen. Trafikverket ska också lämna förslag på hur processen kring riskreserven ska se ut samt hur riskreserven kan fördelas över planperioden med beaktande av följande.

- Hantering av avvikelser från objektbudgetar ska ske centralt inom Trafikverket, d.v.s. inte på objektnivå. En given riskreserv för att hantera kostnadsökningar ska vara möjlig att utöka genom att tillgodoräkna sig kostnadsminskningar i andra namngivna objekt. Även för objekt som ser ut att underskrida budget är det därmed viktigt att arbeta aktivt med kostnadskontroll. Eventuella överskott jämfört med budgeterade medel från namngivna objekt i nationell plan som slutförs under planperioden 2026–2037 ska gå till riskreserven.
- Trafikverket ska i samband med det årliga förslaget om byggstartar redovisa hur riskreserven föreslås användas för att täcka eventuella kostnadsökningar i objekt som föreslås byta byggstartsgrupp.
 - Trafikverket ska innan riskreserven används för att hantera en kostnadsökning i ett objekt som föreslås byta byggstartsgrupp ha vidtagit lämpliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor.
 - Ansvaret för tillämpningen av riskreserven ska vara delat mellan Trafikverket och regeringen på så sätt att Trafikverket i byggstartsrapporteringen lämnar förslag på hur riskreserven ska användas och regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstartar.

- Pågående objekt, dvs. som är byggstartade, som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder och vid behov med del av riskreserven. Trafikverket ska lämna förslag på process för hur riskreserven ska hanteras i pågående objekt

2.4.3 Forskning och innovation

Forskning och innovation inom samtliga trafikslag är viktigt för att nå de transportpolitiska målen. Inom elektrifiering, digitalisering och automatisering bidrar forskning och innovation till att alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Sverige ligger långt fram inom många delar av denna forskning och denna position behöver försvaras och förstärkas. I synnerhet på områdena väg- och järnvägsunderhåll, samt resiliens- och redundansförmåga med bäring på infrastrukturuområdet, behövs ökad kunskap och nya lösningar för att kunna möta morgondagens olika utmaningar såsom klimatförändringar. Inom området forskning och innovation ska Trafikverket beakta den utvecklingspotential samt de möjligheter till effektiviseringar och kostnadsbesparingar som AI och digitaliseringens medger och hur det kan bidra till utveckling mot att nå de transportpolitiska målen.

2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen

Trafikverkets förslag till fördelning av ramarna för vidmakthållande och utveckling för planperioden 2026–2037 ska för de första två åren, 2026 och 2027, utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) i 2025 års prisnivå. Trafikverket ska i sin planering utgå från att positiva och negativa överföringsbelopp mellan 2025 och 2026 ska ingå i planeringsförutsättningarna.

Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, beslutat att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor i 2025 års priser för perioden 2010–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Dessa investeringar får finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av investeringen vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

I beräkningen av räntekostnaderna ska Trafikverket beakta den räntesats som myndigheten redan har bundit lån till. För nyupplåning ska Trafikverket använda sig av de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sina prognoser. De antaganden Trafikverket har gjort ska redovisas i planförslaget.

I följande avsnitt lämnas en sammanställning över samtliga finansieringskällor för den nationella planen. Nedan beskrivs vidare vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform och vilka redovisningar Trafikverket ska göra för tillkommande medel utöver den ekonomiska ram som redovisas i avsnitt 1.2.1.

2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T

Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 1.2.1.

2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)

De ramar som anges i avsnitt 1.2.1 inkluderar inte anslag för trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Anslagen för trängselskatt får, förutom finansiering av system- och administrationskostnader, i Stockholmsregionen användas till vissa investeringar i vägnätet och till statlig medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad samt i Göteborg till vissa investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)

Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att svenska aktörer aktivt söker bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas. De ansökningar som ges in till EU-kommissionen bör hålla hög kvalitet samt bedömas ha god sannolikhet att beviljas medel. I utvecklingsarbetet bör hänsyn tas till hur EU:s nästa långtidsbudget, från 2027 och framåt, kan komma att utformas.

Projekt som tilldelats bidrag för TEN-T genom FSE ska slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av EU-kommissionen.

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade bidragsintäkter från EU-budgeten till statlig transportinfrastruktur.

Från och med den kommande planperioden kommer eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur inom nationell plan inte att utöka den ekonomiska ramen. Medlen rörande statlig transportinfrastruktur hanteras numera enligt principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar till respektive mottar från EU och hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om i (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5).

2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag

Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag eller förskottering genom räntefria lån från regioner, kommuner och företag ska genomföras enligt gällande anvisningar från regeringen.

Trafikverket ska redovisa:

- uppskattade nyttor hos medfinansiärerna, som en del i den samlade bedömningen,
- bedömningar av omfattningen av medfinansieringen och förskotteringar under den kommande tolvårsperioden, samt
- total ram under planperioden för medfinansiering eller bidrag respektive räntefria lån till investeringar eller åtgärder fördelat på:
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor,
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor, och
 - åtgärder i länsplanerna.

2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen (2011:203), jfr avsnitt 2.6.3. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med trängselskatt.

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter

Infrastrukturavgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk, rådande trafikförhållanden samt rimliga tider för återbetalning för lån. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med infrastrukturavgift.

2.5.7 Banavgifter

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade intäkter för banavgifterna enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365). I den mån det är möjligt ska Trafikverket samordna förslaget till nationell plan med regeringsuppdraget att se över banavgifterna, vilket ska slutredovisas senast den 30 juni 2025.

2.6 Alternativ finansiering

Trafikverket ska arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå.

Trafikverket ska pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket ska i sitt arbete utreda behovet av fortsatt utveckling av Malmbanan samt föra dialog med privata och andra berörda aktörer om hur detta ska finansieras.

Trafikverket ska ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm motsvarande de krav som anges för namngivna objekt i avsnitt 2.4.2 ovan. Regeringen har gett en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar bl.a. finansiering av Östlig förbindelse i Stockholm (LI2025/00593).

Förutom de åtgärder som Trafikverket anger i förslaget till nationell plan ska myndigheten föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i nationell plan. Intäkterna från Öresundsbroförbindelsen är utöver planeringsramen för utvecklingsanslaget.

Trafikverket ska redovisa om myndigheten bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan

Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet.

Som ett första led i arbetet med att välja ut investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket ska Trafikverket ta fram förslag på investeringsobjekt, företrädesvis på vägområdet, men även inom järnväg, som kan vara aktuella för OPS. Regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt och som också kommer ha i uppdrag att föreslå objekt som kan bedömas lämpliga för OPS.

Urvalet av investeringsobjekt ska utgöras av de objekt som myndigheten föreslår ska ingå i nationell plan i enlighet med avsnitt 2.4. Trafikverket ska föreslå minst 7 objekt och högst 15. Trafikverket ska utgå från följande kriterier vid urval.

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade. I ett OPS-projekt överförs delar av risken från staten till ett privat företag. Det måste därför vara möjligt för den privata aktören att bedöma risken på ett bra sätt. Ju svårare riskerna är att identifiera desto mer talar detta mot OPS.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder som exempelvis en viss typ av åtgärder i olika stråk eller olika åtgärder i ett visst stråk.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor. För objekt med låga risker kan högre objektskostnad vara motiverat. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även objekt utanför angivna spannet föreslås.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud. OPS-modellen ska inte försämra konkurrenssituationen på anläggningsmarknaden.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten. Urvalet ska därför i första hand utgöras av en grupp objekt som sedan kan jämföras med varandra

och andra objekt inom den nationella planen. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även andra objekt föreslås.

3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur

3.1 Planernas omfattning och redovisning

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Trafikverket kommer att utgå från utkastet till länsplaner inför Trafikverkets arbete med en samlad bedömning av effekterna av planförslagen.

Trafikverket ska bistå länsplaneupprättarna med att ta fram samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i länsplanerna, se

avsnitt 2.2.1. Trafikverket ska hålla dessa effektbedömningar tillgängliga, ordnat efter län. I anslutning till att respektive länsplan skickas på remiss bör varje länsplaneupprättare tydligt hänvisa till relevanta effektbedömningar.

3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden 2026–2037 ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan.

Genom regeringens beslut den 22 mars 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser (N2011/03754 och N2012/01670). Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*, till vilka medlen till en del finansieras av den ekonomiska ramen för nationell plan. I fördelningen av länsplanemedel nedan har hänsyn tagits till detta och de utökade medel som vissa länsplaner fick genom beslutet 2012 är borträknade från de berörda länen och har i stället överförs till anslag 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*.

Län	Preliminära ramar (miljoner kronor)
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270
Kronobergs län	1 306
Kalmar län	1 375
Gotlands län	343
Blekinge län	822
Skåne län	7 475
Hallands län	1 989
Västra Götalands län	10 266
Värmlands län	1 639
Örebro län	1 756
Västmanlands län	1 525
Dalarnas län	1 697
Gävleborgs län	1 634

Västernorrlands län	1 436
Jämtlands län	823
Västerbottens län	1 641
Norrbottens län	1 574
SUMMA	60 590

Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2033 vid utgången av 2025. Detta görs av Trafikverket.

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

4. Regeringens granskning

Efter att ha tagit del av remissinstansernas yttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan och regionernas förslag till länsplaner kommer regeringen att analysera Trafikverkets och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder utifrån de generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar som beskrivs ovan, regeringens tidigare ställningstaganden samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om definitiva ekonomiska ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen. Länsplanerna ska därefter fastställas av länsplaneupprättarna senast i oktober 2026. Respektive länsplaneupprättare ska meddela Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket när beslut om att fastställa länsplanen har fattats.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater

Trafikverket
781 89 Borlänge

Länsplaneupprättarna:

Gotlands kommun
621 81 Visby

Region Stockholm
Box 22550
104 22 Stockholm

Region Uppsala
Box 602
751 25 Uppsala

Region Sörmland
611 88 Nyköping

Region Östergötland
581 91 Linköping

Region Jönköpings län
Box 1024
551 11 Jönköping

Region Kronoberg
351 88 Växjö

Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Region Blekinge
371 81 Karlskrona

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Region Halland
Box 517
301 80 Halmstad

Västra Götalandsregionen
Regionens Hus
462 80 Vänersborg

Region Värmland
651 82 Karlstad

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås

Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun

Region Gävleborg
801 88 Gävle

Region Västernorrland
871 85 Härnösand

Region Jämtland Härjedalen
Box 654
831 27 Östersund

Region Västerbotten
901 89 Umeå

Region Norrbotten
971 89 Luleå