Regionstyrelsen

Tid: 2022-04-26, kl 08:30

Plats: Digitalt sammanträde

1	Upprop	
2	Val av protokollsjusterare	
3	Fastställande av dagordning	

Beslutsärenden för regionstyrelsen

4	Regional Transportplan för Jönköpings län 2022-33	2021/1077

Kallade
Ordinarie ledamöter
Maria Frisk (KD) ordförande
Marcus Eskdahl (S) 1:e v ordf
Malin Wengholm (M), 2:e v ordf
Rune Backlund (C)
Mattias Ingeson (KD)
Rachel De Basso (S)
Samuel Godrén (SD)
Per Svenberg (S)
Jimmy Ekström (L)
Sibylla Jämting (MP)
Thomas Bäuml (M)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Pontus Lundgren (BA)
Håkan Karlsson Nyborg (SD)
Mikael Ekvall (V)

För kännedom
Ersättare
Håkan Sandgren (S)
Pernilla Mårtensson (KD)
Emilie Walfridsson (C)
Carina Stende (S)
Sara Wallby (BA)
Anders Gustafsson (SD)
Mari Hultin (L)

Kim Strand (V)
Carl-Johan Lundberg (M)
Elisabeth Englund (KD)
Dan Sylvebo (-)
Nena Stamenkovic (S)

Magnus Bodenäs (BA)

Adjungerad
Per Eriksson (C)
Jon Hammarin-Heinpalu (MP)

Tjänstemän
Jane Ydman, regiondirektör
Mats Bojestig, hälso- och sjukvårdsdirektör
Karin Hermansson, regional

Regionstyrelsen

Tid: 2022-04-26, kl 08:30

utvecklingsdirektör
Patrick Nzamba, HR-direktör
Christina Jörhall,
kommunikationsdirektör
Maria Berghem, ekonomidirektör
Siw Kullberg, kanslidirektör

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 60-63

Tid: 2022-04-19 kl. 08:00

Plats: Digitalt

§ 63

Regional Transportplan för Jönköpings län 2022-33

Diarienummer: RJL 2021/1077

Beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Ställer sig bakom regional transportplan för Jönköpings län 2022-33, tillsammans med tilläggsyrkandet enligt nedan.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet. Planen har varit på remiss i länet under perioden 2021-12-16 -2022-03-18, efter remissomgången har mindre justeringar gjorts av plandokumentet.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag presidiet 2022-04-12
- Yttranden från kommuner och regioner
- Missiv daterat 2022-04-08
- Förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Bengt Petersson (C) yrkar följande tilläggsyrkande:
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.

Anders Gustafsson (SD) yrkar bifall till Bengt Petersson (C) tilläggsyrkande.

Per-Allan Axén (M) önskar tillföra en protokollsanteckning som muntligen läses upp, enligt nedan:

Region Jönköpings län

PROTOKOLL

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 60-63

Tid: 2022-04-19 kl. 08:00

Plats: Digitalt

Moderaternas synpunkter på slutversionen av regional transportplan för Region Jönköpings län.
På en stor del av länets vägar kommer inga åtgärder att genomföras. Många av de sammanbindande vägstråken har en viktig funktion för bland annat pendling och godstransporter. På dessa stråk är endast ett fåtal åtgärder planerade.

De funktionella stråken i vårt län är viktiga ur såväl trafiksäkerhetsperspektiv, tillgänglighetsperspektiv, säkrare transporter av gods samt pendling till arbete och studier. Moderaterna anser att andelen vägsatsningar som syftar till att stärka de funktionella stråken i vårt län är för få i slutversionen för regional transportplan för Jönköpings län.

Beslutsgång

På ordförandes fråga bifalls föreliggande förslag till beslut tillsammans med tilläggsyrkandet från Bengt Petersson (C). Protokollsanteckningen från Per-Allan Axén (M) noteras till protokollet.

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

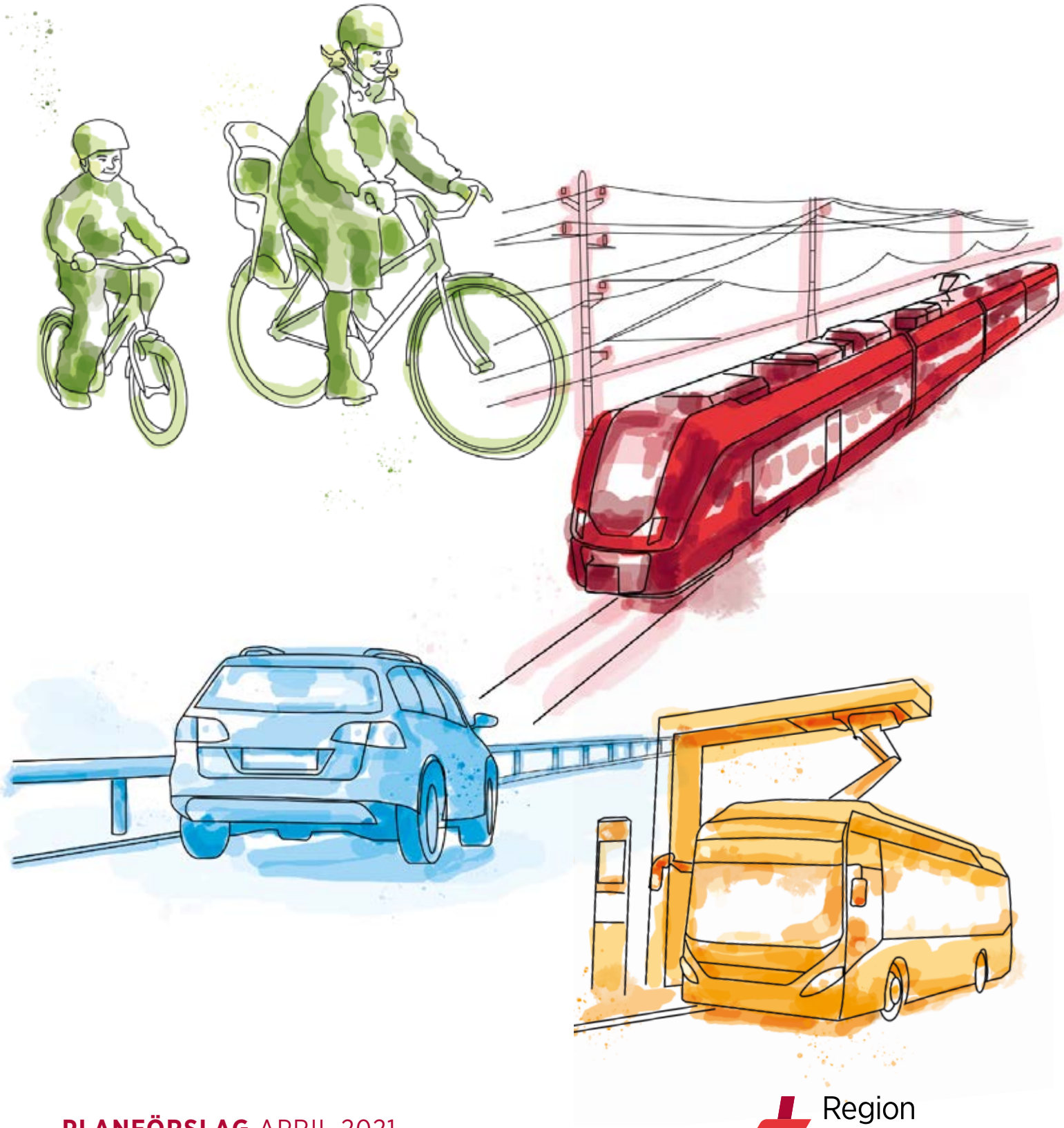
Beslutets antal sidor

2

RJL 2021/1077

REGIONAL TRANSPORTPLAN

Jönköpings län 2022 - 2033



PLANFÖRSLAG APRIL 2021

Region Jönköpings län

ORDLISTA

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

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

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

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

JLT Länstrafiken i Jönköpings län

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

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

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

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

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

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

SEB Samlad effektbedömning - beskriver vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

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

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

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

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

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

ÅVS Åtgärdsvalsstudie - metodik där en utredning av möjliga lösningar för att lösa

PLANFÖRSLAG

Regeringen gav i juni 2021 Region Jönköpings län i uppdrag att ta fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 - 2033. Planförslaget baseras på en preliminär ekonomisk ram. Detta dokument är det färdigremitterade planförslaget som kommer att skickas till infrastrukturdepartementet i slutet på april 2022. Regeringen kommer att fastställa definitiva ekonomiska ramarna för infrastrukturplaner sommaren 2022, därefter fastställer Regionfullmäktige den regionala transportplanen.

FRÅGOR

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

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

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

Innehåll

Läsanvisning 4

Förord 5

Sammanfattning 6

1. Bakgrund 8

Planering av infrastrukturåtgärder

Nationella mål med stor påverkan på planens utformning

Regionala mål med stor påverkan på planens utformning

Sydsvenska mål med stor påverkan på planens utformning

Megatrendernas påverkan på transportsystemet i Jönköpings län

2. Länets förutsättningar och behov 19

Övergripande beskrivning av länet

Länets transportsystem

3. Strategier 33

Alternativa strategier för transportplan

Låsningar i gällande transportplan

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning 36

Utgångspunkter

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

5. Planförslag 45

Järnvägsinvesteringar

Större vägåtgärder

Gång- och cykelinvesteringar

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Kollektivtrafikåtgärder

Bidrag

Regionala utredningsbehov

Genomförande av Regional transportplan

Uppföljning av planens genomförande

Investeringsåtgärder i nationell plan

Större investeringsåtgärder i våra grannlän

Fullständig konsekvensbeskrivning 63

Utgångspunkter

Fokusområde Klimat

Fokusområde Hälsa och livskvalitet

Fokusområde landskap

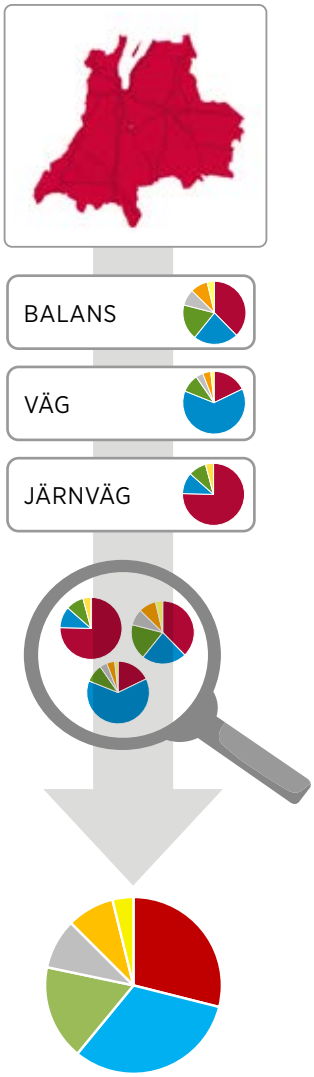
Fokusområde Resurshushållning

Fokusområde Samhällsekonomi och regional utveckling

Läsanvisning

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

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



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

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

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

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

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

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

Förord

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

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

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

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

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

Marcus Eskdahl

Ordförande i Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Sammanfattning

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

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

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

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

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

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

Förslag till regional transportplan 2022-2033

32 mnkr sätts av för investeringsbidrag till enskilda vägar Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

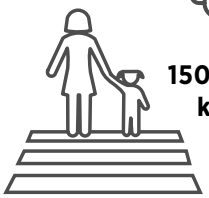
150 mnkr ska användas till kollektivtrafikåtgärder på regionalt statligt och kommunalt vägnät. Åtgärderna ska göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.

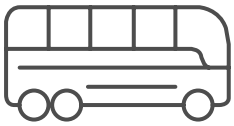
31 mnkr ges i driftsbidrag till Jönköpings flygplats, som fyller en viktig funktion för länets tillgänglighet.

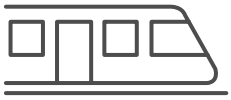
En **ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult samt elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö** ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.

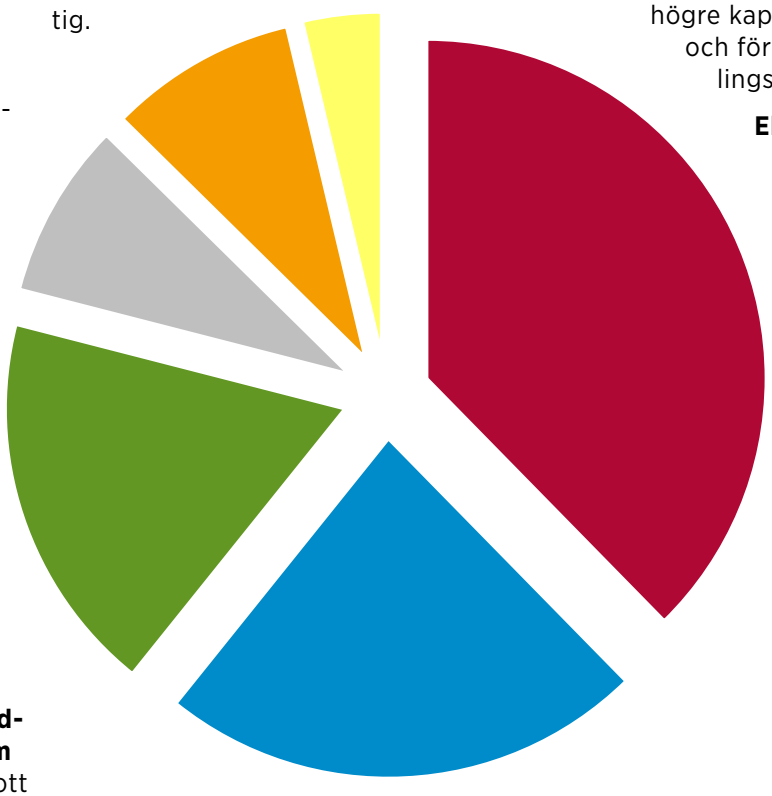
En **ny mötesstation vid A6/Ryhov** ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.

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





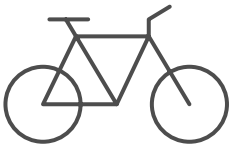




Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö - Eksjö möjliggör ett mer effektivt nyttjande av RJL:s nya tågflotta.

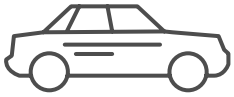
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan möjliggör längre tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Plankorsningsåtgärder på Vetlandabanan ger en mer robust trafikering och säkrare trafikmiljö.



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

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



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

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

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

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

1. Bakgrund

INNEHÅLL TRANSPORTPLANER

Nationell transportplan

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

Regional transportplan

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

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

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

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

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

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

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

PLANERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Långsiktig ekonomisk planering av statlig transportinfrastruktur

Nationell och regional plan

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

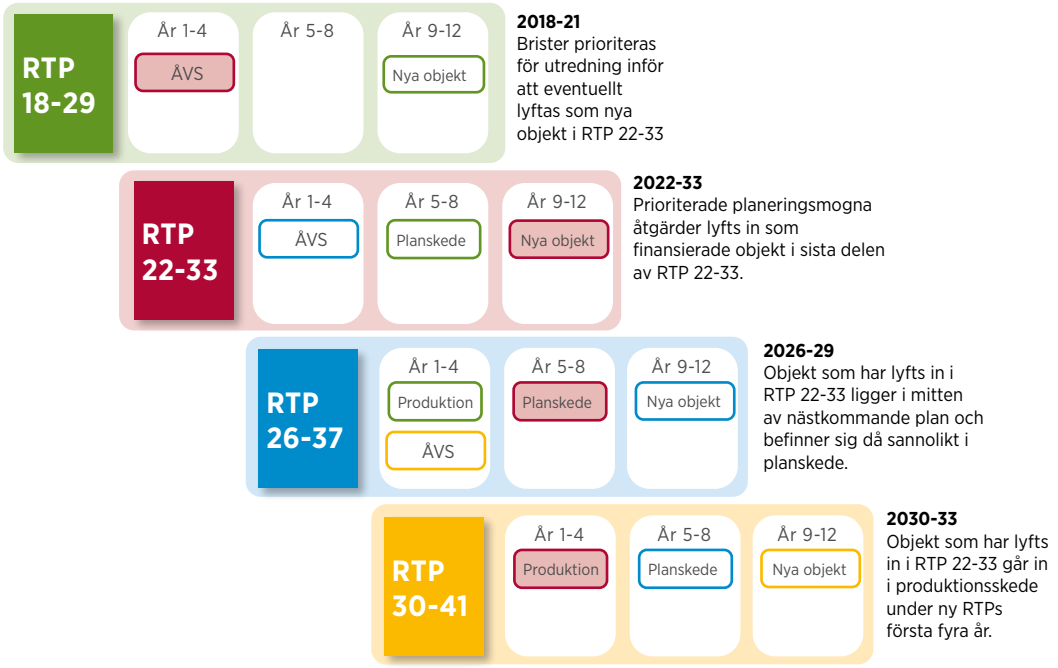
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur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

Rullande planering

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

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

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



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

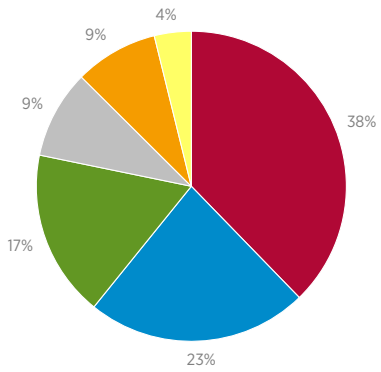
Låsningar i gällande regional transportplan för 2018-2029

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

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

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

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



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

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

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

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansiering nat plan 1/3

Inriktningsplanering

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

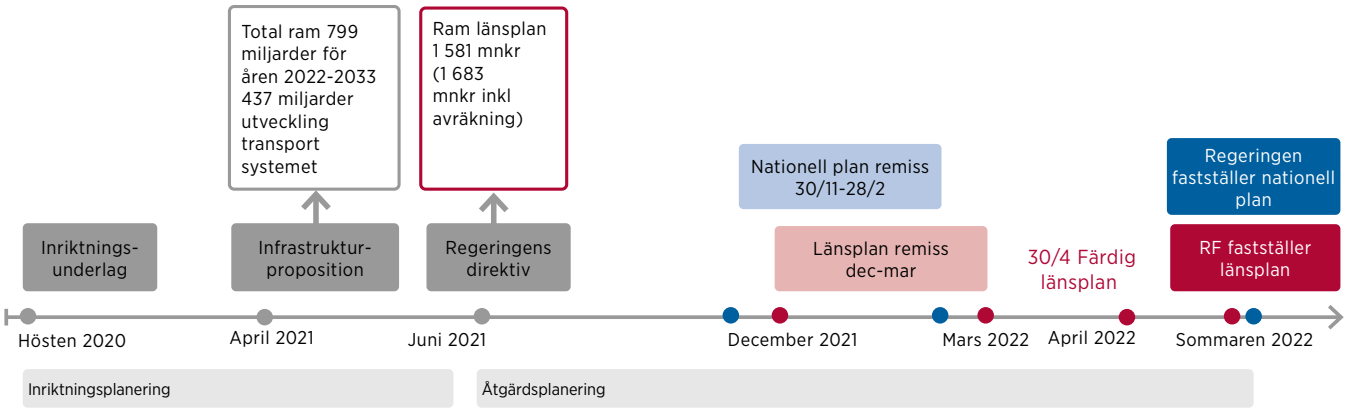
I *propositionen* som presenterades i april 2021 och beslutades av riksdagen i juni 2021 anges preliminära ramar för den nationella transportplanen. Riksdagen fattar beslut om den totala ekonomiska ramen.

Direktiv för åtgärdsplanering

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

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

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



Regional förankringsprocess för transportplaner

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

Politisk förankring

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

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

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

Förankring på tjänstepersonsnivå

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

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

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

Avgränsningssamråd för konsekvensbeskrivning

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

Regionalt seminarium

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

ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN PLANERING AV STATLIG TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Regeringen

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

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition

Trafikverket

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

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

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

REGIONALT UTVECKLINGSANSVAR

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

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

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

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

FYRSTEGSPRINCIPEN

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSTYPER

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

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

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

Fysisk planering av åtgärder

Utredningar av brister i transportsystemet

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

Genomförande av åtgärder

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

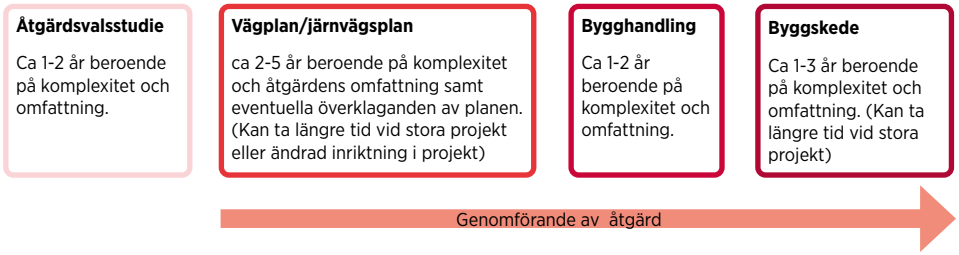
Investeringsåtgärder i det statliga transportsystemet planeras och utförs av Trafikverket. Trafikverkets investeringsverksamhet är en ren beställarorganisation vilket betyder att samtliga projektskeden projektleds av Trafikverket men handlas upp och utförs av konsult- respektive entreprenadföretag. Från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

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

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

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

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



NATIONELLA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Transportpolitiska mål

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

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

Sveriges miljömål

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

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

Klimatmål

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

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

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

Etappmål för trafiksäkerhet

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

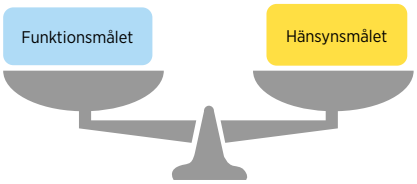
- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

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

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



SVERIGES MILJÖMÅL

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

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

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



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI (RUS)

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

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

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

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

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

REGIONALA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Länets mål för tillgänglig utvecklingskraft i Regional utvecklingsstrategi (RUS)

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

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

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

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

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

- Planeringen av transportinfrastruktur ska stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

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

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

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmets beskrivning av framtida linjenät i länet[1].

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

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

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

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

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

Tillgänglighet Fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken

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

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

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

För att konkretisera arbetet och de prioriteringar som behöver göras för att minska länets klimatpåverkan är strategin indelad i sju fokusområden varav transporter och resor är ett. För fokusområdet anges två mål:

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

Följande inriktningar inom fokusområdet bedöms ha särskilt stor bäring på den regionala transportplanen:

Satsning på järnvägen Verka för flytt av godstransporter från väg till järnväg där infrastruktur finns tillgänglig samt verka för upprustning och utveckling av järnvägsinfrastrukturen.

Förändrade resvanor Verka för beteendeförändring och skapa incitament för att överföra resandet från bil till kollektivtrafik och cykel. Detta gäller särskilt sträckor under 5 kilometer och riktat till grupper som idag i låg utsträckning nyttjar dessa transportmedel (exempelvis utifrån socioekonomi, kön och ålder).

Reduktion av det totala transportbehovet Ett reducerat totalt transportbehov och en total minskad energianvändning i transportsektorn är centrala för att minska utsläppen. Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv är det inte heller tillräckligt att enbart satsa på omställning av fordonsflottan eftersom transporter även påverkar exempelvis luftkvalitet och buller.



KLIMAT- OCH ENERGISTRATEGI FÖR JÖNKÖPINGS LÄN

På regeringens uppdrag har Länsstyrelsen tagit fram en regional klimat- och energistrategi med klimatmål för Jönköpings län. Strategins syfte är att ange en gemensam inriktning för klimat- och energiarbetet i offentlig sektor, näringsliv och civilsamhälle i Jönköpings län. Länets gemensamma vision är att tillsammans skapa ett klimatsmart plusenergilän senast 2045.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE (RSS)

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

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





SYDSVENSKA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Utgångspunkter för framtida utveckling av infrastruktur

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

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

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

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

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

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

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

MEGATRENDERNAS PÅVERKAN PÅ TRANSPORTSYSTEMET I JÖNKÖPINGS LÄN

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

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

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

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

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

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

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

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

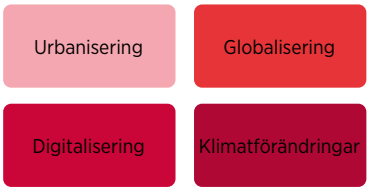
Transportsnålt samhälle Klimatomställningen handlar i grunden om att jordens resurser ska räcka både för dagens befolkning och framtida generationer. Genom en planering som bidrar till ett minskat transportbehov kan tillgänglig infrastruktur nyttjas på ett bättre sätt. En ökad digitalisering ger ökade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

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

MEGATRENDER

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

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

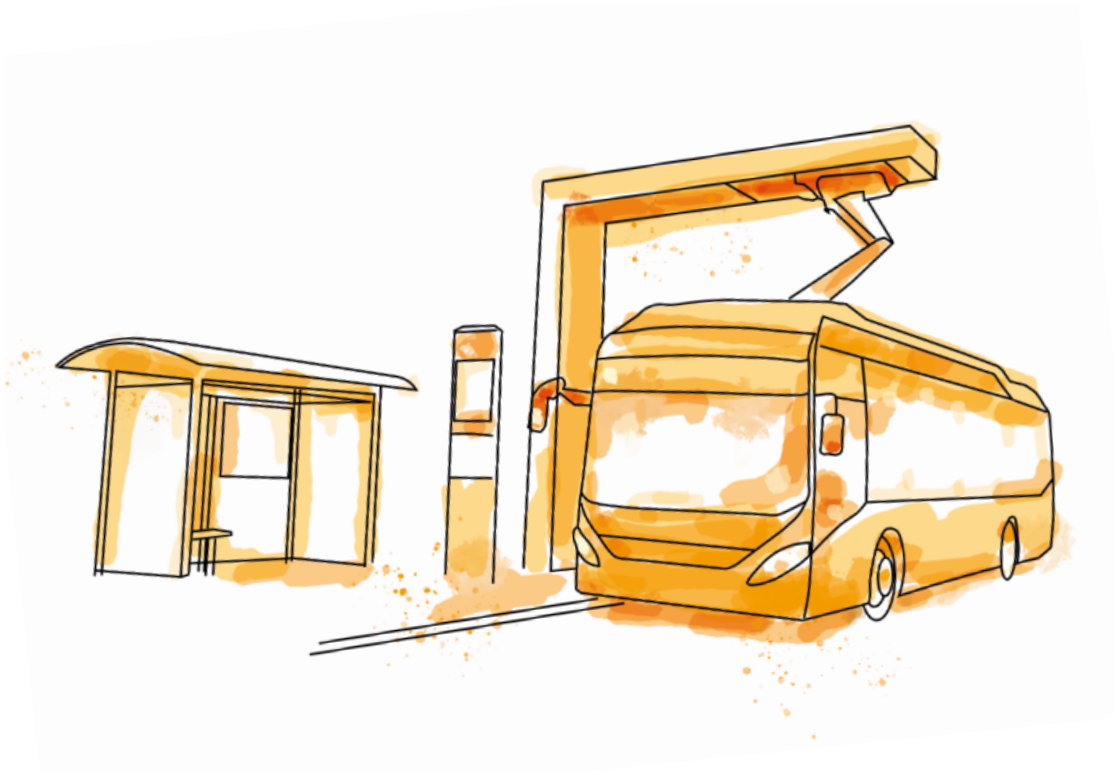


Globalisering och urbanisering drivs av ekonomiska förändringar med tilltagande världshandel och globala värdekedjor samt städernas tilltagande betydelse som ekonomiska motorer.

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

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

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

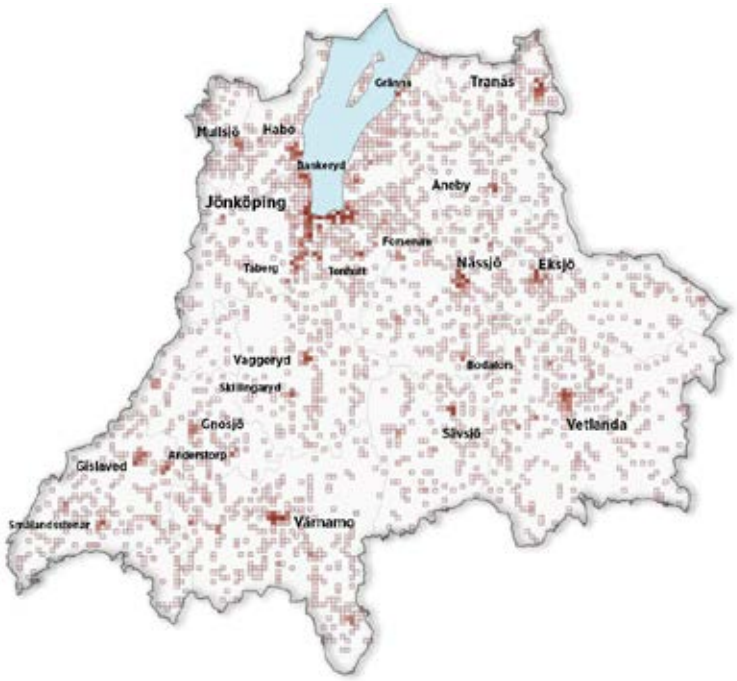


2. Länets förutsättningar och behov

ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING AV LÄNET

Geografisk fördelning och flyttmönster

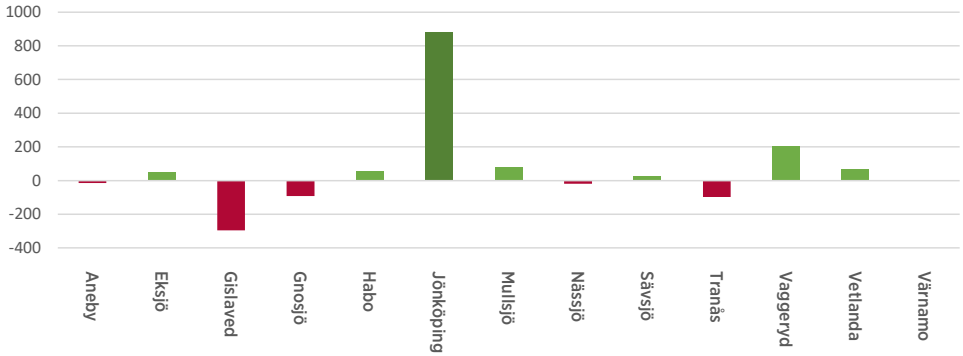
Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 361 000 invånare bor ca 40 % i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets cirka 80 tätorter har endast sju tätorter över 10 000 invånare, fler än 70 orter har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



	År 2020	Prognos år 2035	Ökning	Invånare kommunhuvudort	Andel boende i tätorter	Byggda bostäder[1]
Aneby	6 821	6 879	1%	3 668	62%	9,6 8,4
Eksjö	17 788	18 554	4%	10 864	79%	31,2, 25,2
Gislaved	29 635	31 415	5%	10 269	82%	17,8, 15,6
Gnosjö	9 614	9 257	-4%	4 472	75%	7,2, 6,2
Habo	12 589	15 559	23%	8 516	75%	10,8, 59,2
Jönköping	142 427	163 469	15%	100 259	90%	606,4, 124,2
Mullsjö	7 385	7 652	5%	5 749	88%	21,8, 9,8
Nässjö	31 563	32 879	4%	18 472	83%	23,2, 23,4
Sävsjö	11 721	12 035	2%	5 605	75%	8,0, 12,2
Tranås	18 903	19 412	2%	14 774	85%	28,8, 24,6
Vaggeryd	14 532	17 137	18%	5 556	76%	43,8, 25,4
Vetlanda	27 502	26 548	-3%	13 674	77%	26,2, 36,4
Värnamo	34 530	37 013	7%	19 778	80%	52,0, 33,8

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

Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin andel av länets befolkning åren 2010-2020. Detta är en trend som väntas förstärkas ytterligare under kommande planperiod[1]. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos[2] att öka med 9% från 365 000 personer år 2020 till 400 000 personer år 2035.



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

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

(RJL/SCB, 2021)

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

NODSTRUKTUR KOPPLAD TILL SYDSVENSK SYSTEMANALYS

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

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

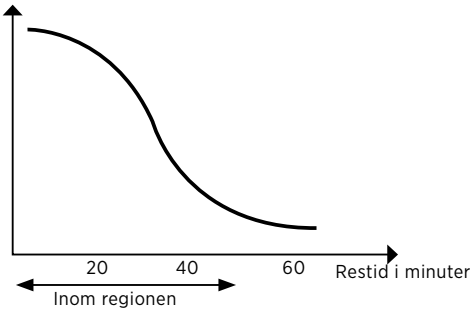
Regionala kärnor är orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland och som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service. Bland kriterierna ingår bland annat att inpendlingen är större än utpendlingen.

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

TILLGÄNGLIGHET GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLVÄXT

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

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



Pendlingsbenägenhet som en funktion av tidsavstånd

Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper[1].

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på något lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö, Gislaved och Vetlanda[2].

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

Bostadsbyggande

Jönköpings län har en hög byggtakt av bostäder och knappt 1 200 bostäder färdigställdes under 2020, av dessa byggdes mer än hälften i Jönköpings kommun. Samtidigt tillkom 1 711 nya hushåll och 1 411 nya invånare i länet vilket innebär att bostadsbyggandet sannolikt inte räcker för att mätta efterfrågan. Det råder underskott på bostäder i 11 av länets 13 kommuner, bostadsbristen är framförallt knuten till kommunernas centralorter och är svårare för vissa grupper, tex ungdomar[3].

Länet har i grunden en hög andel småhus, dock har bostadsbyggandet i form av hyresrätter och bostadsrätter i länets större tätorter ökat de senaste tio åren och är sedan 2013 andelsmässigt högre än byggnationen av äganderätter[4]. Denna trend kan bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt och ger också förutsättningar för ett ökat kollektivt resande

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i länet har en hög grad av små och medelstora företag inom tillverkning och industri, som är länets avgjort största bransch sett till omsättning. Särskilt hög andel tillverkningsindustri finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö[5].

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20-64 år som förvärvsarbetar, ligger på över 80% i hela länet (riksgenomsnitt 79,5%). Däremot är det endast Habo kommun som ligger över rikssnittet för disponibel inkomst[6].

Arbetsmarknader

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

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

Länets kommuner tillhör två FA-regioner[7]:

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

1 Näringslivsanalys RJL 2021
2 RJL/SCB
3 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
4 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
5 RJL/SCB
6 Bostadsförsörjningsanalys
7 Systemanalys RSS

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

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

Arbetspendling

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

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser[8].

Pendlingsströmmarna mellan länets kommuner och tillväxtmotorer utanför länet är relativt begränsade. Störst flöden finns i förhållandena Värnamo - Växjö (cirka 50 minuter med tåg och 1,05 timme med bil) och Tranås-Linköping (ca 45 minuter med tåg och 1 timme med bil). Restiderna mellan Jönköping och omgivande tillväxtnoder Borås, Skövde, Växjö och Linköping gör att pendlingsrelationerna mellan noderna inte är så stora[9].

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

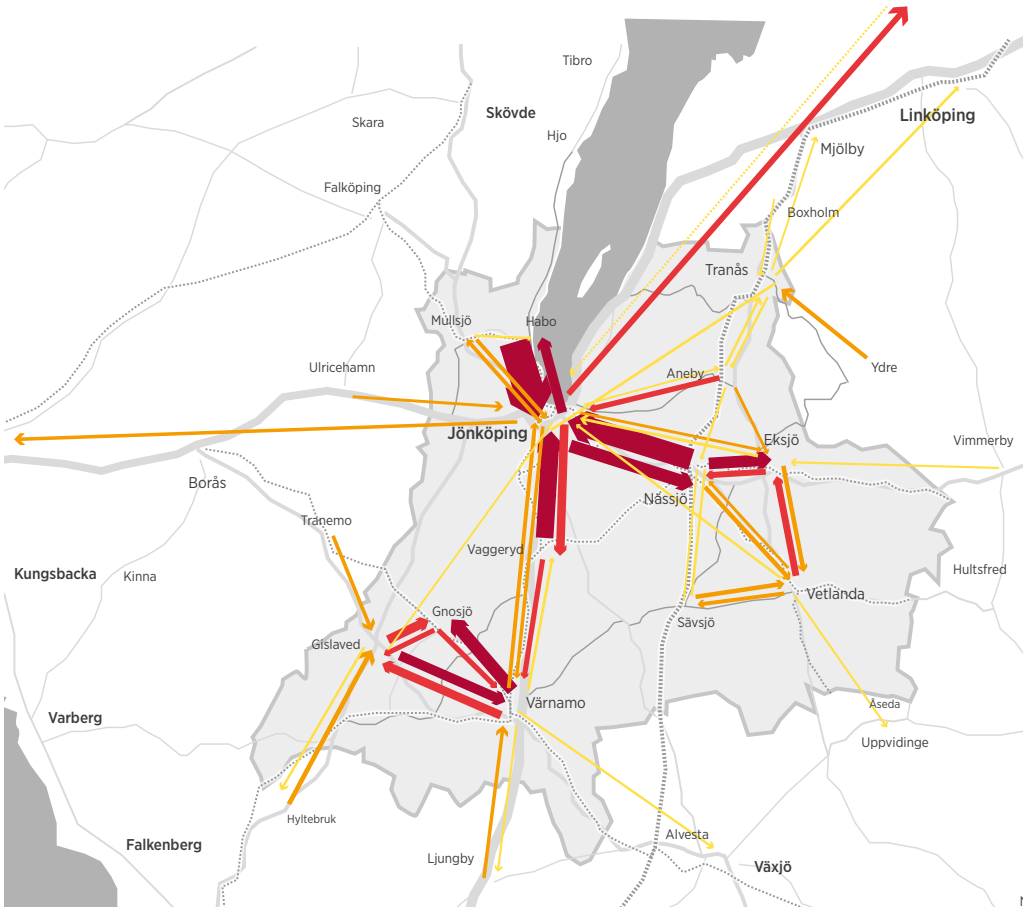
Restid under 45 minuter

Restid under 60 minuter

Restid under 90 minuter

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

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



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

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

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

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

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

8 Näringslivsanalys RJL 2021
9 SCB 2021



LÄNETS TRANSPORTSYSTEM

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

Övergripande transportstråk genom Jönköpings län

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

Stråket E4 och Södra stambanan

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

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

Västliga stråket utmed Rv 40

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

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

Ostliga stråket utmed Rv 40 och Rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan - Bockabanan

Interregional funktion
Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Rv 40 och Rv 47 är också betydelsfulla för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

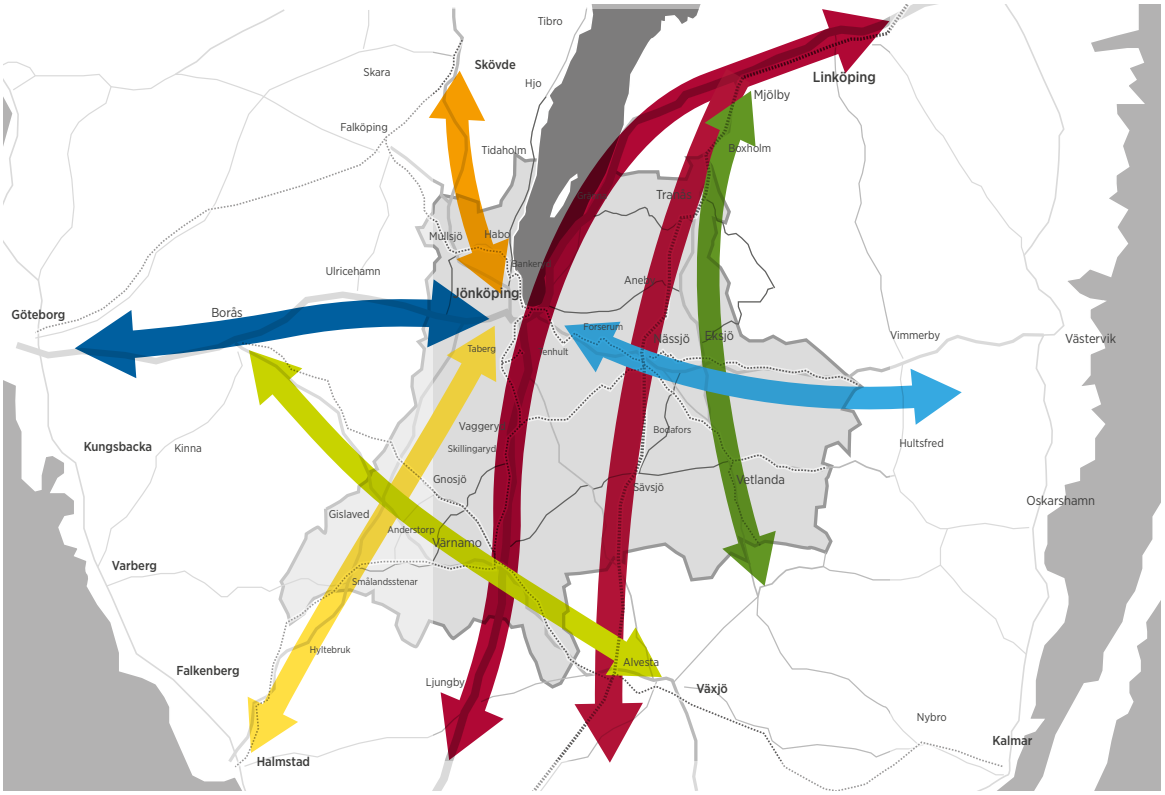
Regional funktion
Stråket är på regional nivå framförallt viktigt för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö.

Stråket Jönköpingsbanan och Rv 26/47

Interregional funktion

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

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



Kartan visar länets övergripande transportstråk

Stråket Rv 26 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 har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar - Halmstad.

Regional funktion
Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar - Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Y:et[1] som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionaltågsförbindelser..

Stråket utmed Rv 27 och Kust-till-kustbanan

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

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.

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

JÄRNVÄGSBANOR I JÖNKÖPINGS LÄN

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

Jönköpingsbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping. 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).

Kust-till-kustbanan 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.

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

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

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

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

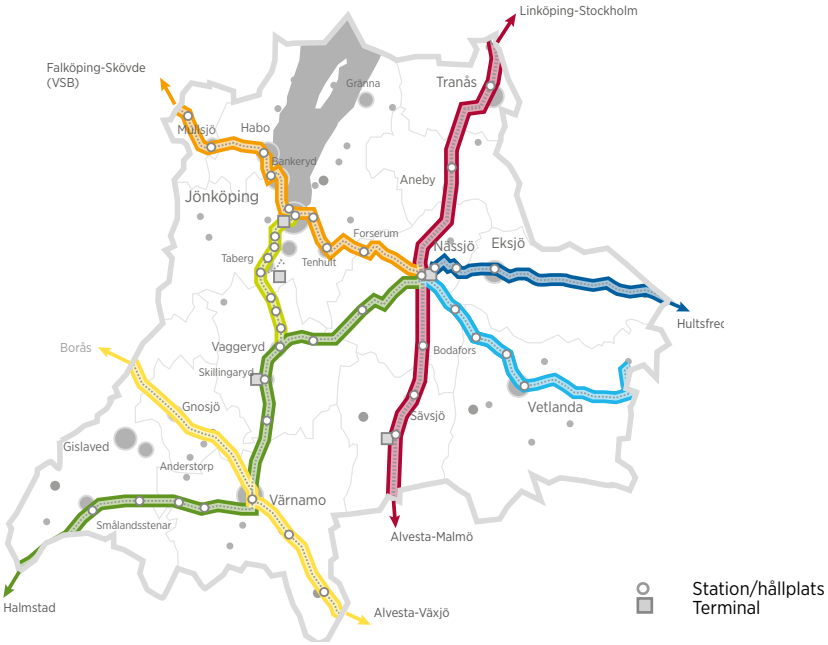


Sverigeförhandingens föreslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

Beskrivning av länets järnvägsnät

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

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



Godstransporter på järnväg

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

Nya stambanor

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

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

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

Behov och utmaningar järnvägsnät

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

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

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

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

Elektrifiering och höjda banstandarder På grund av JLTs elektrifiering av fordonsflottan behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo - Nässjö samt Nässjö - Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar (Halmstad). Sträckan Värnamo – Halmstad korsar länsgränsen till region Halland efter stationen Smålandsstenar, även järnvägen som ingår i region Halland är i behov av elektrifiering

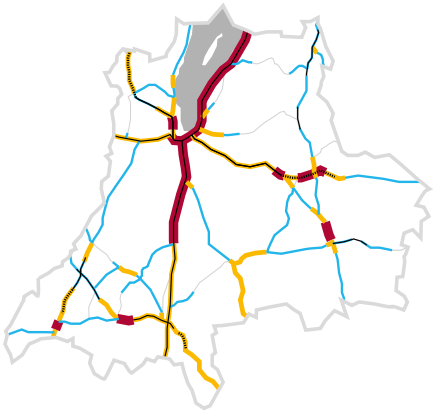
Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping - Vaggeryd, Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust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

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

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

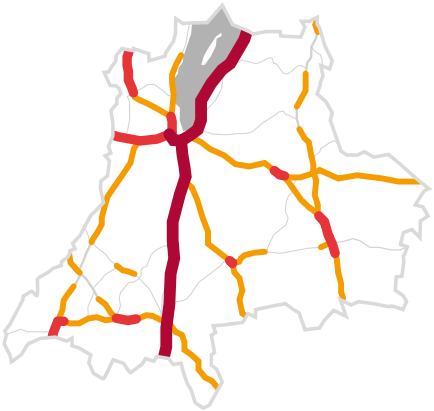
UTMANINGAR INTERMODALA TRANSPORTER

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



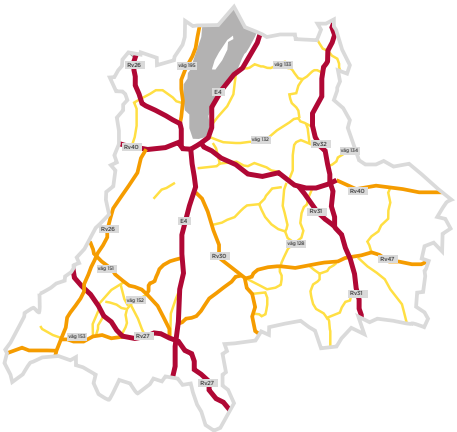
Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon (data NVDB)

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



Årsmedeldygnstrafik lastbilar (data NVDB)

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



Strategiskt vägnät för tyngre transporter

- Större volymer av tyngre transporter
- Stora volymer av tyngre transporter
- Kontinuerliga volymer av tyngre transporter

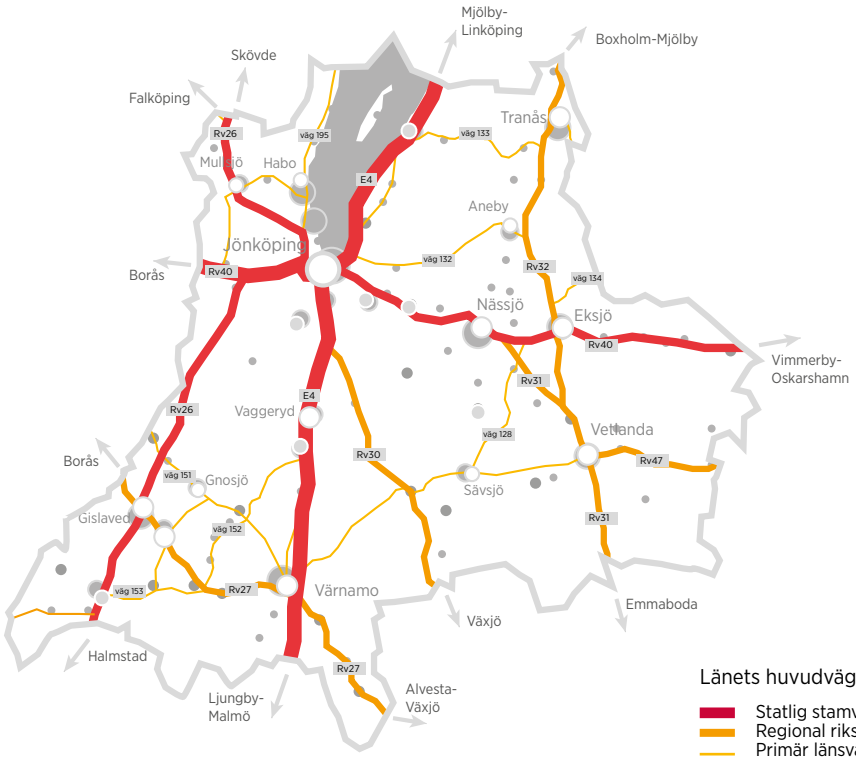
(Trafikverket)

Beskrivning av länets vägnät

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

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

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



Länets huvudvägnät

- Statlig stamväg
- Regional riksväg
- Primär länsväg

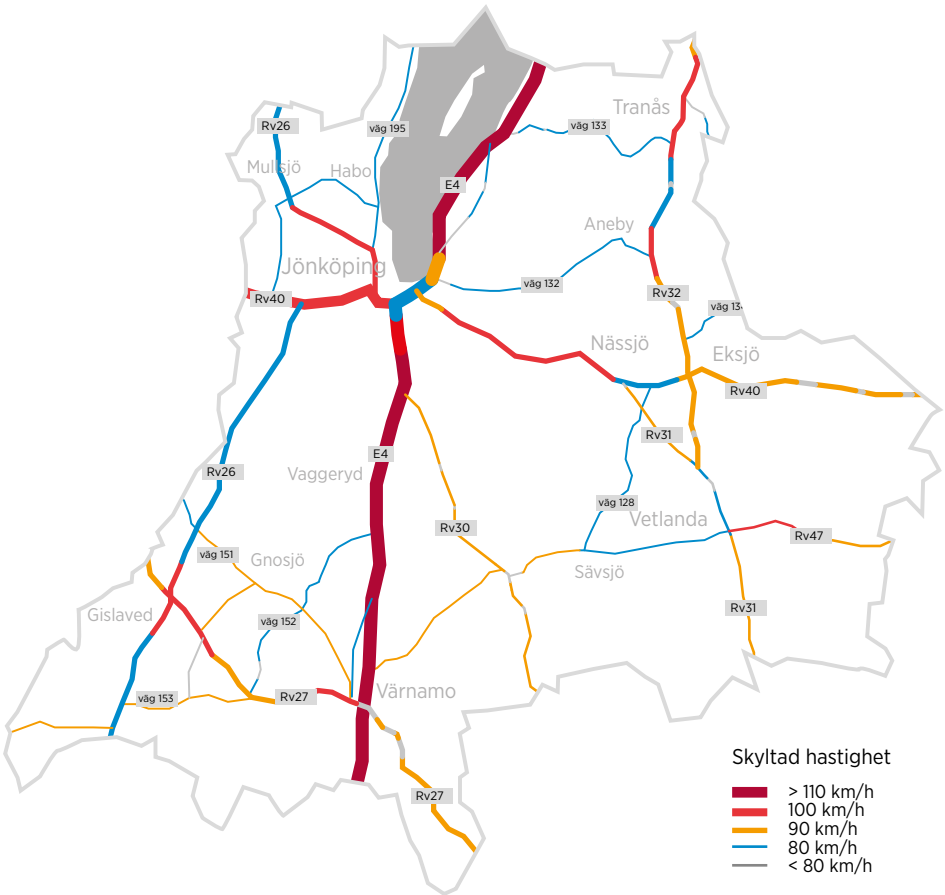
Behov och utmaningar länets vägnät

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

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

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

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



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

VÄGHÅLLARE

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

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

Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.

Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET

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

Kriterier för hastighetsöversyn:

- Vägar med mitträcke kan normalt ha hastighetsgränsen 100 km/h.

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

(Trafikverket)

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

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

BUSS ELLER TÅG?

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

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

Beskrivning av länets kollektivtrafik

Länets förutsättningar för kollektivtrafik

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

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. År 2017 hade 84% av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning[1].

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

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad[2]. 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.

LINJENÄT ÅR 2035

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

Nivå 1 Storregionala stråk

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

Nivå 2 Regionala stråk

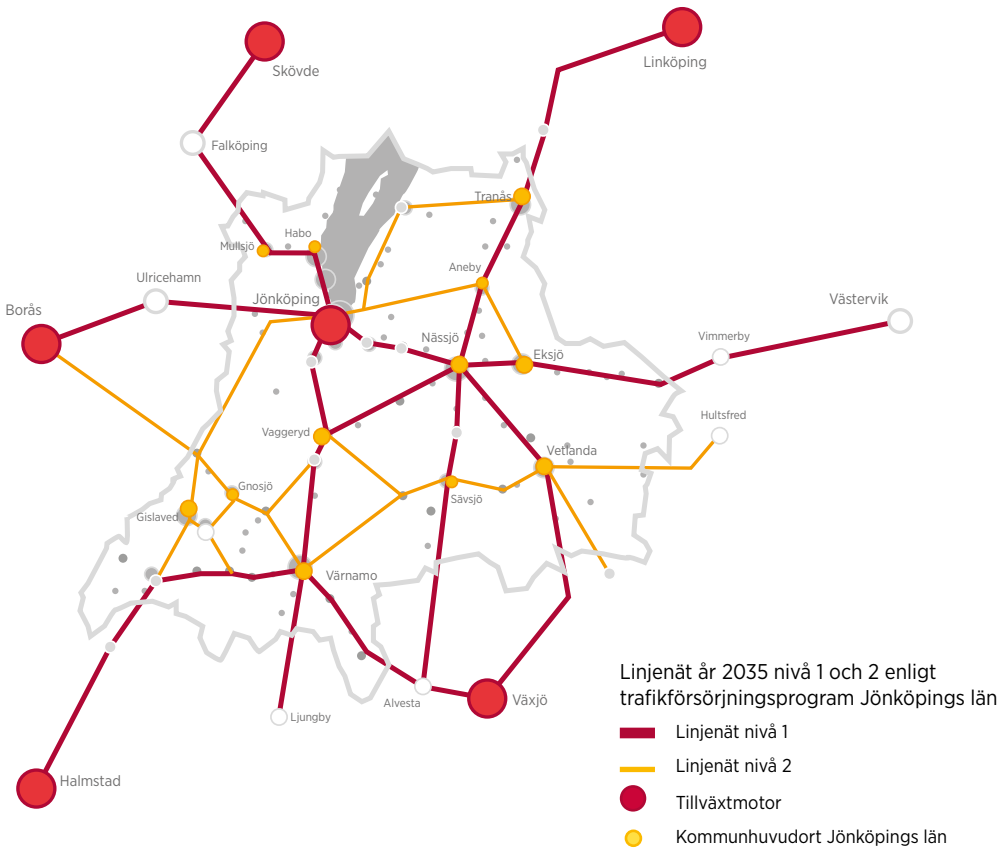
Stomnät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstorade arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

Nivå 3 Stadstrafik

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

Nivå 4 Närtrafik

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



1 SCB, 2017
2 Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram, 2021

Behov och utmaningar kollektivtrafik

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

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

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

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

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

MÅL OM RESTIDER 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektrivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

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

KRAV PÅ FUNKTIONELLT SAMBAND

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

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

Beskrivning av länets statliga gång- och cykelvägnät

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

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

Regional cykelstrategi

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

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

Behov och utmaningar statligt gång- och cykelvägnät

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

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

Beskrivning av flyg i länet

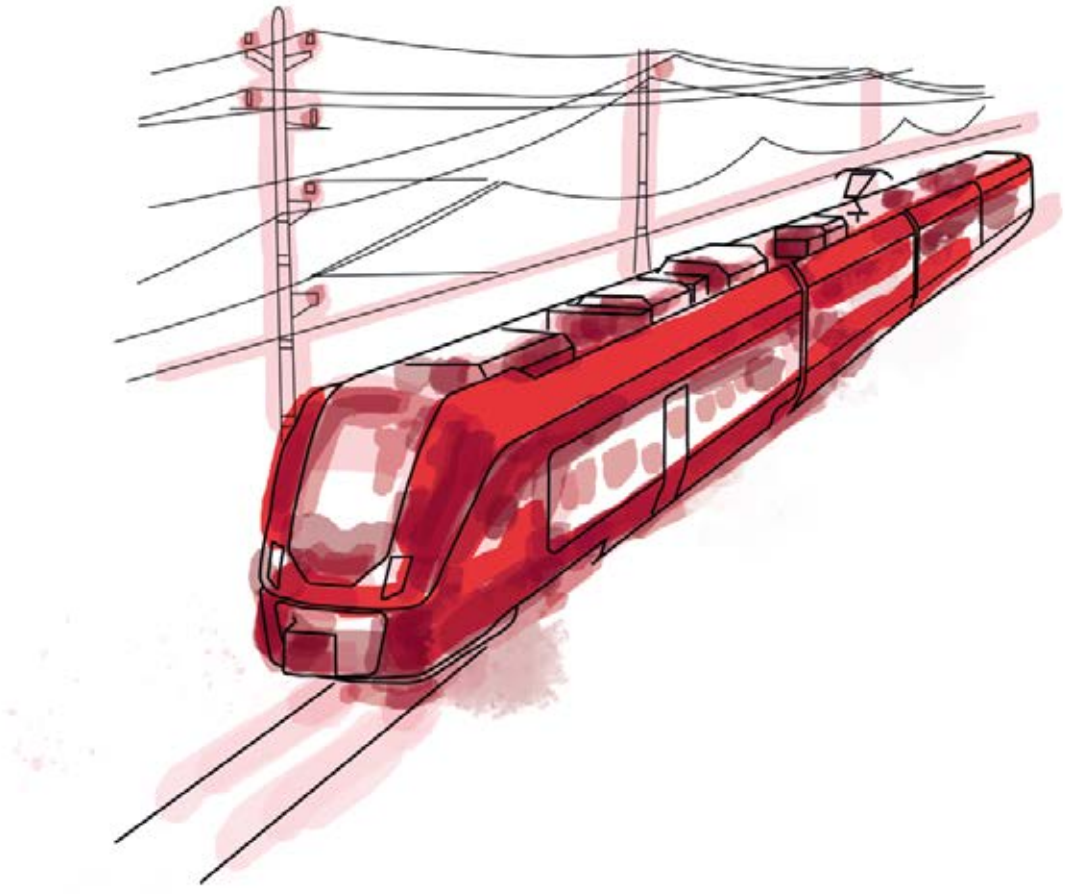
Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Jönköpings flygplats har ett strategiskt läge i Skandinavien vilket har gjort den till en hub för flygfrakt, en verksamhet som har utvecklats väl. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor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

Behov och utmaningar flyg i länet

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

FUNKTION REGIONALA FLYGPLATSER

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



3. Strategier

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

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

ALTERNATIVA STRATEGIER FÖR TRANSPORTPLAN

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

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

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

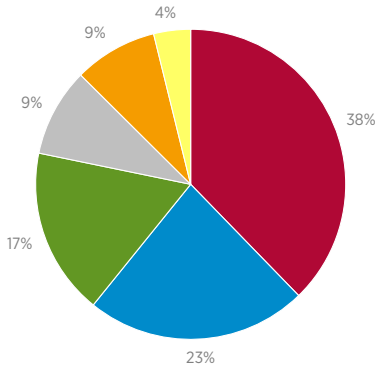
Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

LÅSNINGAR I GÄLLANDE TRANSPORTPLAN

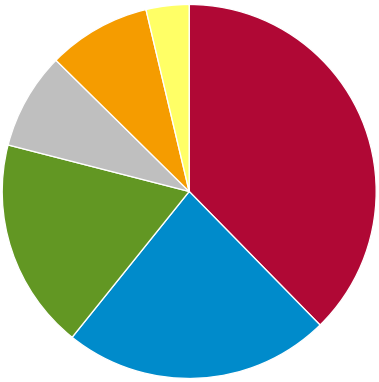
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod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

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

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



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

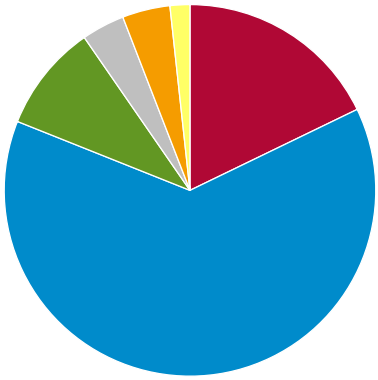


Alternativ BALANS strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

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

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

Anslagen för bidrag till flygplats respektive enskilda vägar behålls oförändrade.



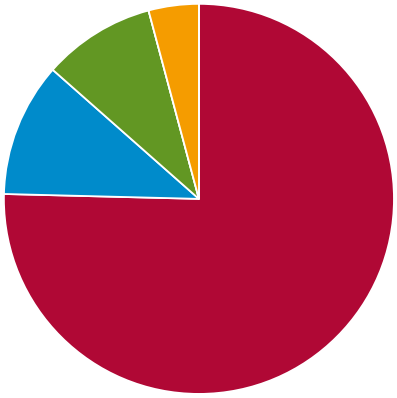
Alternativ VÄG innebär att fokus ligger på satsningar på större vägprojekt i viktiga regionala stråk.

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

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

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

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



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

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

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

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

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

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

INNEHÅLL RESPEKTIVE ALTERNATIV

Alternativ BALANS

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

Alternativ VÄG

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

[1] Objekt som finns med i Regional Transportplan 2018-29

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning

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

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

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

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

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

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

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

Metodik

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

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

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

BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöaspekter

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

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

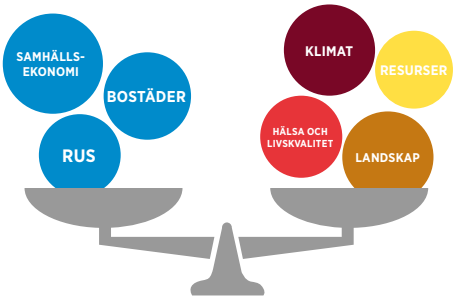
Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[1] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

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

1 Direktiven om åtgärdsplanering



Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Bostadsförsörjning

- Marknadsvärde för bostäder
- Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

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

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

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

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

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

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

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

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

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



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

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö

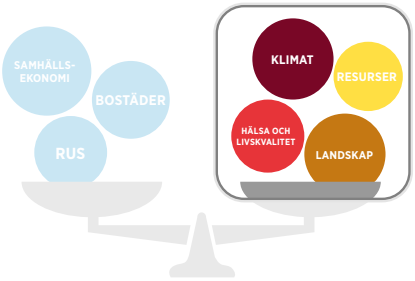

Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

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

SAMMANFATTNING AV BEDÖMDA KONSEKVENSER



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

Samlad bedömning miljöaspekter

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

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

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

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

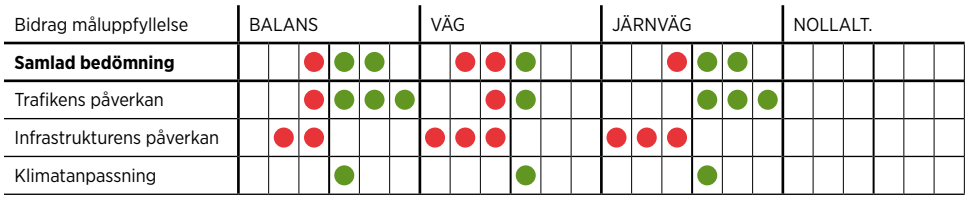
Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

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

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger.



Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

positivt bidrag

negativt bidrag

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

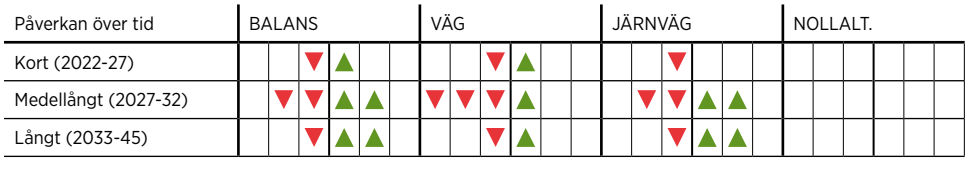
Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

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.

Klimatpåverkan över tid

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

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



Bidrag till måluppfyllelse över tid

positivt bidrag

negativt bidrag

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

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

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

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

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

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

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet 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.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

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

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

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

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

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

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

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

Påverkan på landskapet över tid

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

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

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

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

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

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

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

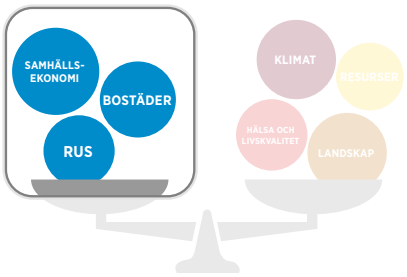
● positivt bidrag

● negativt bidrag

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

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

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



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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

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

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



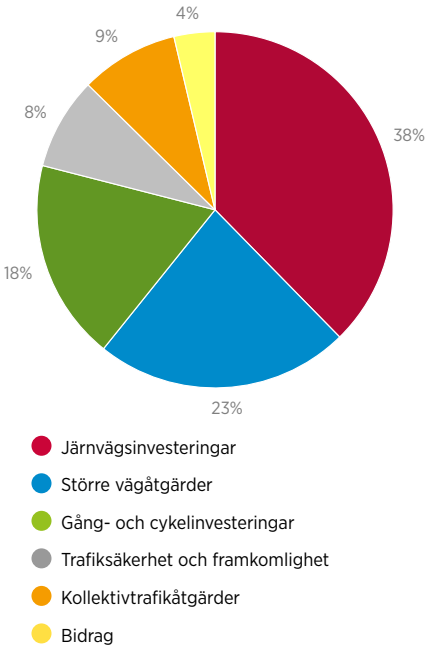
5. Planförslag

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

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

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

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



Prioriteringar inom planförslaget

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

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

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

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

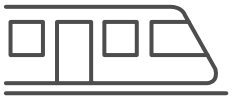
Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

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

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

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

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR



FINANSIERING AV JÄRNVÄGSÅTGÄRDER

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

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

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö - Eksjö och plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda) är regionalt namngivna objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha en uppdaterad SEB[1]. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering - de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

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

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

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

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

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



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

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

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

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

Mötesstation A6/Ryhov



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

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

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

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

Samfinansierade icke namngivna järnvägsåtgärder

Plattformsförlängningar

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

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

Järnvägsåtgärder med full regional finansiering



Plankorsningsåtgärder utmed sträckan Nässjö - Vetlanda

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

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

Åtgärden genomförs löpande under planens första hälft.

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



Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö

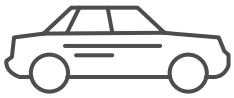
Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping – Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Nuvarande dieseltåg har begränsad återstående livslängd och Länstrafiken har inte för avsikt att köpa nya dieseltåg. Bananläggningen anses vara av god standard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

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö - Eksjö och trädsäkring.

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

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

STÖRRE VÄGÅTGÄRDER



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

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

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

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

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

Namngivna vägåtgärder



Rv 27 förbi Bor

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

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

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



Rv 27 Ulås - 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.

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



Väg 842 förbi Tenhult

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

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

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

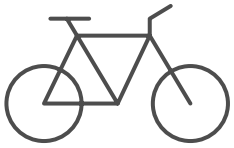


Rv 27 Bredaryd - Anderstorp

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

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

GÅNG- OCH CYKELINVESTERINGAR



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

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

Grunder för prioriteringar inom åtgärdsområdet

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

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

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

- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, 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 åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.
- **Geografisk balansering** Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av GC-åtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.

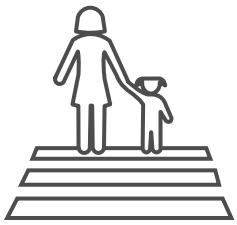
BESLUTADE ÅTGÄRDER FÖR GENOMFÖRANDE

Följande GC-åtgärder längs regionala statliga vägar är planeringsmogna och kommer att genomföras under planperiodens första hälft (2022-2027):

- GC-väg Habo - Furusjö
- GC-väg Kärda - Forsheda
- GC-väg Mullsjö - Furusjö

Objekten är inte att betrakta som namngivna åtgärder.

INVESTERINGAR I TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET



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

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

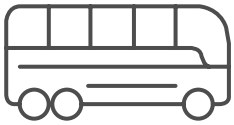
Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn.** Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.
- **Insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods.** Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT[1] över 2 000 fordon.)
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

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

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

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER



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

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

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

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Prioriteringsgrunderna gäller båda potterna inom åtgärdsområdet

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

BIDRAG



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

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Syfte och innehåll

Kommuner med icke statliga flygplatser kan årligen ansöka om statligt driftbidrag för att täcka underskott i flygplatsens drift[1]. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

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

Grunder för prioritering inom potten

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

Förutsättningar för genomförande

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

BAKGRUND TILL DRIFTSBIDRAG FÖR ICKE STATLIGA FLYGPLATSER

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

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

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

ENSKILDA VÄGAR

De vägar som staten och landets kommuner ansvarar för kallas **allmänna vägar**, vägar med annan väghållare är **enskilda vägar**.

För de enskilda vägar som är öppna för allmän trafik kan bidrag till drift och underhåll beviljas av Trafikverket via pengar från underhållsanslaget, och i vissa fall från berörd kommun.

Avsatta medel i den regionala transportplanen utgör inte ett ytterligare driftbidrag utan är ett bidrag till nyinvesteringar eller större reinvesteringar som exempelvis byte av en uttjänt bro.

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

REGIONALA UTREDNINGSBEHOV

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

Bakgrund

Syfte

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

Avgränsning

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

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

Innehåll

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

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2022-2025 Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet ”större vägåtgärder”. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.

Längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025 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.

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.

NAMNGIVNA ÅTGÄRDER

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

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

Brister att utreda

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2022-2025

Rv 27 Forsheda-Bredaryd

Rv 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT knappt 9 500 fordon varav 1255 lastbilar)[1] och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade. Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Rv 32 Eksjö - Sunneränga och Marbäck- Traneryd

Väg 32 har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter och är regionalt betydelsefull för arbetspendling mellan kommunerna på Höglandet. Vägsträckorna (ÅDT ca 3 900 fordon/dygn varav 800 lastbilar)[1] har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst kopplat till mötesolyckor och korsningar. Sträckorna har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025

Rv 30 Stigamo - Växjö

Rv 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Rv 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige. Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 600 och 3 200 fordon/dygn varav knappt 800 lastbilar)[1]. Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. Genom pågående hastighetsöversyn har hastigheten i stråket sänkts vilket innebär en sämre tillgänglighet. Syftet med en utredningen bör vara att studera åtgärder för att höja tillgängligheten utan att kräva omfattande ombyggnationer.

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 Rv 27 (Gislaved - mot V Götaland och Bor - mot Kronoberg).

Pendlingsstråk Habo - Jönköping

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

Rv 32

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av Rv 32 genom länet. (Tranås mot Östergötland och söder om Eksjö).

Rv 31/47 Gisshult-Ekenässjön

Bristerna på sträckan bör utredas i 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.

1 Utdrag ur NVDB på Trafikverket.se

GENOMFÖRANDE AV REGIONAL TRANSPORTPLAN

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

Järnvägsinvesteringar



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

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

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

Större vägåtgärder



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

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

Gång- och cykelinvesteringar



Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån prioriteringskriterier i regional transportplan och kommande plan för genomförande av cykelåtgärder på regional statligt vägnät[1].

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 medfinansering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

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

UTREDNINGSTYPER

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

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

Funktionsstudier

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

Projekteringsförberedande inventeringar och strategier

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

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

ANSVAR HÅLLPLATSER

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

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

Ansvar för busshållplatser

Hållplatsdel	Ansvaret omfattar	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kn vägnät
Körytor, markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	TRV	Kn
Pendlarparkering: allmän belysning och ev planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Kn	Kn
Väderskydd: belysning, utrustning och ev el	Renhållning, skötsel, underhåll, armatur och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kn	Kn
Hållplatsutrustning (fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kn	Kn
Informationsbärare stolpe och hpl-topp	Renhållning, skötsel och underhåll	JLT	JLT
Anslutande GC-väg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	TRV	Kn

TDOK 2014:0073, Stationshandboken

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

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

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansering[2]. 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 medfinansering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

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

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

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

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

Bidrag

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

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

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

Investeringsbidrag för enskilda vägar

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

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

UPPFÖLJNING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

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

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

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

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande 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 i transportinfrastruktur som planeras i länet behöver förslaget till regional transportplan läsas tillsammans med förslaget till nationell transportplan.

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

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

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

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Mötesstation A6/Ryhov

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Namngivna vägobjekt nationell plan



Rv 40 Nässjö - Eksjö

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

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

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



Rv 40 Förbi Eksjö

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

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

Arbetet med vägplan för åtgärden beräknas starta 2022.

Rv 26 Mullsjö - Slättäng



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

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en 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 faunapassager planeras längs sträckan och GC-förbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2025 med 2-3 års byggtid.

Rv 26 Hedenstorp - Månseryd



Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, 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 förslag till Nationell plan för transportinfrasturktur.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält



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

Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved



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

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

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

STÖRRE INVESTERINGSÅTGÄRDER I VÅRA GRANNLÄN

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

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

Hallands län

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

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

Kalmar län

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

Kronobergs län

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

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

Östergötland

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

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

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

Fullständig konsekvensbeskrivning

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

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsningssamråd

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

Tidsmässig avgränsning

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

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

Geografisk avgränsning

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

Avgränsning i sak

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

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

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

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

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

KRAV PÅ INNEHÅLL MKB

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- en **sammanfattning av planens innehåll,** dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
- en identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
- uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs**, **miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt**, **befintliga miljöproblem** som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur **hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål 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 s**käl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
- en redogörelse för de åtgärder som planeras för **uppföljning och övervakning** av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
- en **icke-teknisk sammanfattning**

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

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
- allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

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

PÅVERKAN, EFFEKT OCH KONSEKVENS

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

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



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

Metodik för bedömning av konsekvenser

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

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

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

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

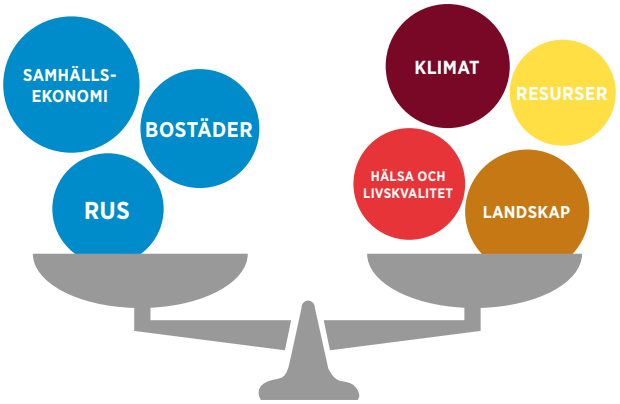
Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med **fokusområden** som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029[1].

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[2] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.



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

1 MKB för Nationell transportplan 2018-2029, Trafikverket
2 Direktiven om åtgärdsplanering

Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

Trafikens klimatpåverkan

Infrastrukturens klimatpåverkan

Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

Buller och vibrationer

Aktivt resande

Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

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

Luft

Emissioner av luftföroreningar

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

Biologisk mångfald

Växtliv

Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse

Forn- och kulturlämningar

Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

Skyddsvärda områden

Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

Flöden och nivåer

Dricksvatten

Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättring av medborgarnas resor

Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder

Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser

Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet

Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

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

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

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

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

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

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

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



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

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö


Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

Koppling fokusområde KLIMAT

Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Koppling fokusområde LANDSKAP

Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING

Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

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

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Bedömningsgrunder

Delaspekt trafikens påverkan

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

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

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

Delaspekt infrastrukturens påverkan

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

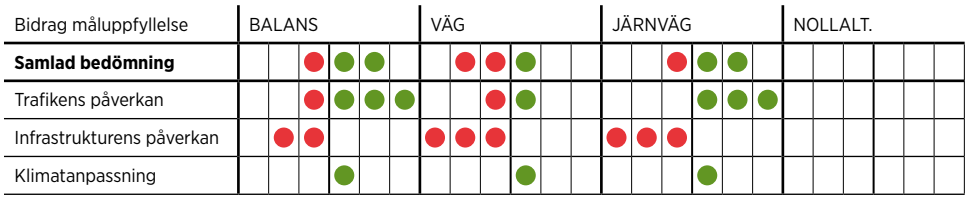
Delaspekt Klimatanpassning

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

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger.



Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

positivt bidrag

negativt bidrag

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

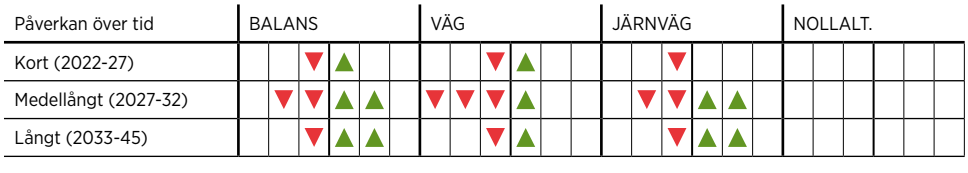
Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

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.

Klimatpåverkan över tid

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

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



Bidrag till måluppfyllelse över tid

positivt bidrag

negativt bidrag

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

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

Trafikens påverkan

Alternativ BALANS

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

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

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

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

Alternativ VÄG

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

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

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

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

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

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik Inga effekter.

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

Energieffektivitet Ingen påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Alternativ BALANS

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

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

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

Alternativ VÄG

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

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation.

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

Nollalternativ

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

KALKYLERADE UTSLÄPP AV CO2-EKVIVALENTER INFRASTRUKTUR

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

Åtgärder som finns i samtliga strategialternativ

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

Åtgärder som finns i BALANS och JÄRNVÄG

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

Åtgärder som finns i BALANS och VÄG

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

Åtgärder som finns i VÄG

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

Åtgärder som finns i JÄRNVÄG

- Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda 32 565 ton

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

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

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

Klimatanpassning

Alternativ BALANS

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

Alternativ VÄG

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

Nollalternativ

Ingen tillkommande klimatanpassning, risker kopplat till åldrande anläggning.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Bedömningsgrunder

Delaspekt Människors hälsa

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

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

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

Delaspekt Befolkning

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

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

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

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

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

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

Delaspekt Luft

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

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

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

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

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

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

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

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

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet 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.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

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

Människors hälsa

Alternativ balans

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

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

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

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

Alternativ väg

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

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

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

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

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

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

Alternativ järnväg

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

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

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

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

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

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

Nollalternativ

Fysisk aktivitet Inga positiva effekter

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

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

Befolkning

Alternativ BALANS

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

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

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

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

Alternativ VÄG

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

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

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

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

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

Alternativ järnväg

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

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

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

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

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

Nollalternativ

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

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Inga effekter

Jämställdhet mellan kvinnor och män Inga effekter

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

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Inga effekter

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

Luft

Alternativ BALANS

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

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

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

Alternativ VÄG

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

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

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

Nollalternativ

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

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

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Bedömningsgrunder fokusområde LANDSKAP

Delaspekt Naturmiljö

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

Delaspekt Kulturmiljö

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

Delaspekt Landskapsbild

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

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

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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



Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

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

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

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

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

Påverkan på landskapet över tid

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

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

Delaspekt naturmiljö

Alternativ BALANS

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

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

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas 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 och Bredaryd - Anderstorp 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 GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ VÄG

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

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas 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, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd 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 GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ JÄRNVÄG

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

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

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

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

Delaspekt kulturmiljö

Alternativ BALANS

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

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

Alternativ VÄG

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

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

Nollalternativ

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

Delaspekt landskapsbild

Alternativ BALANS

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

Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner.

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

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

Alternativ VÄG

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

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

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

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

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

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Ingen påverkan

FOKUSOMRÅDE RESURSHUSHÅLLNING

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

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Bedömningsgrunder fokusområde Resurshushållning

Delaspekt Mark

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

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

Delaspekt Materiella tillgångar

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

Delaspekt Vatten

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

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

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

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

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

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

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

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

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

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Delaspekt mark

Alternativ BALANS

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

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

Alternativ VÄG

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

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

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt mark.

Delaspekt materiella tillgångar

Alternativ BALANS

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

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

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

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

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

Alternativ VÄG

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

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

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

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

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

Alternativ JÄRNVÄG

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

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

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

Nollalternativ

Ingen påverkan på areella näringar.

Delaspekt vatten

Alternativ JÄRNVÄG

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

Alternativ VÄG

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

Alternativ BALANS

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

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt vatten.

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

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

FOKUSOMRÅDE SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Bedömningsgrunder fokusområde ekonomisk utveckling och regional utveckling

Delaspekt Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning[1] för namngivna objekt.

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

Delaspekt Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder Bedömning av hur investeringar påverkar marknadsvärdet för bostäder genom att tillskapa ökad tillgänglighet i områden med ett jämförelsevis lågt tryck på bostadsbyggande.

Strukturbildande infrastruktur Bedömning av hur planalternativen stödjer eller motverkar planering för bostäder i lägen som har potential för yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Delaspekt Regional Utvecklingsstrategi

Järnvägsförbindelser Bedömning av hur alternativen prioriterar länets befintliga järnvägar och främjar person- och godstransporter med tåg.

Kollektivtrafik Bedömning av hur alternativen stärker kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Målpunkter Bedömning av hur alternativen verkar för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas)och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

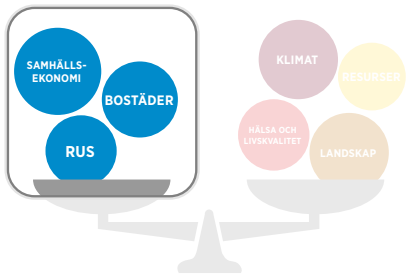
● positivt bidrag

● negativt bidrag

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

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

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



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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

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

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ BALANS

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster.

Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten och Anderstorp - Bredaryd samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ VÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Samtliga namngivna objekt i alternativet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten, rv 27 Anderstorp - Bredaryd, rv 32 Eksjö - Sunneränga, Forsheda - Bredaryd (över kant) samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ JÄRNVÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Att påbörja upprustning av sträckan Nässjö - Vetlanda ger kraftigt negativ NNK, i synnerhet om projektet genomförs etappindelat då de nyttor som uppstår vid elektrifiering först faller ut efter planperioden.

Rv 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygsntrafik och restidsförkortningar. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte

att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning och elektrifiering av sträckan Nässjö-Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på elektrifiering och byggande av mötesspår på banan faller sannolikt inte ut under planperioden.

Rv 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Bostadsförsörjning

Alternativ BALANS

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö, Jönköpingsbanan samt Eksjö. Ett stationsläge vid A6/Ryhov bedöms ge ökade marknadsvärden för bebyggelsen i stationens närområden.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Planalternativet innehåller jämförelsevis hög andel medel för GC-åtgärder och kollektivtrafik. Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg, gång- och cykel och kollektivtrafik och bedöms i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Alternativ VÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativets satsningar på järnväg, GC och kollektivtra-

fik bedöms i viss mån stödja en strukturbildande bostadsutveckling, dock riskerar den stora tyngdpunkten på större vägåtgärder att verka i motsatt riktning och snarare bidra till en mer utspridd bostadsutveckling och därmed behov av större transportarbete.

Alternativ JÄRNVÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Förutsatt att fortsatta satsningar görs på Vetlandabanan även i nästa planperiod kan upprustningen av banan bidra till ökade marknadsvärden i mer stationsnära lägen i Vetlanda.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg och bedöms genom detta i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Nollalternativ

Marknadsvärde för bostäder Nollalternativet bedöms bidra svagt negativt till trenden av vikande marknadsvärden för bostäder på längre pendlingsavstånd från regioncentra.

Strukturbildande infrastruktur Nollalternativet bedöms på sikt bidra till en mer utspridd bebyggelse ochmotverkar på så vis negativt måluppfyllelse.

Mål om tillgänglighet i regional utvecklingsstrategi

Alternativ BALANS

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av satsningar på Y:et, mötesstation A6/ Ryhov och elektrifiering Nässjö - Eksjö.

Stärkt kollektivtrafik Det alternativ som ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråket rv 27 Anderstorp - Bor. Alternativet möjliggör jämförelsevis störst utbyggnad av GC-väg utmed statlig väg i länet vilket är positivt för att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ VÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan Y:et, i övrigt driver alternativet inte mot delstrategin i RUSen.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråken rv 27 och rv 32.

Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ JÄRNVÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av aktiv satsning på regionala banor.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et, och mötesstation A6/Ryhov. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. De största nyttorna kopplat till trafikering för sträckan Nässjö - Vetlanda faller förmodligen inte ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kant.

Alternativet innebär att mindre pengar avsätts för kollektivtrafikanläggningar än i gällande plan, vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt rv 27 förbi Bor.

I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar. Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Nollalternativ

Upprustning av järnvägar Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Sammanbundna målpunkter Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Region
Jönköpings län

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 60-70

Tid: 2022-04-12 kl. 08:30

Plats: Klubbhusgatan 13, Hus C, Våning 1, Regional Utveckling, sal Tomtebacka

§ 66

Regional Transportplan för Jönköpings län 2022-33

Diarienummer: RJL 2021/1077

Beslut

Presidiet föreslår nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Ställa sig bakom regional transportplan för Jönköpings län 2022-33, tillsammans med kompletterande justeringar enligt bifogad bilaga.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet. Planen har varit på remiss i länet under perioden 2021-12-16 -2022-03-18, efter remissomgången har mindre justeringar gjorts av plandokumentet.

Beslutsunderlag

- Yttranden från kommuner och regioner
- Missiv daterat 2022-04-08
- Förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Presidiet yrkar bifall till framtagen regional transportplan för Jönköpings län 2022-33, samt hänvisar till framtagna justeringar daterade 2022-04-06, enligt *bilaga 1*.

Per-Allan Axén (M) kommer att inkomma med en protokollsanteckning innan nämndsammanträdet den 19 april 2022.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Regionstyrelsen

Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Föreslår Regionstyrelsen att godkänna föreliggande förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet. Planen har varit på remiss i länet under perioden 2021-12-16 -2022-03-18, efter remissomgången har mindre justeringar gjorts av plandokumentet.

Information i ärendet

Inkomna synpunkter

Region Jönköpings läns förslag till regional transportplan för 2022 – 2033 har remitterats under perioden 2021-12-16 -2022-03-18. Under remisstiden inkom yttranden från 32 remissinstanser, varav tolv stycken från länets kommuner.

Generellt uppger länets kommuner att de är nöjda med processen kring revideringen av transportplanen och att det planförslag som remitterats är väl avvägt med rätt fördelning mellan ingående åtgärdsområden. Länets kommuner är också överlag överens om att det är viktigt att satsa på länets järnvägsnät samt att det är positivt med satsningar på cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhetsåtgärder.

Många kommuner lyfter att det är bra med ett ökat fokus på genomförande och uppföljning av planen.

Flera av länets kommuner uttrycker en oro över de dramatiska kostnadsökningar som skett kopplat till infrastrukturåtgärder och efterfrågar en tydligare transparens gällande kostnadskalkyler, nyttoberäkningar och framdrift.

Samtliga kommuner lyfter enskilda brister på länets väg- och järnvägsnät som respektive kommun anser bör utredas och åtgärdas.

Justeringar av planförslaget
Inkomna synpunkter föranleder inga förändringar av den ekonomiska planen för perioden 2022 - 2033, däremot har följande justeringar av plandokumentet gjorts:

- Mindre justeringar och kompletteringar av beskrivningar i plandokumentets två inledande kapitel
- Justering av text gällande klimatpåverkan och klimatanpassning i planens konsekvensbedömning
- Kompletterande text för att öka förståelsen kopplat till enskilda vägar
- Komplettering av avsnittet med brister för utredning

Fortsatt process
I och med föreliggande beslut godkänner nämnden för trafik, infrastruktur och miljö att planförslaget efter godkännande i regionstyrelsen kan skickas in till regeringskansliet i enlighet med regeringens direktiv om åtgärdsplanering. Regeringen kommer därefter att fastställa de slutgiltiga ekonomiska ramarna för de regionala transportplanerna, efter detta får Region Jönköpings län i uppgift att fastställa innehållet i den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022 – 2033. Fastställelsebeslut tas i Regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2022-04-08
- Förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Beslut skickas till

Regionstyrelsen

REGIONLEDNINGSKONTORET

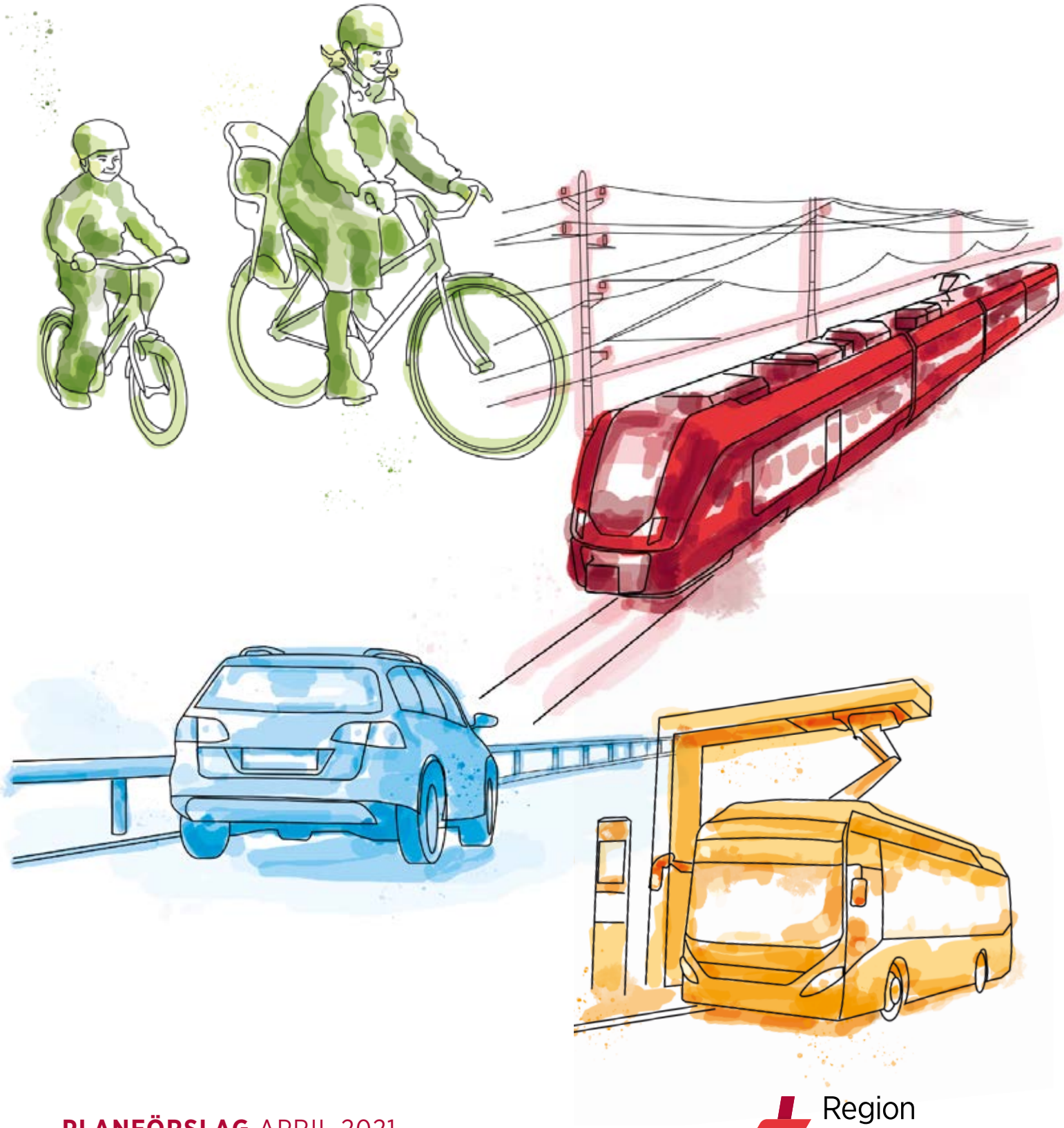
Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Sektionschef

RJL 2021/1077

REGIONAL TRANSPORTPLAN

Jönköpings län 2022 - 2033



PLANFÖRSLAG APRIL 2021

Region Jönköpings län

ORDLISTA

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

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

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

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

JLT Länstrafiken i Jönköpings län

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

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

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

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

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

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

SEB Samlad effektbedömning - beskriver vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

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

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

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

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

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

ÅVS Åtgärdsvalsstudie - metodik där en utredning av möjliga lösningar för att lösa

PLANFÖRSLAG

Regeringen gav i juni 2021 Region Jönköpings län i uppdrag att ta fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 - 2033. Planförslaget baseras på en preliminär ekonomisk ram. Detta dokument är det färdigremitterade planförslaget som kommer att skickas till infrastrukturdepartementet i slutet på april 2022. Regeringen kommer att fastställa definitiva ekonomiska ramarna för infrastrukturplaner sommaren 2022, därefter fastställer Regionfullmäktige den regionala transportplanen.

FRÅGOR

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

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

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

Innehåll

Läsanvisning 4

Förord 5

Sammanfattning 6

1. Bakgrund 8

Planering av infrastrukturåtgärder

Nationella mål med stor påverkan på planens utformning

Regionala mål med stor påverkan på planens utformning

Sydsvenska mål med stor påverkan på planens utformning

Megatrendernas påverkan på transportsystemet i Jönköpings län

2. Länets förutsättningar och behov 19

Övergripande beskrivning av länet

Länets transportsystem

3. Strategier 33

Alternativa strategier för transportplan

Låsningar i gällande transportplan

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning 36

Utgångspunkter

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

5. Planförslag 45

Järnvägsinvesteringar

Större vägåtgärder

Gång- och cykelinvesteringar

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Kollektivtrafikåtgärder

Bidrag

Regionala utredningsbehov

Genomförande av Regional transportplan

Uppföljning av planens genomförande

Investeringsåtgärder i nationell plan

Större investeringsåtgärder i våra grannlän

Fullständig konsekvensbeskrivning 63

Utgångspunkter

Fokusområde Klimat

Fokusområde Hälsa och livskvalitet

Fokusområde landskap

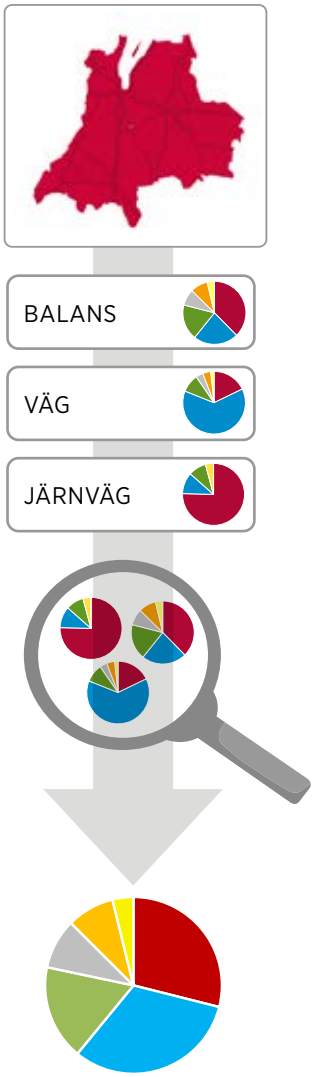
Fokusområde Resurshushållning

Fokusområde Samhällsekonomi och regional utveckling

Läsanvisning

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

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



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

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

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

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

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

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

Förord

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

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

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

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

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

Marcus Eskdahl

Ordförande i Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Sammanfattning

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

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

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

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

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

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

Förslag till regional transportplan 2022-2033

32 mnkr sätts av för investeringsbidrag till enskilda vägar Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

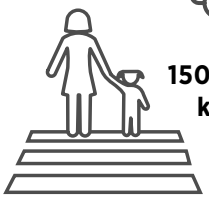
150 mnkr ska användas till kollektivtrafikåtgärder på regionalt statligt och kommunalt vägnät. Åtgärderna ska göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.

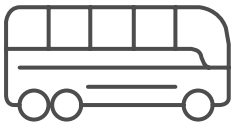
31 mnkr ges i driftsbidrag till Jönköpings flygplats, som fyller en viktig funktion för länets tillgänglighet.

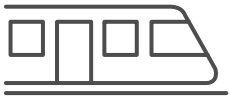
En **ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult samt elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö** ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.

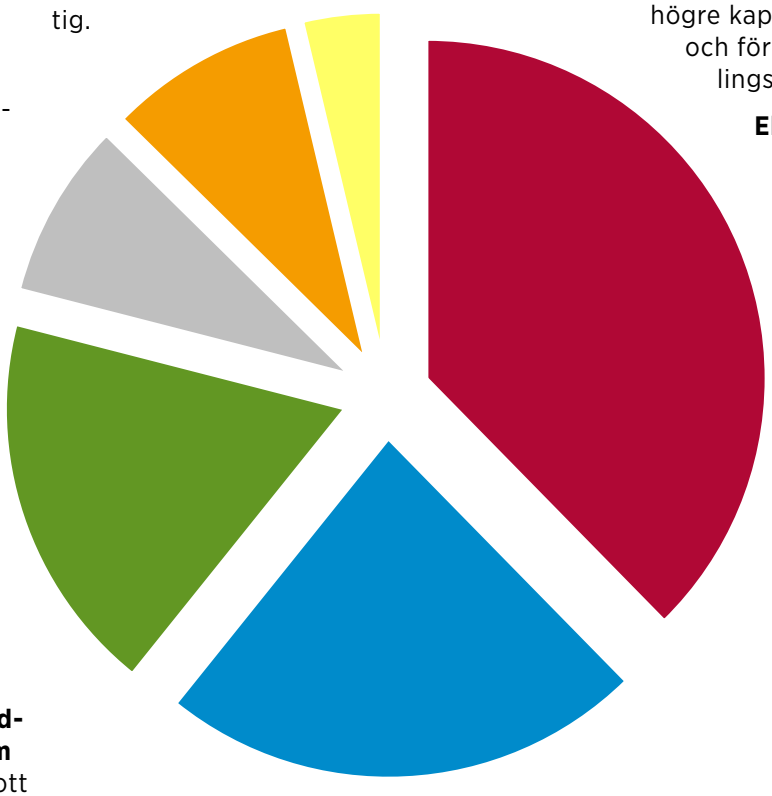
En **ny mötesstation vid A6/Ryhov** ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.

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





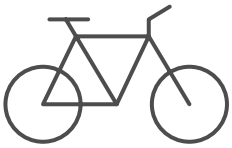




Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö - Eksjö möjliggör ett mer effektivt nyttjande av RJL:s nya tågflotta.

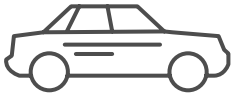
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan möjliggör längre tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Plankorsningsåtgärder på Vetlandabanan ger en mer robust trafikering och säkrare trafikmiljö.



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

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



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

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

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

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

1. Bakgrund

INNEHÅLL TRANSPORTPLANER

Nationell transportplan

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

Regional transportplan

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

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

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

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

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

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

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

PLANERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Långsiktig ekonomisk planering av statlig transportinfrastruktur

Nationell och regional plan

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

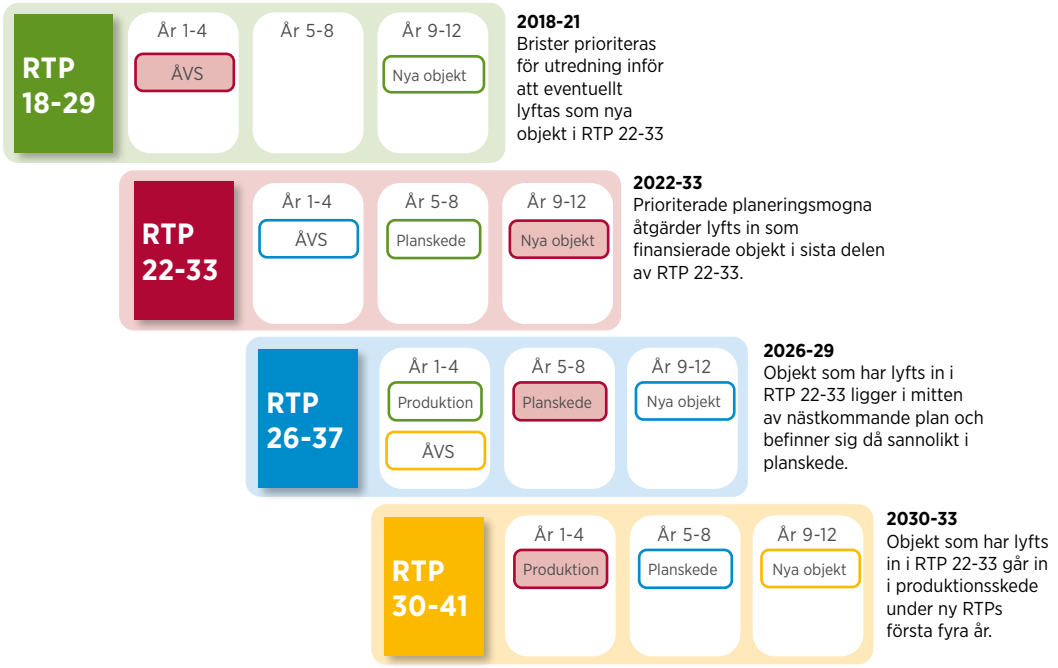
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur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

Rullande planering

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

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

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



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

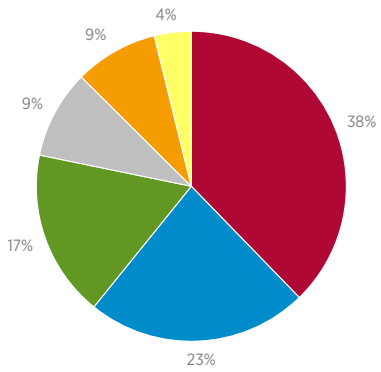
Låsningar i gällande regional transportplan för 2018-2029

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

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

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

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



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

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

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

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansiering nat plan 1/3

Inriktningsplanering

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

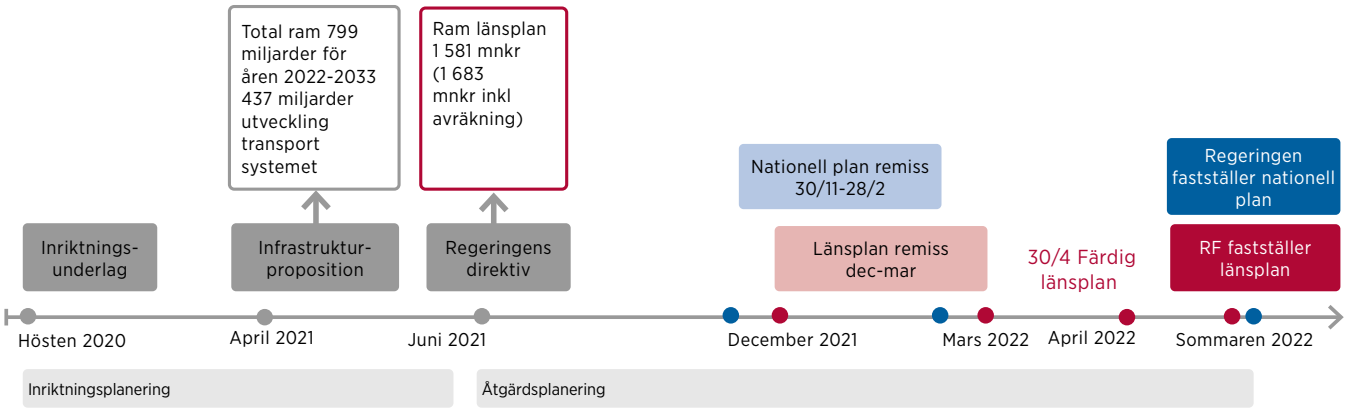
I *propositionen* som presenterades i april 2021 och beslutades av riksdagen i juni 2021 anges preliminära ramar för den nationella transportplanen. Riksdagen fattar beslut om den totala ekonomiska ramen.

Direktiv för åtgärdsplanering

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

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

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



Regional förankringsprocess för transportplaner

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

Politisk förankring

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

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

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

Förankring på tjänstepersonsnivå

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

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

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

Avgränsningssamråd för konsekvensbeskrivning

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

Regionalt seminarium

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

ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN PLANERING AV STATLIG TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Regeringen

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

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition

Trafikverket

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

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

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

REGIONALT UTVECKLINGSANSVAR

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

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

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

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

FYRSTEGSPRINCIPEN

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

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

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

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

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

FINANSIERINGSTYPER

Med **medfinansiering** avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur med medel utöver den regionala eller nationella planen.

Statlig medfinansiering innebär att kommuner eller regioner kan ansöka om statliga medel ur den regionala planen för att genomföra åtgärder av kollektivtrafikanläggningar eller åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet. Ett.ex.empel på detta är medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar.

Samfinansiering innebär att objekt finansieras ur både nationell och regional plan - till exempel att medel ur regional plan används till att finansiera en del av namngivet objekt i nationell plan.

Fysisk planering av åtgärder

Utredningar av brister i transportsystemet

Det första steget i den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder är att definiera och prioritera en brist för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). ÅVSen utreder transportslagsövergripande vilka typer av åtgärder som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov och är ett krav för att ett större infrastrukturprojekt ska vara aktuellt för att ingå i nationell eller regional plan. Syftet med ÅVSer är att avgöra vad som ska göras för att lösa transportbehovet och de utgår alltid från **fyrstegsprincipen**, vilket betyder att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis.

Genomförande av åtgärder

När medel avsatts för en åtgärd i transportplan och en beställning av åtgärden gjorts kan Trafikverket påbörja åtgärdens genomförande.

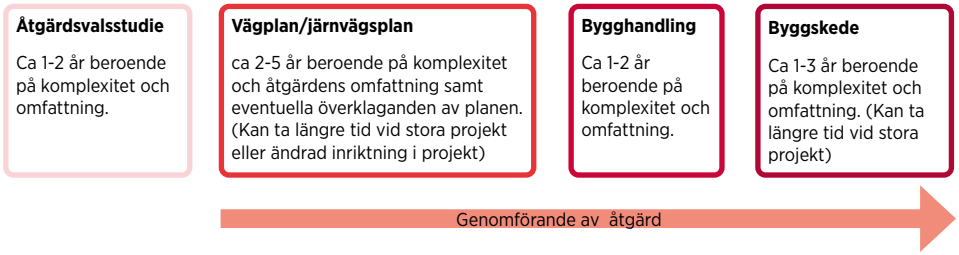
Investeringsåtgärder i det statliga transportsystemet planeras och utförs av Trafikverket. Trafikverkets investeringsverksamhet är en ren beställarorganisation vilket betyder att samtliga projektskeden projektleds av Trafikverket men handlas upp och utförs av konsult- respektive entreprenadföretag. Från det att en åtgärd beställs till dess att den är färdig att öppna för trafik kan det, beroende på projektets storlek och komplexitet, ta från två till över tio år.

Planskede För många åtgärder krävs planläggning enligt väglagen eller lag om byggande av järnväg. I den lagstyrda planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt beaktande av övriga samhällsintressen. I de fall åtgärden innebär betydande miljöpåverkan ska projektet miljöbedömas enligt Miljöbalken.

En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan utföras utan planläggning.

Bygghandlingsskede I bygghandlingsskedet tas tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens eller järnvägens funktion fram. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede I byggskedet genomförs väg- eller järnvägsåtgärden. Väg- eller järnvägsplanen måste har vunnit laga kraft innan produktion kan påbörjas. Det är i allmänhet i byggskedet som största delen av åtgärdens budgeterade medel nyttjas; en större produktion på väg kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner på ett år, produktionsskedet på järnväg är i allmänhet ännu mer kostnadsdrivande men bärs i allmänhet huvudsakligen av nationell plan.



NATIONELLA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål är viktiga som utgångspunkt för arbetet med långsiktig planering av transportsystemet, vilket tydliggörs i regeringens direktiv för åtgärdsplanering.

- Den regionala transportplanen lyfter in de transportpolitiska målen både som utgångspunkt för formulerade strategier och som utvärderingsparameter av planalternativ i planens konsekvensbedömning.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

- Miljömålen är inarbetade i transportplanen via de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Klimatmål

Riksdagen beslutade 1 januari 2018 om ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk med uttalade mal om att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Den regionala transportplanen har lyft in klimatmålen i planens konsekvensbeskrivning (via fokusområden och transportpolitiska mål) samt som bakgrund till utformningen av planens strategier.

Etappmål för trafiksäkerhet

Det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

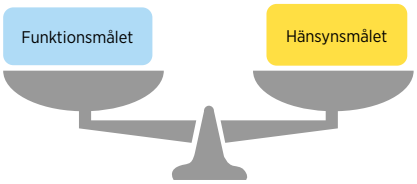
- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett **funktionsmål** som kopplar till tillgänglighet och ett **hänsynsmål** som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.



SVERIGES MILJÖMÅL

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De **16 miljökvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin är den långsiktiga planen för Jönköpings län och är en viktig utgångspunkt för länets arbetet med tillväxt och utvecklingsfrågor.

Den övergripande visionen i RUS är att Jönköpings län ska vara **Sveriges mest hållbara, alltraktiva och tillgängliga region**.

Visionen är nedbruten i sex strategiområden som i sin tur är indelade i delstrategier. Av de sex målområdena är det framförallt målet **En tillgänglig region: 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

REGIONALA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Länets mål för tillgänglig utvecklingskraft i Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I länets regionala utvecklingsstrategi är det framförallt tre delstrategier kopplade till målet om tillgänglig utvecklingskraft som är relevanta att utgå från kopplat till transportplanen. Dessa delstrategier används som underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån RUS har preciseringar av respektive delstrategi gjorts:

Järnvägsförbindelser Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar.

- Länet ska prioritera upprustning av länets befintliga järnvägar och person- och godstransporter med tåg ska främjas genom transportplaneringen.

Kollektivtrafik Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur.

- Planeringen av transportinfrastruktur ska stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Tillgänglighet Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

- Transportplaneringen ska verka för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmets beskrivning av framtida linjenät i länet[1].

I programmet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2035:

Marknadsandel 25 % av de motorburna resorna i länet ska göras med kollektivtrafik i regional och privat regi

Resandemål 78 % fler resor ska göras med kollektivtrafik (basår 2018, totalt 40 miljoner resor)

Nåbarhet 85 % av länets befolkning ska ha närmare än 1 000 meter till hållplats eller station

Kundnöjdhet/kvalitet 60 % av alla länsinvånare och 70 % av kollektrivtrafikresenärer ska vara nöjda eller mycket nöjda med den allmänna kollektrivtrafiken

Tillgänglighet Fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken

Miljö/hållbart samhälle All trafik inom den allmänna kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel och energiförbrukningen per körd personkilometer ska minska med minst 38 % (basår 2018)

1 Se avsnittet ”Beskrivning av länets kollektivtrafik i kapitel ”Förutsättningar”

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

För att konkretisera arbetet och de prioriteringar som behöver göras för att minska länets klimatpåverkan är strategin indelad i sju fokusområden varav transporter och resor är ett. För fokusområdet anges två mål:

- År 2030 är växthusgasutsläppen från transportsektorn minst 75 procent lägre jämfört med 2010
- År 2030 är andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång minst 30 procent.

Följande inriktningar inom fokusområdet bedöms ha särskilt stor bäring på den regionala transportplanen:

Satsning på järnvägen Verka för flytt av godstransporter från väg till järnväg där infrastruktur finns tillgänglig samt verka för upprustning och utveckling av järnvägsinfrastrukturen.

Förändrade resvanor Verka för beteendeförändring och skapa incitament för att överföra resandet från bil till kollektivtrafik och cykel. Detta gäller särskilt sträckor under 5 kilometer och riktat till grupper som idag i låg utsträckning nyttjar dessa transportmedel (exempelvis utifrån socioekonomi, kön och ålder).

Reduktion av det totala transportbehovet Ett reducerat totalt transportbehov och en total minskad energianvändning i transportsektorn är centrala för att minska utsläppen. Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv är det inte heller tillräckligt att enbart satsa på omställning av fordonsflottan eftersom transporter även påverkar exempelvis luftkvalitet och buller.



KLIMAT- OCH ENERGISTRATEGI FÖR JÖNKÖPINGS LÄN

På regeringens uppdrag har Länsstyrelsen tagit fram en regional klimat- och energistrategi med klimatmål för Jönköpings län. Strategins syfte är att ange en gemensam inriktning för klimat- och energiarbetet i offentlig sektor, näringsliv och civilsamhälle i Jönköpings län. Länets gemensamma vision är att tillsammans skapa ett klimatsmart plusenergilän senast 2045.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE (RSS)

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköping, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring bland annat infrastruktur och kollektivtrafik.

Samarbete sker på politisk nivå och på tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.





SYDSVENSKA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Utgångspunkter för framtida utveckling av infrastruktur

Inom ramen för RSS-samarbetet har tre mål för Sydsveriges transportsystem beslutats. Målen verkar inom ramvillkoret ”ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan” och har som planeringsprincip att skapa förutsättningar för utvecklingskraftiga tillväxtmotorer och stödjande regionala kärnor.

Nationell och internationell tillgänglighet: snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor samt färdigställande av västkustbanan.

- Målet innebär att ett systemtänk krävs kring hur länets järnvägar och övrig infrastruktur ska uppgraderas för att maximera nyttan av nya stambanor.

Sammanknutet Sydsverige: utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland. Starka stråk genom sydsverige som är länkade med sammanbindande tvärförbindelser.

- Målet betyder att den regionala transportplanen bör sträva efter att stärka länets viktiga stråk.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter: ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

- Målet innebär att planen bör möjliggöra ökad kapacitet i stråk och noder som är särskilt viktiga för godstransporter och sträva efter att flytta över gods från väg till järnväg.

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige har en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken. Syftet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspappret för kollektivtrafik har Sydsveriges regioner formulerat tre mål varav det sista (*samhället*) har störst bäring på den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur:

Resenären Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Trafikeringen Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

Samhället Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

MEGATRENDERNAS PÅVERKAN PÅ TRANSPORTSYSTEMET I JÖNKÖPINGS LÄN

De stora förändringarna i samhället går oftast långsamt och är relativt stabila över tid. Megatrenderna påverkar transportsystemet i länet på flera olika sätt.

Digitaliseringen och det växande tjänstesektorer innebär att mer och mer arbete kan utföras på distans vilket innebär att behovet av vardagsresande kan minska vilket går hand i hand med den omställning som behöver göras kopplat till pågående klimatförändringar. Urbaniseringen drivs av att större arbetsmarknadsregioner ger ett underlag för större branschbredd och en bättre matchning på arbetsmarknaden samtidigt som en större befolkning ger underlag till ett bredare utbud av nöjen och fritidsaktiviteter.

För Jönköpings län är det viktigt att integrera länet i så stora arbetsmarknader som möjligt, inte minst för att minska sårbarheten i de mindre orterna. Digitalisering och klimatanpassning kan under rätt förutsättningar vara samverkande trender, där digitaliseringen möjliggör nya smarta och resurseffektiva transportsätt.

Megatrendernas påverkan på Jönköpings län och hur vi ska förhålla oss till dessa kan sammanfattas i tre punkter att ta i beaktande vid planering av transportinfrastruktur:

Stärk kopplingarna För att uppnå ett tillräckligt stort underlag för fler och växande branscher och företag är det viktigt att koppla samman länet i effektiva transportstråk, att koppla samman regioncentrum med kommuncentra och även att koppla samman städerna med deras omland.

- Detta kan göras genom en satsning på att utveckla de största vägstråken så att dessa får en standard som medger god tillgänglighet. Ett snabbt och effektivt kollektivtrafiksystem stärker också kopplingarna i länet. Över längre avstånd är det främst regionaltåg som har störst potential att minska restider och stärka kopplingarna.

Säkerhet och hänsyn Att samhället är tryggt och säkert är en grundläggande faktor. För transportsystemet handlar det dels om att minska olyckorna i transportsystemet men även att minska de negativa nyttor som uppstår i form av buller och utsläpp.

- Att mittseparera de mest trafikerade vägarna är en effektiv trafiksäkerhetsåtgärd liksom att främja tågresandet som i grunden är mycket säkert. Genom att leda trafiken förbi orter kan trafikens negativa konsekvenser för boende minska.

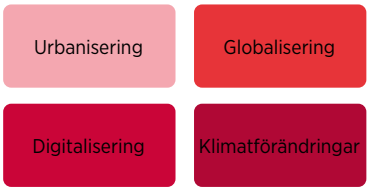
Transportsnålt samhälle Klimatomställningen handlar i grunden om att jordens resurser ska räcka både för dagens befolkning och framtida generationer. Genom en planering som bidrar till ett minskat transportbehov kan tillgänglig infrastruktur nyttjas på ett bättre sätt. En ökad digitalisering ger ökade möjligheter att optimera trafiken så befintlig infrastruktur nyttjas optimalt och nya effektiva beteenden premieras.

- Att kombinera gång-, cykel och kollektivtrafik kan vara både resurs- och yteffektivt. Nya digitala tjänster borde kunna accelerera denna utveckling.

MEGATRENDER

Megatrender är stora globala förändringar som sker övergripande i vårt samhälle och som kommer att påverka oss de kommande åren.

ESPAS (European Strategy and Policy Analysis System, 2019) beskriver megatrender som utveckling som redan pågår och som är nästan omöjliga att ändra under det kommande decenniet. Oundvikligen kommer alla efterföljande möjliga framtider att ramas in av dessa trender. Megatrender är identifierade och som med stor säkerhet driver utvecklingen. Megatrender beskrivs på olika sätt av olika aktörer men kan ändå sammanfattas i fyra huvudtrender; **urbanisering och globalisering, digitalisering och klimatförändringar.**

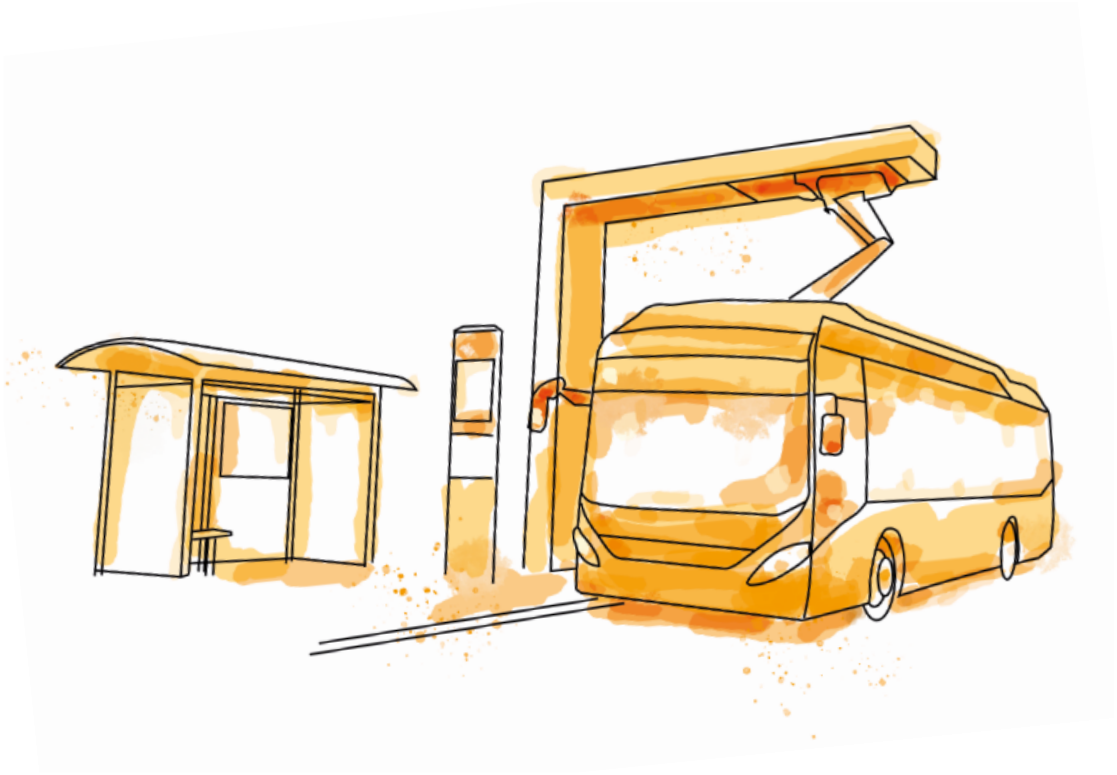


Globalisering och urbanisering drivs av ekonomiska förändringar med tilltagande världshandel och globala värdekedjor samt städernas tilltagande betydelse som ekonomiska motorer.

Digitaliseringen har också ekonomiska drivkrafter, men är samtidigt beroende av, och samspelar med teknisk utveckling.

Arbetet med att minska vår påverkan på klimatet och att anpassa samhället till de klimatförändringar som har skett och kommer att ske kan snarast beskrivas som en politiskt driven trend. För transportsystemet finns även ekonomiska drivkrafter för effektivare och mindre energikrävande transporter.

Kunskapssamhället innebär att kunskap och andra immateriella värden i allt högre utsträckning är värdeskapande i ekonomin. Med en kunskapsbaserad ekonomi koncentreras befolkningen i allt större utsträckning till städerna, i synnerhet sådana som erbjuder högre utbildning, forskningsmiljöer och som har innovationsförmåga. Urbaniseringen leder till en förändrad demografi i olika delar av Sverige.

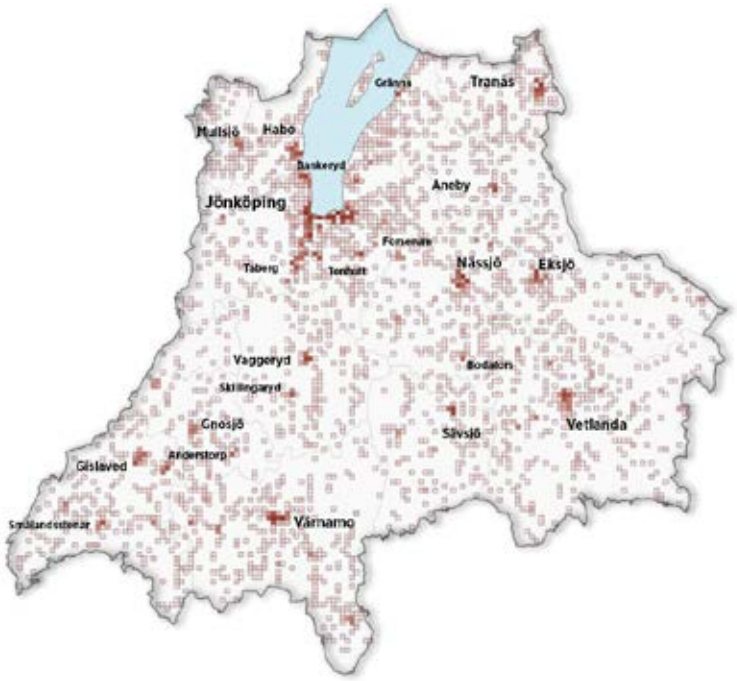


2. Länets förutsättningar och behov

ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING AV LÄNET

Geografisk fördelning och flyttmönster

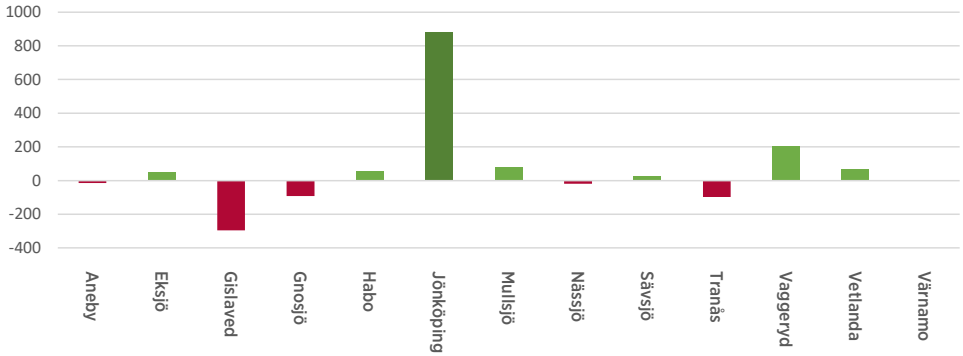
Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 361 000 invånare bor ca 40 % i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets cirka 80 tätorter har endast sju tätorter över 10 000 invånare, fler än 70 orter har färre än 2 500 invånare och ungefär 45 tätorter har färre än 500 invånare. 84% av länets invånare bor i tätorter.



	År 2020	Prognos år 2035	Ökning	Invånare kommunhuvudort	Andel boende i tätorter	Byggda bostäder[1]
Aneby	6 821	6 879	1%	3 668	62%	9,6 8,4
Eksjö	17 788	18 554	4%	10 864	79%	31,2, 25,2
Gislaved	29 635	31 415	5%	10 269	82%	17,8, 15,6
Gnosjö	9 614	9 257	-4%	4 472	75%	7,2, 6,2
Habo	12 589	15 559	23%	8 516	75%	10,8, 59,2
Jönköping	142 427	163 469	15%	100 259	90%	606,4, 124,2
Mullsjö	7 385	7 652	5%	5 749	88%	21,8, 9,8
Nässjö	31 563	32 879	4%	18 472	83%	23,2, 23,4
Sävsjö	11 721	12 035	2%	5 605	75%	8,0, 12,2
Tranås	18 903	19 412	2%	14 774	85%	28,8, 24,6
Vaggeryd	14 532	17 137	18%	5 556	76%	43,8, 25,4
Vetlanda	27 502	26 548	-3%	13 674	77%	26,2, 36,4
Värnamo	34 530	37 013	7%	19 778	80%	52,0, 33,8

1 Färdigställda bostäder i flerbostadshus respektive småhus som snitt per år för perioden 2016-2020 (RJL/SCB)

Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin andel av länets befolkning åren 2010-2020. Detta är en trend som väntas förstärkas ytterligare under kommande planperiod[1]. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos[2] att öka med 9% från 365 000 personer år 2020 till 400 000 personer år 2035.



Diagrammet visar totalt flyttnetto för länets kommuner 2020. Länets totala flyttnetto är positivt, däremot är flyttnettot för inrikes födda negativt.

Länet tappar framförallt inrikes född befolkning till Skåne, Hallands, Östergötlands, Kronobergs och Västra Götalands län och hämtar invånare från Kalmar, Västernorrlands, Västerbottens, Södermanlands och Gävleborgs län.

(RJL/SCB, 2021)

1 Näringslivsanalys för Jönköpings län, 2021
2 Region Jönköpings län/SCB, 2021

NODSTRUKTUR KOPPLAD TILL SYDSVENSK SYSTEMANALYS

Definitionen av en **tillväxtmotor** är enligt Regionsamverkan Sydsveriges definition en större ort som har en branschbredd med mer än 200 branscher representerade. De utgör en struktur som är stabil över tid och ska också kunna fånga förändringar över tid. Tillväxtmotorerna är en förutsättning för utvecklingen av sydsveriges regioner som helhet. Genom att understödja tillväxtmotorernas utveckling med strategisk infrastruktur ges alltså också förutsättningar för en robust tillväxt i andra delar av länen.

I Jönköpings län är Jönköping utpekat som tillväxtmotor och länets närmaste tillväxtmotorer i grannlänen är Växjö, Borås, Linköping, Halmstad och Skövde.

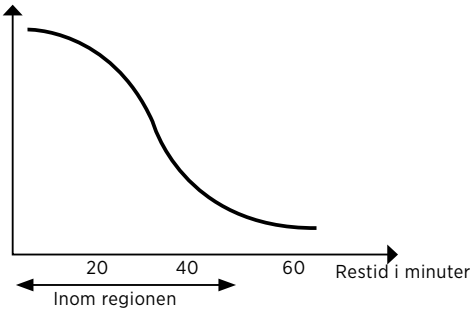
Regionala kärnor är orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland och som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service. Bland kriterierna ingår bland annat att inpendlingen är större än utpendlingen.

I Jönköpings län är Tranås, Nässjö och Värnamo utpekade som regionala kärnor.

TILLGÄNGLIGHET GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLVÄXT

Forskning från Internationella Handelshögskolan i Jönköping visar att benägenheten till arbetspendling sjunker drastiskt vid restider över 45 minuter. Platser som ligger inom 45 minuters restid från varandra kan dra nytta av varandra genom bättre matchning och kvalitet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Detta är viktigt för företags produktivitetsutveckling och innovationsförmåga och skapar förutsättningar för lokala och regional tillväxt.

Goda kommunikationer har alltså stor betydelse för en regions samlade förutsättningar för attraktivetet och utveckling.



Pendlingsbenägenhet som en funktion av tidsavstånd

Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper[1].

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på något lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö, Gislaved och Vetlanda[2].

Region Jönköpings läns statistik över flyttningsmönster visar att länet bland inrikes födda har ett positivt flyttningsnetto för personer med längre akademisk utbildning (mer än tre års högskoleutbildning) medan flyttningsnettot för personer med gymnasieutbildning och kortare eftergymnasial utbildning är tydligt negativt.

Bostadsbyggande

Jönköpings län har en hög byggtakt av bostäder och knappt 1 200 bostäder färdigställdes under 2020, av dessa byggdes mer än hälften i Jönköpings kommun. Samtidigt tillkom 1 711 nya hushåll och 1 411 nya invånare i länet vilket innebär att bostadsbyggandet sannolikt inte räcker för att mätta efterfrågan. Det råder underskott på bostäder i 11 av länets 13 kommuner, bostadsbristen är framförallt knuten till kommunernas centralorter och är svårare för vissa grupper, tex ungdomar[3].

Länet har i grunden en hög andel småhus, dock har bostadsbyggandet i form av hyresrätter och bostadsrätter i länets större tätorter ökat de senaste tio åren och är sedan 2013 andelsmässigt högre än byggnationen av äganderätter[4]. Denna trend kan bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt och ger också förutsättningar för ett ökat kollektivt resande

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i länet har en hög grad av små och medelstora företag inom tillverkning och industri, som är länets avgjort största bransch sett till omsättning. Särskilt hög andel tillverkningsindustri finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö[5].

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20-64 år som förvärvsarbetar, ligger på över 80% i hela länet (riksgenomsnitt 79,5%). Däremot är det endast Habo kommun som ligger över rikssnittet för disponibel inkomst[6].

Arbetsmarknader

Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl integrerade olika områden är med varandra kopplat till resor mellan boende och arbete. Indelnignen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd, vilket i sin tur gör en FA-region mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Länets kommuner tillhör två FA-regioner[7]:

Jönköping: Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Vetlanda, Eksjö, Tranås och Ydre (Östergötlands län). Totalt ca 120 000 anställda och 16% tillväxt 2010-2018.

1 Näringslivsanalys RJL 2021
2 RJL/SCB
3 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
4 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
5 RJL/SCB
6 Bostadsförsörjningsanalys
7 Systemanalys RSS

Värnamo: Gnosjö, Gislaved och Värnamo. Cirka 40 000 anställda, 6% tillväxt 2010-2018.

Jönköpings FA-region uppvisar en betydligt större branschbredd än Värnamo FA-region och har också en högre andel branscher med mer än fem anställda. För att öka Värnamoregionens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet till andra FA-regioner.

Arbetspendling

Avstånden och följaktligen restiderna mellan länets mer befolkningstäta orter är förhållandevis långa och det är endast ett fåtal kommunhuvudorter som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrat och tillväxtmotorn Jönköping.

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser[8].

Pendlingsströmmarna mellan länets kommuner och tillväxtmotorer utanför länet är relativt begränsade. Störst flöden finns i förhållandena Värnamo - Växjö (cirka 50 minuter med tåg och 1,05 timme med bil) och Tranås-Linköping (ca 45 minuter med tåg och 1 timme med bil). Restiderna mellan Jönköping och omgivande tillväxtnoder Borås, Skövde, Växjö och Linköping gör att pendlingsrelationerna mellan noderna inte är så stora[9].

	Jönköping		Växjö		Linköping	
	Bil	Koll.	Bil	Koll	Bil	Koll
Aneby	**0:55**	0:59	2:04	**1:41**	1:30	**1:02**
Eksjö	**0:51**	1:07	1:44	**1:31**	1:44	**1:35**
Gislaved	**1:11**	1:22	1:36	**1:34**		3:37
Gnosjö	**1:05**	2:23	1:31	**1:00**		3:06
Habo	0:23	**0:14**	2:04	**1:59**	**1:47**	2:06
Jönköping			1:51	**1:43**	**1:29**	1:43
Mullsjö	0:27	**0:22**	2:08	**2:08**	**1:51**	2:15
Nässjö	0:38	**0:34**	1:51	**0:57**	1:53	**0:51**
Sävsjö	1:06	**0:57**	1:16	**0:59**	2:25	**1:36**
Tranås	**1:16**	1:17	2:27	**1:21**	1:02	**0:40**
Vaggeryd	**0:31**	0:39	**1:29**	1:45	**1:50**	1:54
Vetlanda	**1:11**	1:25	**1:12**	1:50	**2:11**	2:30
Värnamo	**0:58**	1:06	1:06	**0:39**	2:17	**2:11**

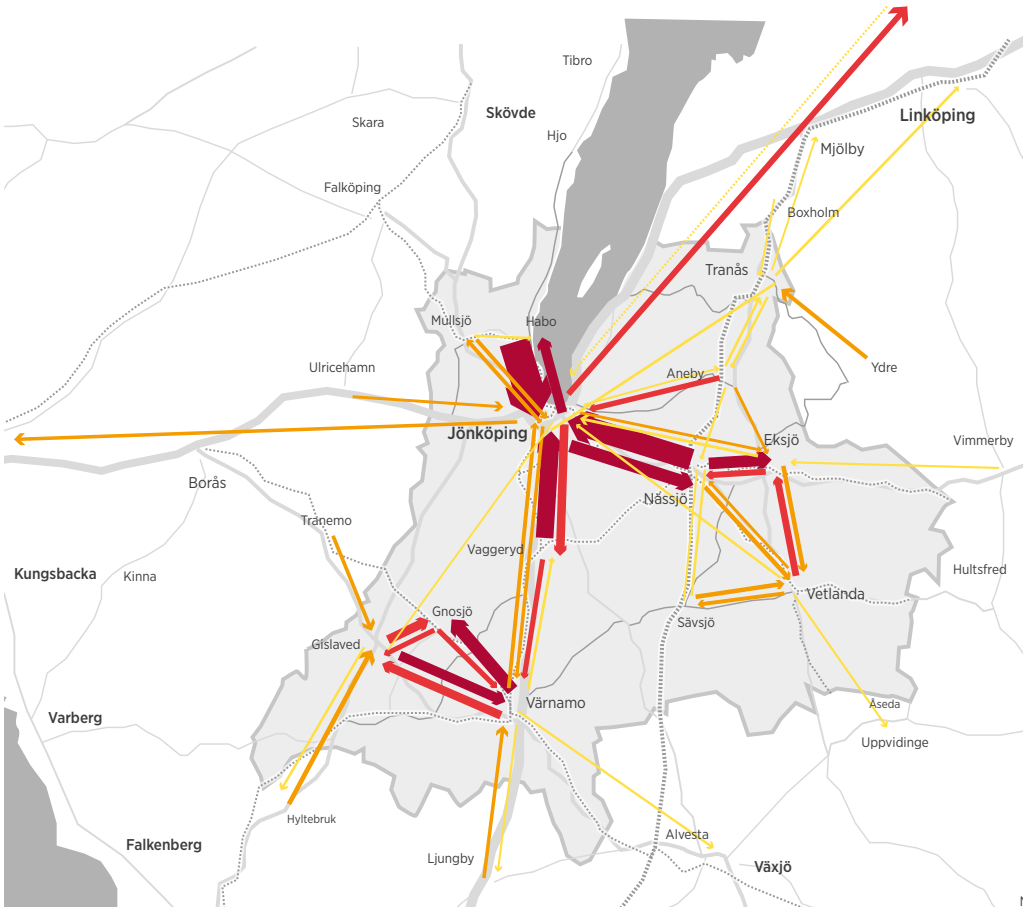
Restid under 45 minuter

Restid under 60 minuter

Restid under 90 minuter

Matrisen visar restiden (bil och kollektivtrafik) mellan länets kommunhuvudorter och länets tillväxtmotor Jönköping samt Växjö och Linköping, som är de tillväxtmotorer utanför länet dit flest länsbor pendlar i dagsläget.

Störst potential till mer omfattande restidsförkortningar finns i relationerna Värnamo - Vaggeryd - Jönköping (pågående projektet med nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult) samt mellan de stationsorter som är aktuella för nya stambanor (Linköping - Tranås - Jönköping - Borås/Göteborg samt Jönköping - Värnamo/Malmö).



Förvärvsarbetande 16-74 år som pendlar över kommungräns (SCB 2019)

1 000 - 3 200
500 - 999
300 - 499
200 - 299

Länets överlägset starkaste pendlingsströmmar löper från Habo, Vaggeryd och Nässjö till arbetsställen i Jönköpings kommun. Starka pendlingsförhållanden finns också mellan kommunerna i Värnamos FA-region samt mellan höglandskommunerna Nässjö och Eksjö och Vetlanda - Eksjö.

Jönköping har en relativt stor utpendling mot Stockholm och Göteborg, som till stor del beror på veckopendling eller hemarbete från arbetsställen i storstäderna.

Det går också att urskilja tydliga mönster med inpendling till länet från grannlänens närmaste kommuner (Hylte och Tranemo mot Gislaved, Ljungby mot Värnamo och Ydre mot Tranås).

8 Näringslivsanalys RJL 2021
9 SCB 2021



LÄNETS TRANSPORTSYSTEM

Jönköpings län ligger som en naturlig transportnod i stråken mellan Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Länet har kopplingar mot såväl Sydsverige och Halland som ostkusten, Göteborg, Skaraborg och Östergötland.

Övergripande transportstråk genom Jönköpings län

Genom länet löper ett antal transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor som mer regional och lokal arbetspendling. Flera av stråken består av relativt parallella väg- och järnvägsförbindelser, dock binder länets vägar och järnvägar samman olika tätorter och fyller därför olika funktioner vilket kan vara en utmaning kopplat till planering av transporter och transportinfrastruktur.

Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion
E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden tack vare landförbindelsen över Fehrman bält.

Regional funktion
Stråket är länets viktigaste koppling för tillgänglighet och av stor betydelse för arbetspendling. Utmed E4 ligger Jönköping, Vaggeryd och Värnamo och strax söder om länets södra gräns ligger Ljungby. Utmed Södra stambanan ligger kommunhuvudorterna Tranås, Aneby, Nässjö och Sävsjö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

Västliga stråket utmed Rv 40

Interregional funktion
Stråkets är betydelsefullt för persontransporter till och från Göteborgsregionen och godstransporter kopplade till Göteborgs hamn. Stråket är en del i det viktigaste vägstråket mellan Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg.

Regional funktion
Rv 40 är på regional nivå viktig för arbetspendling till och från Bottnaryd, Ulricehamn och Borås.

Ostliga stråket utmed Rv 40 och Rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan - Bockabanan

Interregional funktion
Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Rv 40 och Rv 47 är också betydelsfulla för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

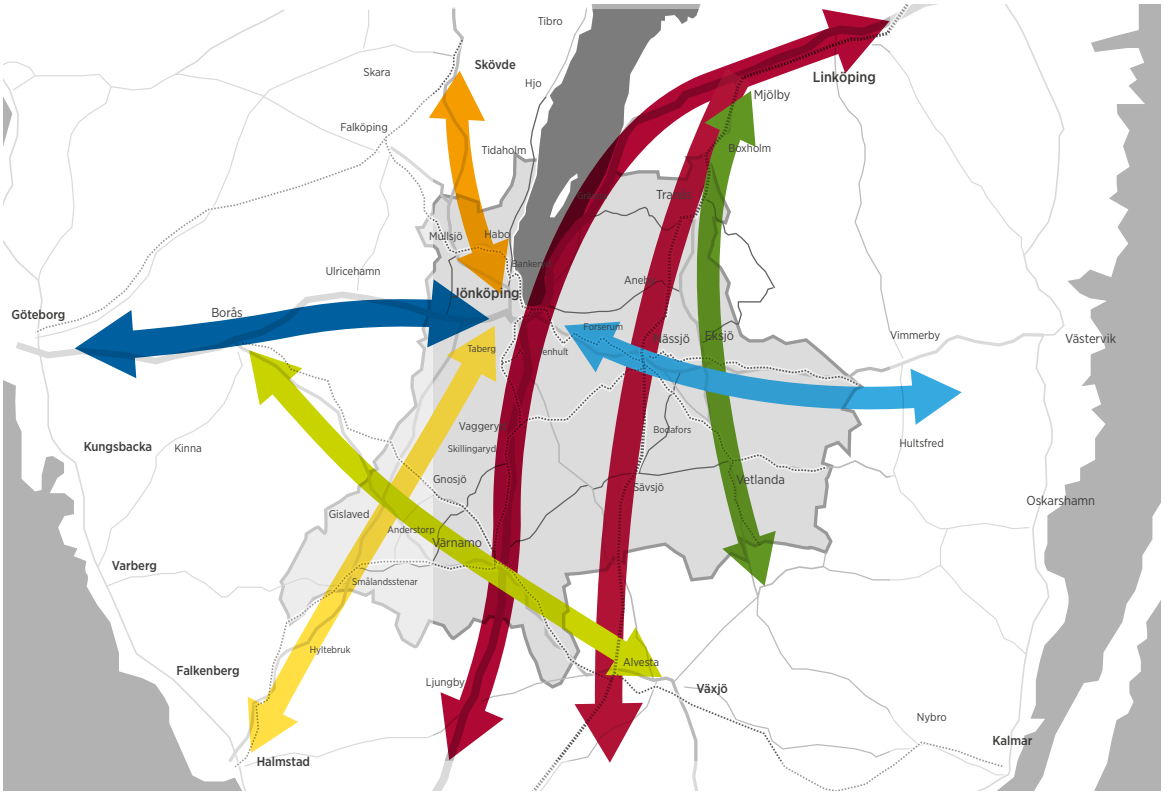
Regional funktion
Stråket är på regional nivå framförallt viktigt för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö.

Stråket Jönköpingsbanan och Rv 26/47

Interregional funktion

Stråket binder samman länet mot Falköping, Skövde (Västra stambanan) och i förlängningen Karlstad och Oslo. Stråket är av betydelse för långväga godstransporter men också i viss mån interregional arbetspendling mellan Skövde och Jönköping.

Regional funktion
Stråket har länets mest omfattande arbetspendling, till största del inpendling till regioncentrat Jönköping från Mullsjö och Habo.



Kartan visar länets övergripande transportstråk

Stråket Rv 26 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 har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar - Halmstad.

Regional funktion
Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar - Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Y:et[1] som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionaltågsförbindelser..

Stråket utmed Rv 27 och Kust-till-kustbanan

Interregional funktion
Koppling mot Borås/Göteborg och Växjö/Kalmar. Betydelsefullt stråk för långväga godstransporter mellan sydostkusten och västkusten. Stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjös 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.

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.

1 Y:et är ett samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Ett pågående projekt kommer att binda samman Jönköping och Värnamo med en ny järnvägssträcka mellan Byarum och Tenhult och på så vis minska restiden mellan länets två största orter.

JÄRNVÄGSBANOR I JÖNKÖPINGS LÄN

Södra stambanan (SSB) Elektrifierad dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Malmö. Utgör tillsammans med Västra stambanan de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet. Trafikeras i länet med fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (>160 km/h).

Jönköpingsbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping. 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).

Kust-till-kustbanan 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.

Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ) Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Elektrifiering planeras av delen Värnamo - Nässjö samt nysträckning Byarum - Tenhult. Merparten av sträckan Värnamo - Nässjö har hastighetsbegränsning 120-160 km/h och sträckan Värnamo - Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90-119 km/h. På den hallandska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

Vaggerydsbanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av det s.k. Y:et). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

Bockabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Elektrifiering planeras sträckan Nässjö - Eksjö. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-119 km/h).

Vetlandabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg med person- och godstrafik Nässjö-Vetlanda samt godstrafik till Pauliström och Järnforsen. Banan har låg hastighetsstandard, merparten av sträckan har 90-119 km/h.

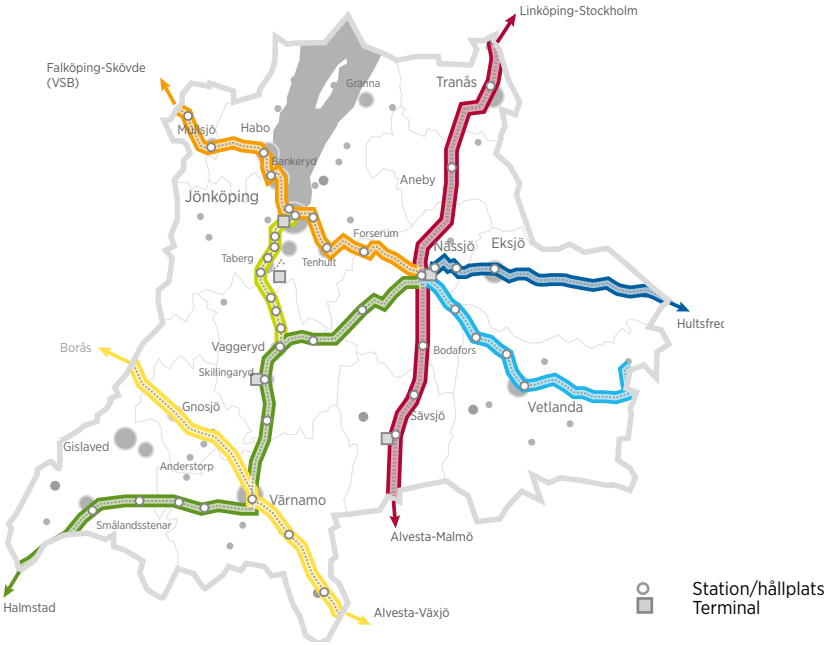


Sverigeförhandingens föreslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

Beskrivning av länets järnvägsnät

Länet har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan är elektrifierade och är viktiga för person- och godstrafik ur såväl ett internationellt som nationellt perspektiv.

HNJ-banan, Vaggerydsbanan, Bockabanan och Vetlandabanan är oelektrifierade och har lägre standarder. Banorna har betydelse för regionala resor, godsterminalen i Torsvik samt kopplingar mot Stångådalsbanan samt hamnar i Oskarshamn och Halmstad.



Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping). Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Nya stambanor

Planeringen för nya stambanor har pågått under lång tid och i Infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges att ”Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer”.

Nya stambanor innebär både möjligheter till förstorade arbetsmarknadsregioner, ökad kompetensförsörjning, ökad kapacitet och robusthet för järnvägsnätet som helhet samt möjliggör en överflyttning från andra transportslag till järnväg. Planeringen för nya stambanor utgår från det arbete och de överenskommelser som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen.

För Jönköpings län kommer de nya stambanorna innebära nya resmöjligheter och för att hela länets ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna, där gäller dels för de tre stationer som planeras i länet men även till stationen i angränsande län, till exempel Borås som kan få stor betydelse för delar av länet.

Behov och utmaningar järnvägsnät

De behov och utmaningar som lyfts gällande länets järnvägar har primärt ett regionalt perspektiv, nationella behov kopplat till järnvägsanläggningen hanteras via nationell plan.

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan Jönköpingsbanan är enkelspårig och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande som begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Anspråken på att utveckla såväl gods- som persontrafik är höga. Långa restider med kollektivtrafik till viktiga målpunkter kring A6-området i Jönköping medför anspråk på ytterligare ett tågstopp inom Jönköping. Behov finns också av mötesstationer och plattformsförlängningar.

Genomförd åtgärdsvalsstudie visar att Kust till kust-banan har brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län.

Kortare restid med tåg sträckan Jönköping - Värnamo Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo; sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö. Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder På grund av JLTs elektrifiering av fordonsflottan behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo - Nässjö samt Nässjö - Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar (Halmstad). Sträckan Värnamo – Halmstad korsar länsgränsen till region Halland efter stationen Smålandsstenar, även järnvägen som ingår i region Halland är i behov av elektrifiering

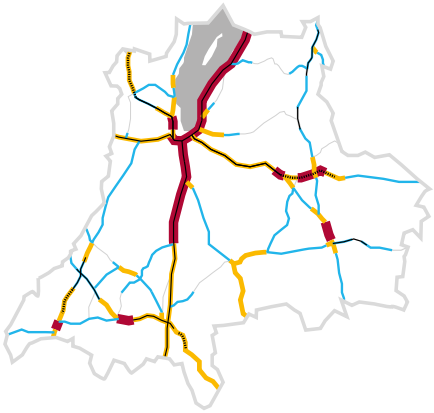
Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping - Vaggeryd, Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnvägen är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor (ffa viktigt på Jönköpingsbanan och Y:et, se ovan) samt åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler t.ex. växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

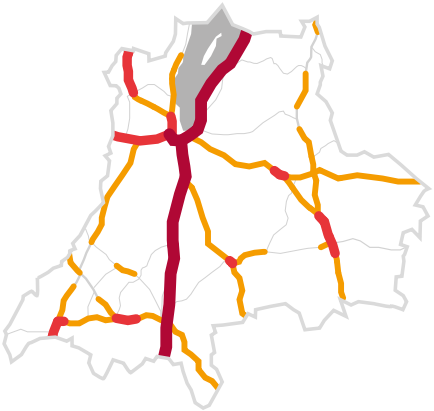
UTMANINGAR INTERMODALA TRANSPORTER

Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



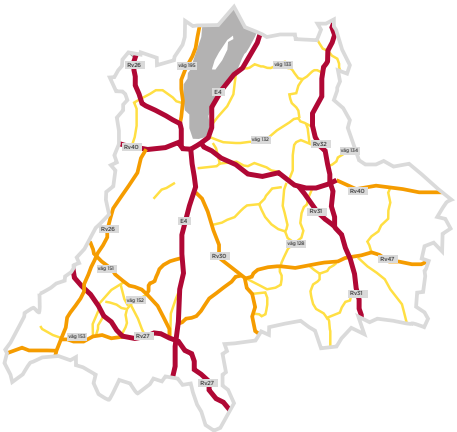
Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon (data NVDB)

- > 8 000 fordon
- 4 000 - 8 000 fordon
- 2 000 - 4 000 fordon
- Mötesseparerad väg
- Planerad mötesseparerad väg



Årsmedeldygnstrafik lastbilar (data NVDB)

- > 1 500 fordon
- 1 000-1 500 fordon
- 500 - 1 000 fordon



Strategiskt vägnät för tyngre transporter

- Större volymer av tyngre transporter
- Stora volymer av tyngre transporter
- Kontinuerliga volymer av tyngre transporter

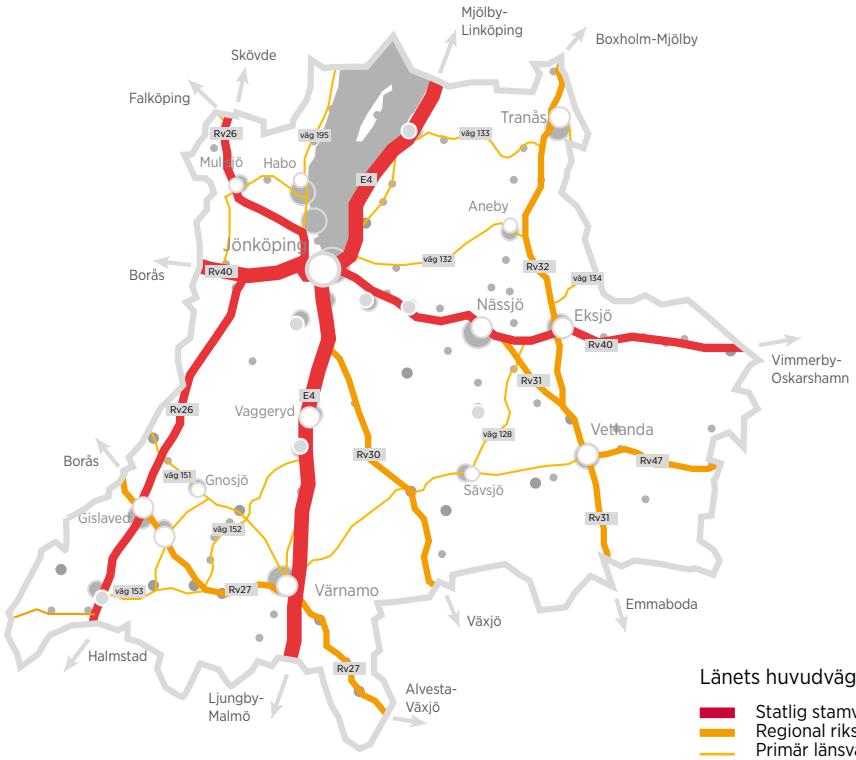
(Trafikverket)

Beskrivning av länets vägnät

Jönköpings län är en knutpunkt i landets vägsystem. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40 som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. Vidare går ett antal betydelsefulla vägstråk genom länet, exempelvis väg 27 från Blekinge mot Göteborg och väg 26 från söder till norr.

Den största trafikvolymen på länets vägar återfinns på det nationella stråket E4 och då främst runt Jönköping. Lastbilstrafiken är mycket omfattande längs stråket. Personbilstrafiken på länets vägnät varierar mellan olika stråk och även längs stråken. Fullt naturligt är trafikvolymerna som störst i anslutning till de större tätorterna.

Vägnätets standard avseende trafiksäkerhet speglar trafikvolymerna där vägavsnitten med störst trafikvolymer är, eller planeras, att bli mötesseparerade. Genom den pågående hastighetsöversynen blir hastighetsstandarden ännu tydligare kopplad till vägarna trafiksäkerhetsstandard, då vägar med mittseparering kan ha hastigheter på 100km/h och på vägar utan mittseparering begränsas hastigheten till 80 km/h.



Länets huvudvägnät

- Statlig stamväg
- Regional riksväg
- Primär länsväg

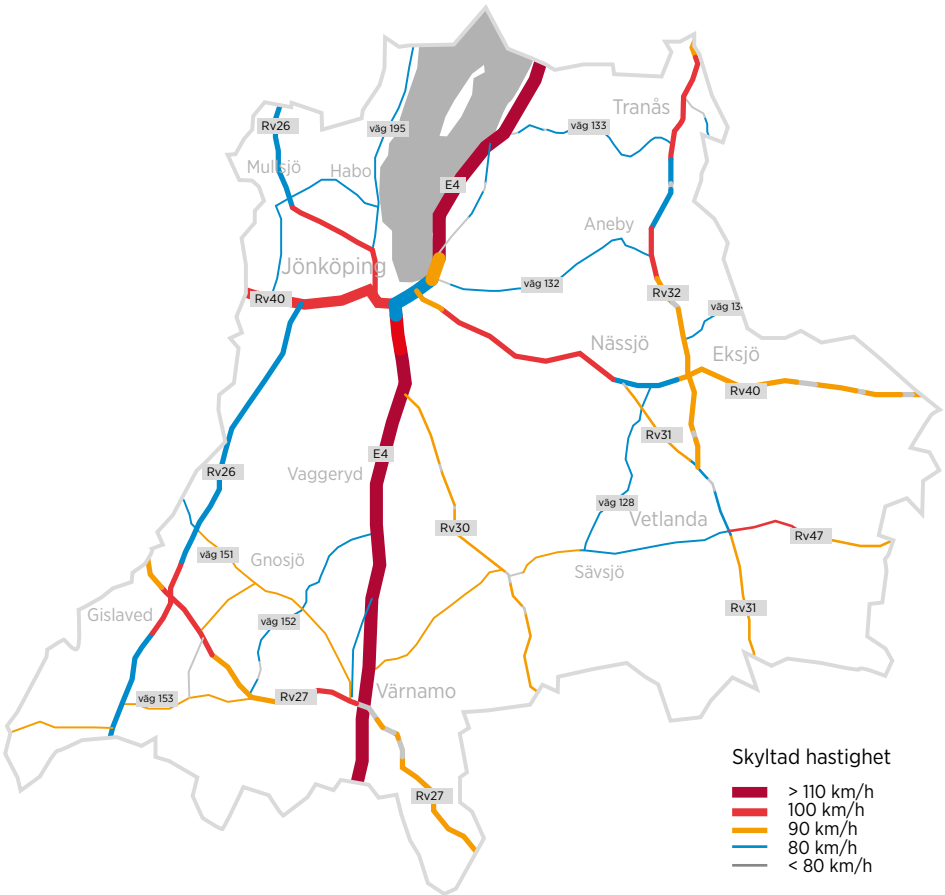
Behov och utmaningar länets vägnät

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar Ett flertal vägsträckor i länet har fått eller kommer att få sänkta hastigheter från 90 till 80 km/h vilket är ett led i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete där den nuvarande hastigheten 90 km/h ska fasas ut. Hastighetsöversynen kommer att påverka restiden mellan målpunkter i länet. En förutsättning för att kunna höja hastigheterna från 80 till 100 km/h är mötesseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam och länet har inte möjlighet att mötesseparera alla vägar som sänkts från 90 till 80 km/h utan behöver prioritera sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov.

På övriga större vägar i länet finns behov av mindre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar inne i länets mindre tätorter Många av länets mindre tätorter genomkorsas av större statliga vägar vilket i flera fall ger konflikt mellan det lokala behovet av att möjliggöra säkerhet för oskyddade trafikanter och behovet av framkomlighet för genomgående trafik.

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.



Kartan visar hastighetsbegränsningar på länets större vägar hösten 2021. På sikt kan merparten av länets 90-sträckor komma att sänkas till 80 km/h. (Data NVDB)

VÄGHÅLLARE

I Sverige fnns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar. Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på vägnätet.

Staten (genom Trafkverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.

Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.

Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET

Hastighetsbegränsningar på Sveriges vägar sätts utifrån vägens utformning med hänsyn tagna till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Trafikverket har sedan 2014 arbetat med att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning och att ersätta hastighetgränsen 90 km/h till 100 alternativt 80 km/h. 80 km/h är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

Kriterier för hastighetsöversyn:

- Vägar med mitträcke kan normalt ha hastighetsgränsen 100 km/h.

- Vägar utan mittseparering och med en ÅDT över 2 000 fordon per dygn år 2025 ska ha en hastighetsgräns på högst 80 km/h.

(Trafikverket)

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Region Jönköpings län har ansvar för länets kollektivtrafik. Detta innefattar kollektivtrafik som utförs inom ett län eller sträcker sig över flera län men huvudsakligen tillgodoser behovet av arbetspendling och/eller vardagsresande.

BUSS ELLER TÅG?

Tågets främsta fördel är hög passagerarkapacitet, snabba resor samt att tågresan upplevs bekvämare av den resande. Järnvägstationer är tydligt strukturbildande vid planering av bostäder och verksamheter och kan på så vis bidra till positiv utveckling. 60 procent av regionens invånare bor inom 2 km radie till en hållplats eller station på järnväg. Tåget har en högre kilometerkostnad vilket medför behov av en högre beläggning.

Bussen är i förhållande till tåget flexiblare, billigare och kan komma närmare resmålet. Bussen har normalt sett en lägre medelhastighet och passagerarkapacitet samt konkurrerar

Beskrivning av länets kollektivtrafik

Länets förutsättningar för kollektivtrafik

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och näringsliv, minska negativ miljöpåverkan kopplat till persontransporter samt inte minst för att bidra till ett mer jämlikt samhälle.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. År 2017 hade 84% av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning[1].

En problematik kopplat till kollektivtrafikens utveckling är att avstånden mellan tillväxtmotorer och kommunhuvudorter är relativt långa samt att länets regioncentrum Jönköping ligger ocentrerat. En annan utmaning för kollektivtrafiken är att lösa tillgängligheten för den befolkning som inte bor utmed stråk med högfrekvent kollektivtrafik.

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad[2]. 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.

LINJENÄT ÅR 2035

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver en utveckling av kollektivtrafikens linjenät i fyra olika nivåer:

Nivå 1 Storregionala stråk

Stråken utgör en resandestark ryggrad i kollektivtrafiksystemet med trafik till angränsande regioner. Trafikeringen ska tillgodose en god eller mycket god kvalitet av utbud och turer. Tågtrafiken dominerar dessa stråk och kompletteras eller ersätts i vissa fall med busstrafik.

Nivå 2 Regionala stråk

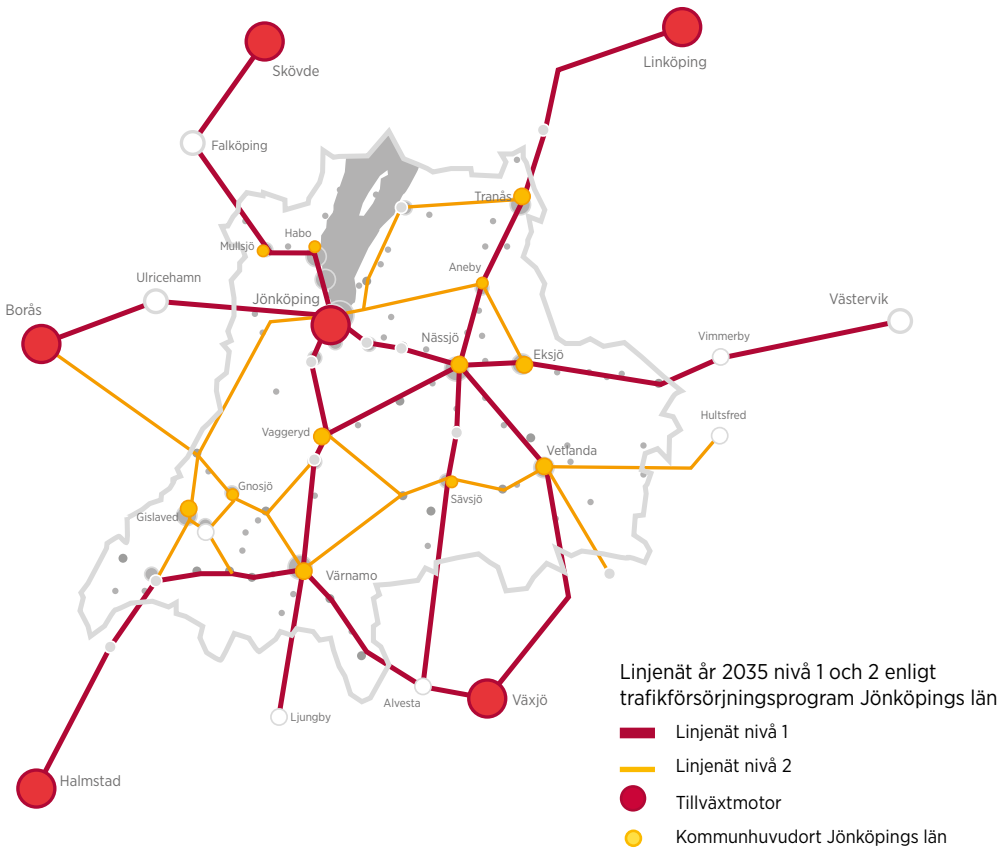
Stomnät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstorade arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

Nivå 3 Stadstrafik

Stadstrafiken trafikerar i länets största orter. Trafiken ska utformas för att underlätta omstigning till de regionala och storregionala systemen genom att sammanstråla vid centrala noder och stråk. Stadstrafik körs i dagsläget i Jönköping, Nässjö, Värnamo och Tranås.

Nivå 4 Närtrafik

Trafiken i denna nivå ska tillgodose människors behov av en grundläggande service av kollektivtrafik i regionens glesare befolkade delar, mindre orter och landsbygd. Huvuduppgiften är att erbjuda resor till kommuncentra alternativt närmaste större ort för serviceändamål.



1 SCB, 2017
2 Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram, 2021

Behov och utmaningar kollektivtrafik

Minska restider och öka attraktivitet För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandeandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera. Den planerade nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult är en viktig åtgärd för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel i stråket Jönköping - Värnamo.

Tillvarata strukturbildande effekter Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och fysisk planering. En samlad och medveten kommunal bebyggelseplanering med rimliga avstånd mellan målpunkter och kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik och är också något som är strukturbildande och värdeskapande för samhällsutvecklingen i stort. Huvudsakligen går detta att påverka genom medveten översikts- och detaljplanering i kommunerna.

För att skapa och tillvarata de strukturbildande effekterna hos kollektivtrafikens anläggningar är det dock också viktigt att de satsningar som prioriteras genom regional transportplan samordnas och har en god koppling till respektive kommuns samhällsplanering och även kopplar mot mer regionala strukturbilder för transporter och bebyggelseutveckling.

Göra kollektivtrafiken tillgängligare För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas.

För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.

MÅL OM RESTIDER 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektrivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter till Jönköping
- Restid under 45 minuter till angränsande kommuns centralort
- Restidskvoter på 0,8 med tåg, 1,3 med regionbuss och 1,2 med direkt/expressbuss

KRAV PÅ FUNKTIONELLT SAMBAND

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. Det går i dagsläget endast att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den byggs i nära anslutning till en allmän väg där det fnns ett funktionellt samband mellan den allmänna vägen och cykelvägen.

Det innebär att det med nuvarande tolkning av lagstiftningen inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbidrag som del av cykelvägnätet

Beskrivning av länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter.

I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna - Kaxholmen - Skärstad, Huskvarna - Lekeryd, Anderstorp - Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved - Hestra, Skillingaryd - Vaggeryd - Hok, Vetlanda - Landsbro samt Vetlanda - Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Under hösten 2021 tar Region Jönköpings län fram en regional cykelstrategi som kommer att remitteras under början på 2022. Strategin definierar länets samlade vision och mål för utveckling av cykling och ger struktur och systematik åt fortsatta insatser för att stärka cykeln som transportmedel.

En insats som är kopplad till både cykelstrategin och den regionala transportplanen är att ta fram en plan för regionala statliga cykelvägar i länet. Detta är en viktig pusselbit i att tydliggöra prioriteringar och säkerställa genomförandet av åtgärdsområdet för gång och cykel i den regionala transportplanen. Arbetet med planen kommer att ske under 2022.

Behov och utmaningar statligt gång- och cykelvägnät

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla till målpunkter som ligger utanför länets tätorter skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor För att skapa mobilitet med cykel över längre avstånd behöver länet utveckla förutsättningarna för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Beskrivning av flyg i länet

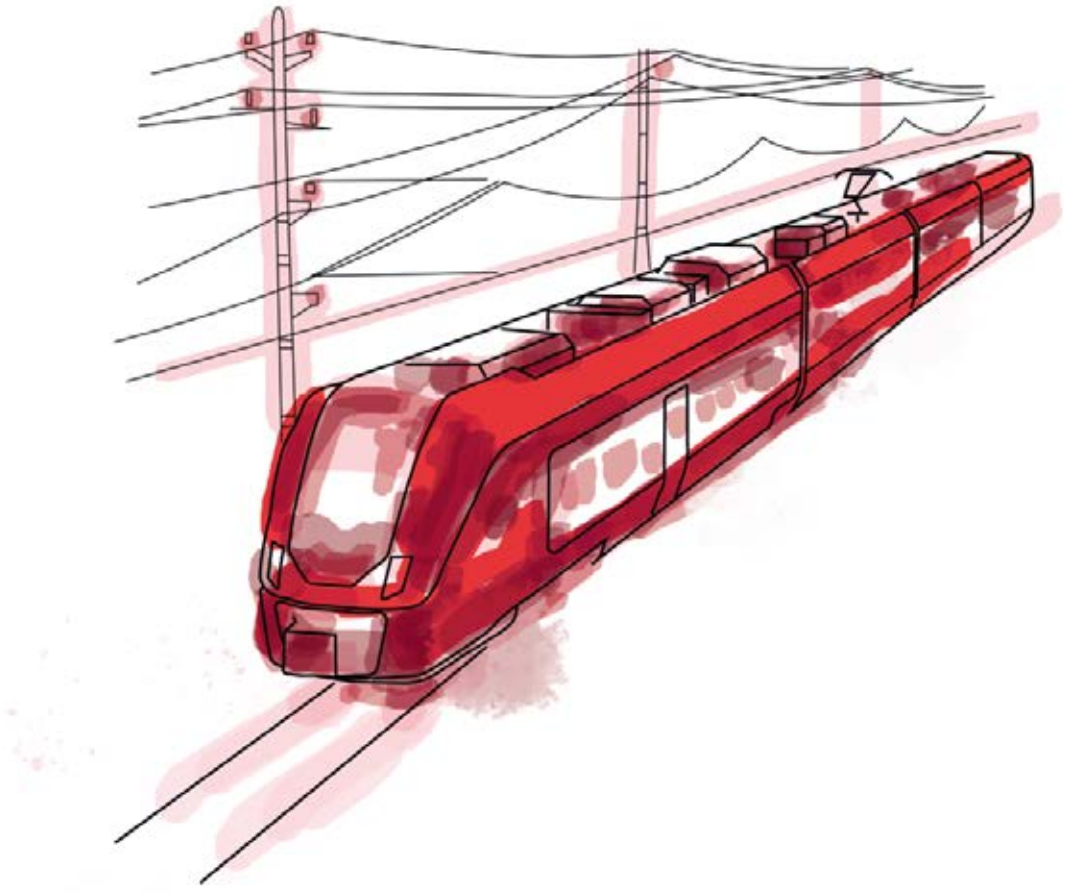
Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Jönköpings flygplats har ett strategiskt läge i Skandinavien vilket har gjort den till en hub för flygfrakt, en verksamhet som har utvecklats väl. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga. Till Jönköpings flygplats har chartertrafik även bedrivits som incharter under sommarmånaderna främst för tyska turister. Närheten till flygplatsen och fördelen med direkta linjer har gjort att chartertrafiken har utvecklats positivt på många regional flygplatserna de senaste åren.

Behov och utmaningar flyg i länet

Återhämtning efter Covid-19 I dagsläget är det svårt att förutspå den långsiktiga utvecklingen för Jönköpings flygplats, pandemin har inneburit en kraftig nedgång och hur återgången till ett nytt normalläge ser ut påverkas av många faktorer. Att det inrikes flygresandet kommer att minska pga hårdare konkurrens från andra transportslag är troligt inte minst i ett långsiktigt perspektiv med nya stambanor. Utvecklingen för utrikesresandet kan gå i olika riktningar, dels kan det totala resandet minska inte minst affärsresandet som en effekt av teknikomställningen under pandemin. Samtidigt kan de regionala flygplatserna erbjuda en närhet och enkelhet som många uppskattar och därmed undviker storflygplatser.

FUNKTION REGIONALA FLYGPLATSER

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara tillgängliga för samhällsflyg i form av ambulans- och brandflyg är också en viktig uppgift för de regionala flygplatserna. I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik. Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.



3. Strategier

Region Jönköpings län ska genom transportplanen arbeta för att de medel som ges till regional transportinfrastruktur möter länets behov utifrån våra regionala planeringsförutsättningar. Vi ska också planera på ett sätt som leder utvecklingen åt rätt håll kopplat till nationella och regionala mål.

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika strategier för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre olika alternativa planinriktningar åskådliggör vi vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i.

ALTERNATIVA STRATEGIER FÖR TRANSPORTPLAN

Direktiven för åtgärdsplanering har gett Region Jönköpings län ett fast ekonomiskt utrymme att fördela på investeringar i transportinfrastruktur under den kommande tolvårsperioden. Region Jönköpings län har valt att bygga transportplanen med sex olika åtgärdsområden som är tematiskt indelade utifrån typ av åtgärder.

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ JÄRNVÄG och VÄG är dock hårt viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

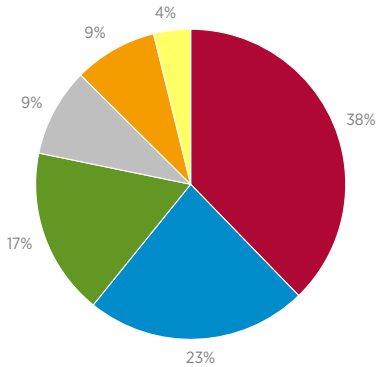
Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

LÅSNINGAR I GÄLLANDE TRANSPORTPLAN

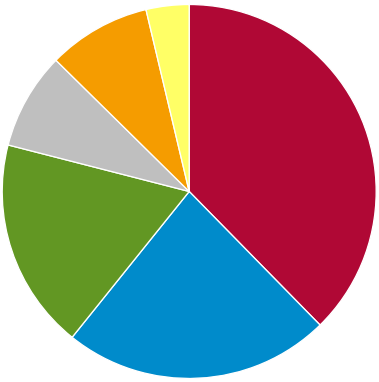
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod och påverkar hur stort utrymme som kan användas till nya satsningar.

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

En förutsättning i skapandet av olika planstrategier har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ.



Regional transportplan 2018-29	utrymme i plan mnkr
Järnvägsinvesteringar	**520**
Större väginvesteringar	**318**
Gång- och cykelinvesteringar	**240**
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**127**
Infrastruktur för kollektivtrafik	**120**
Bidrag	**53**

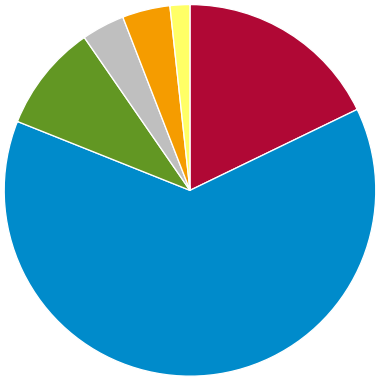


Alternativ BALANS strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Yet, elektrifiering Nässjö - Eksjö och mötesstation A6/Ryhov och åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda. Till följd av ökade kostnadskalkyler för namngivna objekt ryms endast de namngivna vägobjekt som ligger i innevarande plan. Objektet rv 27 Bredaryd - Anderstorp läggs över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs efter år 2033).

Alternativet möjliggör bibehållna potter för GC-investeringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikanläggningar i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Anslagen för bidrag till flygplats respektive enskilda vägar behålls oförändrade.



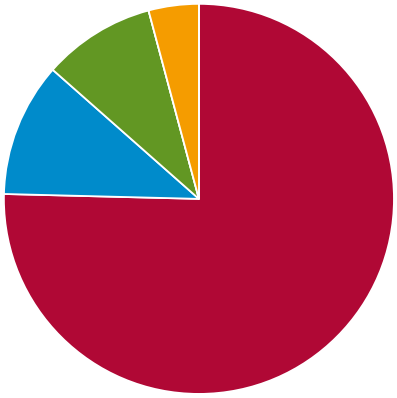
Alternativ VÄG innebär att fokus ligger på satsningar på större vägprojekt i viktiga regionala stråk.

Strategin bygger på att en stor del av planens samlade ram prioriteras till genomförandet av fem större vägobjekt samt samfinansiering av det kommande järnvägsprojektet Yet som hanteras som en låsning.

Övriga åtgärdsområden minskar avsevärt i förhållande till gällande plan, driftsbidrag till flygplats tas bort.

Alternativet innebär att järnvägsobjekt som redan har påbörjat planläggning eller har avtalats plockas ut ur planen.

Ett av alternativets vägobjekt (Kärda - Bredaryd) läggs över kant eftersom inte hela åtgärden ryms inom ekomisk ram.



Alternativ JÄRNVÄG prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder.

Utöver satsningen på Yet som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö, mötesstation A6/Ryhov samt elektrifiering och upprustning av sträckan sträckan Nässjö - Vetlanda.

Den stora satsningen på järnväg innebär begränsningar för övriga åtgärdsområden. Det är endast det långt gångna vägobjektet rv 27 förbi Bor som ryms som större väginvestering. Åtgärdsområdet för trafiksäkerhet och framkomlighet samt bidrag till flygplatser stryks helt. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, kollektivtrafik och bidrag halveras i förhållande till gällande plan.

Upprustning och elektrifiering av Nässjö - Vetlanda går sannolikt inte att genomföra som en helhet under planperioden eftersom samtliga åtgärder inte bedöms rymmas inom den ekonomiska ramen.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

	Alternativ BALANS	Alternativ VÄG	Alternativ JÄRNVÄG
Nyttor kort sikt (till slutet år 2027)	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 Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö, förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö. Robustare och säkrare trafikering Nässjö-Vetlanda (inledande plankorsningsåtgärder) Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering. Förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor medellång sikt (till slutet år 2033)	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare trafikering Nässjö-Vetlanda (plankorsningåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås-Bredasten Cirka 20 km GC-väg utmed statligt vägnät i länet samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Restid under 1 timme med tåg mellan Värnamo - Jönköping Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet rv 27 Anderstorp - Bredaryd, Ulås-Bredasten och rv 32 Eksjö-Sunneränga. Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (elektrifiering). Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor lång sikt (efter år 2033)	Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd - Anderstorp (förutsatt finansiering i kommande plan)		Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (förutsatt finansiering kommande plan).

INNEHÅLL RESPEKTIVE ALTERNATIV

Alternativ BALANS

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	100
Rv 27 förbi Bor[1]	209
Rv 27 Ulås - Bredasten[1]	56
Lv 842 förbi Tenhult[1]	46
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp (över kant)[1]	78
GC-väg längs statlig väg (pott)	157
Medfinansiering GC kommuner (pott)	150
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	141
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	78
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	72
Investeringsbidrag enskilda vägar	31
Driftbidrag till icke statliga flygplaster	32

Alternativ VÄG

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Rv 27 förbi Bor[1]	209
Rv 27 Ulås - Bredasten[1]	56
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp[1]	185
Lv 842 förbi Tenhult[1]	46
Rv 32 Eksjö - Sunneränga	331
Rv 27 Kärda - Bredaryd (över kant)	237
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	63
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35
Investeringsbidrag enskilda vägar	29

Alternativ JÄRNVÄG

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda (sannolikt över kant)	713
Rv 27 förbi Bor[1]	209
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35

[1] Objekt som finns med i Regional Transportplan 2018-29

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Detta kapitel är en sammanfattning av den fullständiga konsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till planen.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsning i tid Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027. Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033. Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045.

Geografisk avgränsning Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen. Bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå.

Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning har hållits med berörda kommuner och Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Metodik

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planstrategier samt ett nollalternativ. Planstrategiernas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

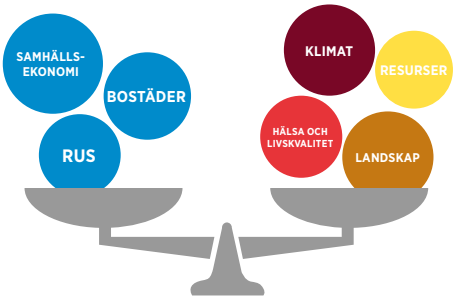
Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet samhällsekonomi och regional utveckling.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[1] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekevensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

1 Direktiven om åtgärdsplanering



Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

- Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik
- Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status
- Jämställdhet mellan kvinnor och män
- Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning
- Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand
- Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

- Emissioner av luftföroreningar
- Halter av luftföroreningar (i tätorter)
- Exponeringsbedömning

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

- Samhällsekonomisk effektivitet
- Förbättring av medborgarnas resor
- Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

- Marknadsvärde för bostäder
- Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

- Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser
- Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet
- Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö

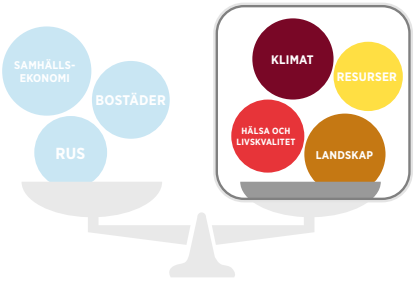

Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

SAMMANFATTNING AV BEDÖMDA KONSEKVENSER



Den samlade bedömningen avser de sammantagna miljöaspekter som ska bedömas enligt kapitel 6 i Miljöbalken. Dessa motsvaras till stor del av hänsynsmålen i de transportpolitiska målen men har även bäring på vissa delar i funktionsmålen, framförallt kopplat till tillgänglighet och användbarhet.

Samlad bedömning miljöaspekter

Alternativ BALANS bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspekter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgärder som ingår i alternativet.

Alternativ VÄG bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påverkan från anläggningar, effekter av trafikering samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ JÄRNVÄG är det alternativ som ger minst negativ inverkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ BALANS.

Nollalternativet bedöms samlat ge en svagt negativ påverkan på miljöaspekter, främst på grund av riskerna för ökad problematik med buller, lokal luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

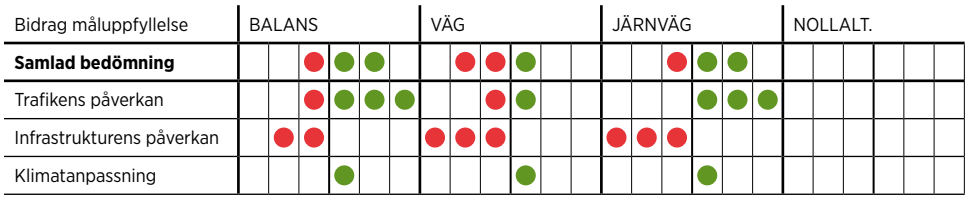
Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●	●	●			●	●	●					●	●					●			
Klimat			●	●	●			●	●	●					●	●	●							
Hälsa och livskvalitet			●	●	●				●	●						●					●			
Landskap		●	●					●	●						●									
Resurser			●												●									

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger.



Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

positivt bidrag

negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

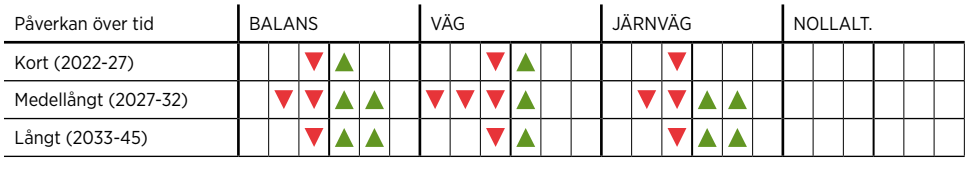
Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

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.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.



Bidrag till måluppfyllelse över tid

positivt bidrag

negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid,* vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både postivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

1 Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Människors hälsa	● ● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Befolkning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Luft	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet 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.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delaspekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	●	
Naturmiljö	● ●	● ●	●	
Kulturmiljö	● ●	● ●	●	
Landskapsbild	● ●	● ●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägpartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	●	●	●	
Mark	●	●	●	
Materiella tillgångar	●	●	●	
Vatten	●	●	●	

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●	●	●	●				●	●				●	●	●				●			
Ekonomi & konkurrenskraft			●	●	●					●	●	●		●	●	●	●				●			
Bostadsförsörjning				●	●				●	●						●	●				●			
Delstrategier i RUS				●	●	●				●						●	●				●			

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

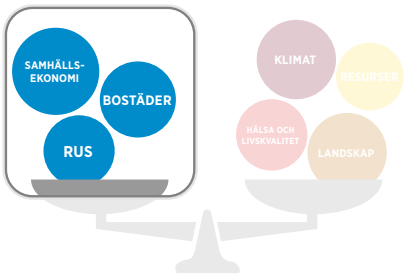
● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Kort (2022-27)				▲						▲					▼	▲								
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲					▲	▲				▼	▲	▲				▼			
Långt (2033-45)				▲	▲	▲				▲	▲					▲	▲				▼			

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



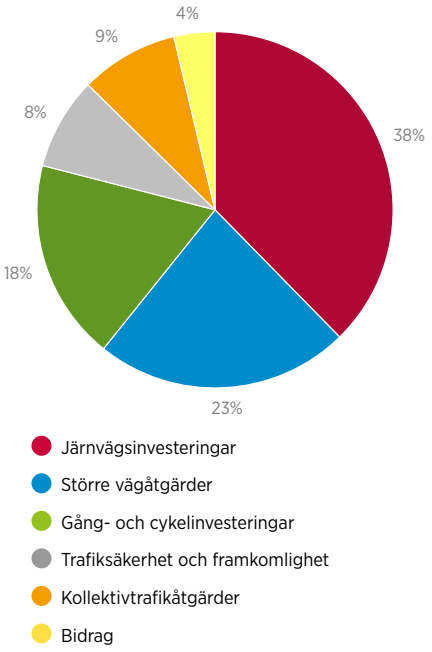
5. Planförslag

Region Jönköpings län har beslutat att gå vidare med planalternativ BALANS som planförslag. I jämförelse med övriga alternativ som har tagits fram under planprocessen svarar alternativ BALANS bäst mot de transportpolitiska målen och länets behov.

Hög måluppfyllelse och stora nyttor Jämfört med nollalternativ och andra framtagna scenarios är planförslaget det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och de utpekade delstrategierna i länets Regionala utvecklingsstrategi.

Kontinuitet Planförslaget betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Jämn fördelning Planförslaget innebär en tydlig balansering av planens åtgärdsområden. Betydande satsningar görs på större järnvägs- och vägåtgärder samtidigt som planens potter möjliggör att åtgärder och nyttor fördelas mellan trafikslag och över länet.



Prioriteringar inom planförslaget

Prioriteringar mellan åtgärdsområden Planens ekonomiska tabell ska utgöra grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att framdrift säkerställs inom samtliga åtgärdsområden.

Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska göras utifrån definierade kriterier, som är tydligt beskrivna inom varje område.

	Total-kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		**50**	**196**	**388**	**634**	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Y:et)[1]	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov[1]	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar[2]	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580[3]	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		**213**	**52**	**124**	**389**	
Rv 27 förbi Bor[2]	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten[2]	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		**109**	**78**	**120**	**307**	
Längs regional statlig väg[2]		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		**42**	**36**	**63**	**141**	
Kollektivtrafikåtgärder		**36**	**48**	**66**	**150**	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		**17**	**15**	**31**	**63**	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		**467**	**425**	**792**	**1 684**	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

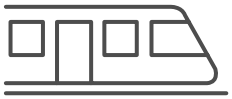
Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Planen redovisas med treårsintervall för planens första hälft och sexårsintervall för senare delen av planperioden. För varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebär att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; det finns i allmänhet inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt. Samtidigt är det en utmaning att ha tillräckligt många planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel i åtgärdsområdena med potter.

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr, vilket till största del beror på att Rv 27 förbi Bor har drabbats av förseningar. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR



FINANSIERING AV JÄRNVÄGSÅTGÄRDER

Utgångpunkten i den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportsystemet är att järnvägsåtgärder ska vara prioriterade och finansieras via nationell plan. Det är dock möjligt att helt eller delvis samfinansiera järnvägsåtgärder med mer regionala nyttor genom medel ur regional transportplan.

	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et) (sf)			300 mnk	300 mnkr
Station A6/Ryhov (sf)		25 mnkr	15 mnkr	40 mnkr
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan (sf)	25 mnkr	25 mnkr		50 mnkr
Elektrifiering Nässjö - Eksjö		71 mnkr	73 mnkr	144 mnkr
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	25 mnkr	75 mnkr		100 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de investeringar i länets järnvägsanläggning som helt eller delvis finansieras via regional transportplan.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Namngivna objekt nationell plan För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan (Y:et och Station A6/Ryhov) krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras. De namngivna järnvägsprojekt som är aktuella för samfinansiering är i tidiga skeden av den fysiska planeringsprocessen och kommer att pågå under lång tid. Den regionala transportplanen belastas framförallt i mitten och under andra halvan av planperioden då projekten går in i produktionsskede.

Övriga samfinansieringsobjekt För åtgärder som är tänkta att samfinansieras via potter i nationell plan (plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan) sker avsiktsförklaring kring finansiering efter fastställda planer.

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö - Eksjö och plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda) är regionalt namngivna objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha en uppdaterad SEB[1]. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering - de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Följande grunder har använts för att prioritera vilka objekt som är aktuella för samfinansiering i regional transportplan:

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.
- **Systemfunktion** Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)



Genom att göra restiderna mellan Jönköping och Värnamo mer konkurrenskraftiga skapas möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning samt mer hållbar arbets- och studiependling genom överflyttning av transporter från väg till järnväg. Projektet möjliggör nya trafikupplägg med elektrifierade regionaltåg, tyngre och längre godståg och omledningsmöjligheter vid störningar.

Objektet består av ny järnväg Byarum - Tenhult, elektrifiering av sträckan Nässjö - Värnamo samt mötesstation på Jönköpingsbanan. Samtliga delar behövs för att nå projektets mål om att skapa restider under 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo.

Nysträckning Byarum - Tenhult befinner sig i lokaliseringsutredning, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö - Värnamo befinner sig i planskede och förväntas vara genomförd 2028.

Total kostnadskalkyl 2 730 mnkr (SEB 2021). Åtgärden samfinansieras med 300 mnkr av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Region Jönköpings län och ingående kommuner.

Mötesstation A6/Ryhov



Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till målpunkter vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplattformar inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel under fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 750 meter långa tåg (totalt 900 spårmeter). Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden har ännu inte beställts internt på Trafikverket. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

Total kostnadskalkyl 189,6 mnkr i prisnivå (SEB 2021). 40 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.

Samfinansierade icke namngivna järnvägsåtgärder

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationer sträckan Nässjö - Sandhem.

Åtgärderna samfinanserias med 50 mnkr ur regional plan, resterande del av kostnaderna bärs av potter i nationell plan.

Järnvägsåtgärder med full regional finansiering



Plankorsningsåtgärder utmed sträckan Nässjö - Vetlanda

För att i framtiden kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö - Vetlanda krävs omfattande upprustning och elektrifiering av sträckan. Restiden minskar därigenom mellan Nässjö och Vetlanda genom högre hastighet och färre tågstopp, vilket möjliggör nya trafik upplägg och styv tidtabell.

Som ett första steg i att åtgärda sträckan i sin helhet avsätts medel ur regional plan för att åtgärda plankorsningar med otillräckligt skydd.

Åtgärden genomförs löpande under planens första hälft.

Kostnadskalkyl för en fullständig upprustning av sträckan (spårbyte, plankorsningsåtgärder, trädsäkring, elektrifiering, ATC, plattformsförlängning och ställverk) är 1 580 mnkr (SEB 2021).



Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö

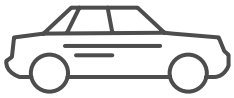
Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping – Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Nuvarande dieseltåg har begränsad återstående livslängd och Länstrafiken har inte för avsikt att köpa nya dieseltåg. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö - Eksjö och trädsäkring.

Åtgärden befinner sig i tidigt planskede och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnadskalkyl 144 mnkr (SEB 2021). Åtgärden finianseras till 100% av regional transportplan.

STÖRRE VÄGÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Rv 27 förbi Bor	187 mnkr	22 mnkr		209 mnkr
Rv 27 Ulås - Bredasten	28 mnkr	28 mnkr		56 mnkr
Väg 842 förbi Tenhult		26 mnkr	20 mnkr	46 mnkr
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp			78 mnkr	78 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de vägåtgärder som har en kalkylerad totalkostnad på över 50 mnkr och därmed betecknas som namngivna i regional transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Samfinansering av mötesspareringsåtgärder Direktiven för åtgärdsplanering öppnar upp för möjligheten till samfinansiering av mötesspareringsåtgärder ur nationell plan. Någon exakt summa eller finansieringsmodell finns ännu inte formulerad, i remissversionen av Regional transprtplan har Region Jönköpings län utgått från att mötesspareringsobjekt som ligger i planens första del kan avlastas med 25% av totalkostnaden ur nationell plan.

Samplanering Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant Åtgärden Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ryms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren 2034-35.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått ÅVS och har färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras högt.
- **Samplanering** Åtgärder som är möjliga att samplanera med andra åtgärder på ett sätt så att synergier uppstår bör prioriteras.

Namngivna vägåtgärder



Rv 27 förbi Bor

Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige och har stor betydelse för både transporter mellan västra och sydöstra Sverige och arbetspendling. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor samtidigt som framkomligheten för genomfartstrafik är nedsatt. Föreslagen åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på rv 27 och förbättrar miljön inne i Bor.

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Åtgärden befinner sig i planskede och förväntas kunna öppna för trafik 2025.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 279 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.



Rv 27 Ulås - 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.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 74 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.



Väg 842 förbi Tenhult

Väg 842 är en viktig förbindelse mellan rv 40 och E4 och trafikeras av en hög andel godstransporter från bland annat verksamhetsområden vid Torsvik. Vägen löper genom centrala Tenhult vilket ger störningar för de boende i samhället och nedsatt framkomlighet för passerande godstransporter.

Föreslagen åtgärd syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Åtgärden innebär att väg 842 ges en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/h. Lokaliseringen av vägen bör samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 46 mnkr (SEB 2021). Vägen finns med som namngivet objekt i gällande plan och ligger kvar som namngivet objekt trots att gränsen för namngivet objekt i länsplaner har höjts från 25 till 50 mnkr.

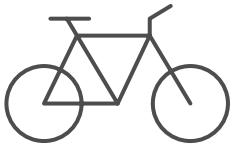


Rv 27 Bredaryd - Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 232 mnkr (SEB 2021), 128 mnkr ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.

GÅNG- OCH CYKELINVESTERINGAR



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar	62 mnkr	35 mnkr	60 mnk	157 mnkr
Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät	45 mnkr	45 mnkr	60 mnkr	150 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringåtgärder förbättra förutsättningarna att gå och cykla i Jönköpings län. Åtgärdsområdet omfattar medel för gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar samt statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Finansieringsmodell GC-vägar längs regionala statliga vägar För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10% kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån Trafikverkets ursprungliga kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioriteringar inom åtgärdsområdet

Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

- **Planeringsmognad** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Riktlinjer angivna i plan för statliga cykelåtgärder** Under hösten 2021 kommer en regional cykelstrategi att tas fram. En fördjupning av strategin är att ta fram en plan för statliga cykelåtgärder i Regional transportplan. I planen kommer Region Jönköpings län att förtydliga hur prioriteringar av potten för GC-åtgärder längs statliga vägar ska göras samt vilka brister i länet som bör lyftas för fortsatt planering.

Grunder för prioritering inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät

- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, 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 åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.
- **Geografisk balansering** Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av GC-åtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.

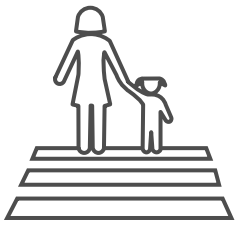
BESLUTADE ÅTGÄRDER FÖR GENOMFÖRANDE

Följande GC-åtgärder längs regionala statliga vägar är planeringsmogna och kommer att genomföras under planperiodens första hälft (2022-2027):

- GC-väg Habo - Furusjö
- GC-väg Kärda - Forsheda
- GC-väg Mullsjö - Furusjö

Objekten är inte att betrakta som namngivna åtgärder.

INVESTERINGAR I TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Trafiksäkerhet och framkomlighet	42 mnkr	36 mnkr	63 mnk	141 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 50 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre sträckor av vägar, för detta krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att göra punktinsatser på 80-vägar parallellt. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden för att möjliggöra denna framdrift.

Standard för tätortsåtgärder De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön så att den upplevs som trygg och säker för alla typer av trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

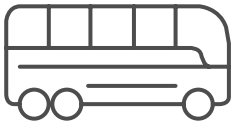
Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn.** Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.
- **Insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods.** Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT[1] över 2 000 fordon.)
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet, det är dock Region Jönköpings läns intention att i första hand prioritera ovanstående två åtgärdstyper under planperioden.

[1] Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar	18 mnkr	14 mnkr	46 mnkr	62 mnkr
Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder kommunalt vägnät	18 mnkr	18 mnkr	36 mnkr	72 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsområdet är att förbättra och stärka förutsättningarna för länets kollektivtrafik. Grunderna för prioriteringarna inom åtgärdsområdet utgår från de mål som anges i länets trafikförsörjningsprogram.

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar ska användas till anpassningar av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik längs järnvägar och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Framförhållning Det är viktigt att ha framförhållning vad gäller planeringsmogna åtgärder för att följa planerad upparbetning över planperioden. Även enklare åtgärder har oftast en sammanlagd planerings- och genomförandetid på minst 3 år, vilket gör att det krävs en långsiktig och systematisk process för att identifiera och lyfta åtgärder som ska genomföras.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos JLT som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Prioriteringsgrunderna gäller båda potterna inom åtgärdsområdet

- **Framkomlighetsåtgärder för att minska restid** Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.
- **Åtgärder som främjar kombinationsresor** Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.
- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.
- **Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet** Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet.Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet

BIDRAG



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	7,5 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	32 mnkr
Investeringsbidrag till enskilda vägar	9 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	31 mnkr

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Syfte och innehåll

Kommuner med icke statliga flygplatser kan årligen ansöka om statligt driftbidrag för att täcka underskott i flygplatsens drift[1]. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

Syftet med investeringsbidrag för enskilda vägar är att underlätta kostnadsdrivande investeringar på det enskilda vägnätet som nyttjas för allmän trafik. Exempelvis kan bidraget nyttjas för broförbättringar. Potten avser endast *investeringsåtgärder* på enskilda vägar, driftsbidrag till enskilda vägar hanteras via nationell transportplan.

Grunder för prioritering inom potten

- Fördelningen av bidraget sker utifrån Trafikverkets prioriteringar i plan för byggande av enskilda vägar.

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 %). Förhöjt bidrag, högst 75 %, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betungande.

BAKGRUND TILL DRIFTSBIDRAG FÖR ICKE STATLIGA FLYGPLATSER

Runt 2010 gjordes stora förändringar kring ägandet av Sveriges flygplatser. Tidigare hade staten genom Luftfartsverket ansvarat för de flesta flygplatser både de stora hubbarna och de regionala flygplatserna men nu beslöts att staten genom det nybildade bolaget Swedavia endast skulle ansvara för de flygplatser som ansågs nationellt strategiska vilket var 10 stycken.

Detta innebar att bland annat Jönköpings flygplats övergick från statligt till kommunalt ägande. För att täcka underskott i driften av de regionala flygplatserna hade Luftfartsverket tidigare internt omfördelat pengar från de stora vinstgenererande flygplatserna. Då staten avyttrade många av de regionala flygplatserna uppstod en obalans i överskott och underskott av driften av Sveriges flygplatser. För att kompensera de nya ägarna till de regionala flygplatserna skapades ett årligt driftbidrag till icke statliga flygplatser som inkluderades i ramarna för de regionala transportplanerna från 2012 och tio år framåt.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län tillfördes vid detta tillfälle 2,3 miljoner/år som kunde användas till driftbidrag för icke statliga flygplatser. I efterföljande planrevidering har beslutet varit att driftbidraget ska vara kvar, en uppräkning har skett utifrån förändrade ramnivåer vilket även har gjorts i föreliggande planförslag.

ENSKILDA VÄGAR

De vägar som staten och landets kommuner ansvarar för kallas **allmänna vägar**, vägar med annan väghållare är **enskilda vägar**.

För de enskilda vägar som är öppna för allmän trafik kan bidrag till drift och underhåll beviljas av Trafikverket via pengar från underhållsanslaget, och i vissa fall från berörd kommun.

Avsatta medel i den regionala transportplanen utgör inte ett ytterligare driftbidrag utan är ett bidrag till nyinvesteringar eller större reinvesteringar som exempelvis byte av en uttjänt bro.

[1] med stöd av 3 §, 5 p. förordning (1997:263)

REGIONALA UTREDNINGSBEHOV

Eftersom planering och byggnation av större infrastrukturprojekt har mycket långa ledtider är det viktigt att planupprättaren har en tydlig plan för vilka brister i transportsystemet som ska prioriteras för utredning inför kommande planrevidering.

Bakgrund

Syfte

När kravbilden för att åtgärda en brist blir tydlig kan åtgärden sägas vara planeringsmogen, vilket är en förutsättning för att den ska kunna lyftas som ett objekt i transportplaner. Planeringsmognad är också en viktig pusselbit i arbetet med att prioritera och periodisera objekt i planbygget. Att en brist har utretts och därmed är att betrakta som en planeringsmogen åtgärd betyder dock inte att den är garanterad ett genomförande i nästkommande plan.

Avgränsning

De brister som lyfts som utredningsbehov ska kunna mynna ut i åtgärder som primärt finansieras ur regional transportplan.

Brister kopplade till järnväg eller nationella stamvägar omfattas inte eftersom de hanteras inom ramen för nationell plan. Utredningar av brister inom åtgärdsområdena gång- och cykelinvesteringar och kollektivtrafikåtgärder hanteras löpande utifrån cykelplan/uppsatta prioriteringskriterier och lyfts därför inte heller som kommande utredningsbehov. Brister inom trafiksäkerhet och framkomlighet kan både hanteras löpande inom åtgärdsområdet och som framtida utredningsbehov (längre stråk med brister).

Innehåll

De brister Region Jönköpings län vill lyfta som utredningsbehov är indelade i tre kategorier:

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2022-2025 Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet ”större vägåtgärder”. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.

Längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025 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.

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.

NAMNGIVNA ÅTGÄRDER

Större åtgärder ska i transportplaner anges som *”namngivna åtgärder”*. För den nationella planen för transportinfrastruktur är det praxis att åtgärdens totala kostnad ska uppgå till minst 100 miljoner kronor. För länsplaner gäller att åtgärdens totala kostnader ska uppgå till minst 50 miljoner kronor. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder.

För en namngiven åtgärd ska en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl göras för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. Åtgärden ska även ha en anläggningskostnadskalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

Brister att utreda

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2022-2025

Rv 27 Forsheda-Bredaryd

Rv 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT knappt 9 500 fordon varav 1255 lastbilar)[1] och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade.

Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Rv 32 Eksjö - Sunneränga och Marbäck- Traneryd

Väg 32 har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter och är regionalt betydelsefull för arbetspendling mellan kommunerna på Höglandet.

Vägsträckorna (ÅDT ca 3 900 fordon/dygn varav 800 lastbilar)[1] har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst kopplat till mötesolyckor och korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025

Rv 30 Stigamo - Växjö

Rv 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Rv 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige.

Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 600 och 3 200 fordon/dygn varav knappt 800 lastbilar)[1]. Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. Genom pågående hastighetsöversyn har hastigheten i stråket sänkts vilket innebär en sämre tillgänglighet. Syftet med en utredningen bör vara att studera åtgärder för att höja tillgängligheten utan att kräva omfattande ombyggnationer.

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 Rv 27 (Gislaved - mot V Götaland och Bor - mot Kronoberg).

Pendlingsstråk Habo - Jönköping

Arbetspendlingen mellan Habo och Jönköping är omfattande och kommer sannolikt att öka i framtiden. Hur dessa resandeströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS.

Rv 32

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av Rv 32 genom länet. (Tranås mot Östergötland och söder om Eksjö).

Rv 31/47 Gisshult-Ekenässjön

Bristerna på sträckan bör utredas i ÅVS.

1 Utdrag ur NVDB på Trafikverket.se

GENOMFÖRANDE AV REGIONAL TRANSPORTPLAN

För att säkerställa en effektiv framdrift av den regionala transportplanen är det viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens olika åtgärdsområden är tydliga.

Järnvägsinvesteringar



Förberedande utredningar Trafikverket ansvarar både för att prioritera och driva utredningar kring brister på järnväg eftersom järnvägsåtgärder primärt hör till nationell plan. Region Jönköpings län har en begränsad påverkansmöjlighet gällande prioriteringar och processer kopplade till nationella brister och objekt.

Genomförande av åtgärder För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Större vägåtgärder



Förberedande utredningar Förberedande utredningar bör göras i tillräckligt god tid för att åtgärderna ska kunna startas upp enligt plan. Vilka brister som ska prioriteras listas i ”*Regionala utredningsbehov*”. Trafikverket bör ansvara för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Gång- och cykelinvesteringar



Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån prioriteringskriterier i regional transportplan och kommande plan för genomförande av cykelåtgärder på regional statligt vägnät[1].

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 medfinansering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

UTREDNINGSTYPER

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

- Möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis och transportslagsövergripande
- Större eller mer komplexa brister vars lösning förutsätter planläggning
- Genomförs oftast av Trafikverket

Funktionsstudier

- Tydligt avgränsad brist
- Begränsad komplexitet
- Ej relevant studera alternativa lösningar kopplat till fyrstegsprincipen eller transportslagsövergripande åtgärder
- Funktionsstudier tas fram av Trafikverket

Projekteringsförberedande inventeringar och strategier

- Brister där möjliga åtgärder är av mindre omfattning och låg komplexitet
- Tydligt avgränsade åtgärder
- Ej planläggning
- Inventering kan göras av Trafikverket eller Länstrafiken (kollektivtrafikåtgärder)
- Förberedande projektering inför genomförande tas fram av Trafikverket
- Bör drivas med fokus på snabbt genomförande

1 Innan en plan för genomförande av GC-åtgärder utmed regional statlig väg finns beslutad bör prioriteringar av förberedande utredningar ske av Trafikverket i samråd med Region Jönköpings län.

ANSVAR HÅLLPLATSER

Ansvar för stationsmiljöer Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens kärnfunktion. Till kärnfunktionen hör plattform, plattformstak, utrustning på plattform, konstruktioner inom stationsmiljö som bär upp spåranläggningar, plattformsförbindelser, ytskikt i bro- och tunnelkonstruktioner som Trafikverket äger, dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform, plattformsförbindelser samt stationshus samt fast skyltning på plattform och plattformsförbindelse.

Övriga parter ansvarar för stationshus, bussterminaler, cykelparkering, anslutande kommunala vägar och GC-vägar, pendlarparkering, stationstorg, angäringsplatser, konstnärliga utsmyckningar (som inte är integrerade i statliga konstruktioner) samt anläggningar med utformning som väsentligt avviker från grundutförande.

Ansvar för busshållplatser

Hållplatsdel	Ansvaret omfattar	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kn vägnät
Körytor, markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	TRV	Kn
Pendlarparkering: allmän belysning och ev planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Kn	Kn
Väderskydd: belysning, utrustning och ev el	Renhållning, skötsel, underhåll, armatur och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kn	Kn
Hållplatsutrustning (fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kn	Kn
Informationsbärare stolpe och hpl-topp	Renhållning, skötsel och underhåll	JLT	JLT
Anslutande GC-väg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	TRV	Kn

TDOK 2014:0073, Stationshandboken

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Trafikverket Region Syd. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansering[2]. 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 medfinansering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slut-

2 Förordning (2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm)

redovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun (Jönköpings kommun) ansvarar för att ansöka hos Trafikverket om årligt bidrag, Trafikverket handlägger och beslutar i ärendet.

Genomförande av åtgärder Bidraget avser löpande drift, för vilken Jönköpings flygplats ansvarar.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning Väghållare ansvarar för att skicka ansökan till Trafikverket för handläggning och utredning. Beslut om bidrag fattas av Trafikverket.

Genomförande av åtgärder Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

UPPFÖLJNING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Återkommande rutiner för för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefulla för alla inblandade parter och är också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Avrapportering av framdrift och upparbetning Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årsredovisning bör Länsplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Den skriftliga rapporteringen bör gälla både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. På motsvarande sätt bör det ske en rapportering av planeringsläget för kommande år.

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande 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 i transportinfrastruktur som planeras i länet behöver förslaget till regional transportplan läsas tillsammans med förslaget till nationell transportplan.

I den nationella planen redovisas alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Planen innehåller också potter för åtgärder som har totala kostnadskalkyler under den nationella gränsen för namngivet objekt (100 mnkr). Pottområdena hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Mötesstation A6/Ryhov

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Namngivna vägobjekt nationell plan



Rv 40 Nässjö - Eksjö

Det aktuella vägavsnittet är betydelsefullt för såväl långväga godstransporter som besöksnäring och lokal arbetspendling.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan som är smal och har dålig plan- och profilstandard. Vägen byggs om till totalt 14,1 km mötesfri väg varav 8,8 km utgör breddning av befintlig väg och 5,3 km utbyggnad i nysträckning. Åtgärderna möjliggör en höjning av vägens hastighet till 100 km/h. Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg, delvis som separat GC-väg och delvis i kombination med befintliga lokalvägar.

Vägplanen har vunnit laga kraft och Trafikverket har fått byggstartsbeslut från regeringen. Planerad byggstart är år 2022, byggtiden beräknas till cirka 3 år.



Rv 40 Förbi Eksjö

Rv 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden, vägen byggs som mötesseparerad vilket möjliggör en hastighet på 100 km/h.

Arbetet med vägplan för åtgärden beräknas starta 2022.

Rv 26 Mullsjö - Slättäng



Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 kilometer lång. Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en 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 faunapassager planeras längs sträckan och GC-förbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2025 med 2-3 års byggtid.

Rv 26 Hedenstorp - Månseryd



Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, 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 förslag till Nationell plan för transportinfrasturktur.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält



Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved



(ej namngivet objekt i förslag till nationell plan 2022 - 2033)

Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard samt förhöjd risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Väg 26 föreslås bli mötesseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/h. Sommarcykelväg planeras mellan Smålandsstenar och Gislaved. Skyddsåtgärder för vattentäkt samt viltåtgärder planeras. Arbetet med att ta fram en vägplan pågår, byggstart är planerad till år 2026.

STÖRRE INVESTERINGSÅTGÄRDER I VÅRA GRANNLÄN

Några av de större investeringsåtgärder som planeras i våra grannlän har påverkan på trafikflöden och transportinfrastruktur i Jönköpings län.

Vår sammanställning bygger på de beskrivningar av namngivna objekt som görs i förslag till nationell plan och respektive läns regionala transportplan. Syftet med sammanställningen är att ge en övergripande bild av hur större åtgärder som planeras i angränsande län påverkar Jönköpings län. Beskrivningen är inte heltäckande eftersom mindre åtgärder inte är beskrivna.

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154 Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen Värnamo i Jönköpings län.

Markarydsbanan, Knäred, mötesspår Åtgärden förbättrar restider och trafikeringsupplägg för tågtrafik mellan Halmstad och Markaryd vilket i sin tur påverkar trafikeringsförutsättningar på omkringliggande järnvägar.

Kalmar län

Åtgärder på Rv 37/47 Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på ost-västligt stråk, vilket är viktigt inte minst för godstransporter till hamnen i Oskarshamn och turistrelaterade resor till och från Gotland.

Kronobergs län

Ny station i Räppe Åtgärden omfattar en ny station i Räppe vilken möjliggör tågpendling till det planerade nya sjukhuset i Växjö. Åtgärden får störst konsekvenser för de södra delarna av Jönköpings län.

Alvesta triangelspår Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och Kust till kust-banan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter. Åtgärden förbättrar förutsättningarna för näringslivets transporter till och från terminaler i Jönköpings län.

Östergötland

Ostlänken Del av ny stambana mellan Järna och Linköping. Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Påverkar trafikeringen på Södra stambanan genom Jönköpings län och är avgörande för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön Syftet med åtgärderna är att genom dubbelspårsutbyggnad öka kapaciteten för gods och regionaltågstrafik i godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden har koppling mot transportflöden till och från Jönköpings län via Södra stambanan (banorna möts i Mjölby).

Rv 50 Medevi - Brattebro Mötesseparering av ca 16 km väg ger förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för ett vägstråk som i sin förlängning fortsätter söderut via Rv 32 i Jönköpings län.

Fullständig konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsningssamråd

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnvägsinvesteringar och större väginvesteringar har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar (SEB). Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedöms på ett mer generellt sätt.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en **strategisk miljöbedömning** genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en **miljökonsekvensbeskrivning** (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

KRAV PÅ INNEHÅLL MKB

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- en **sammanfattning av planens innehåll,** dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
- en identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
- uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs**, **miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt**, **befintliga miljöproblem** som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur **hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål 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 s**käl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
- en redogörelse för de åtgärder som planeras för **uppföljning och övervakning** av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
- en **icke-teknisk sammanfattning**

Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
- allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig. Synpunkterna ska beaktas innan planen antas. När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrerats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.

PÅVERKAN, EFFEKT OCH KONSEKVENS

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av 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.



Exempel på händelsekedja till följd av utsläpp av växthusgaser. (Naturvårdsverket)

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

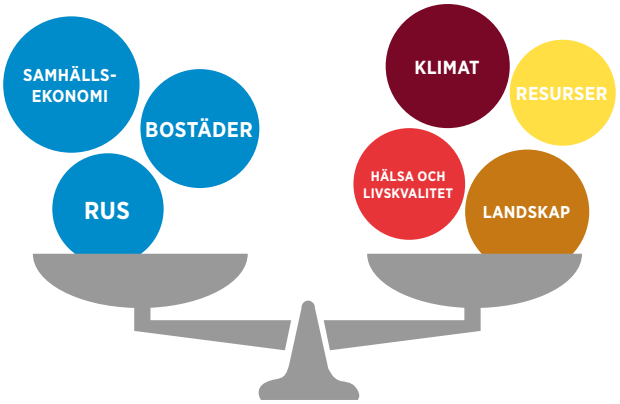
Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med **fokusområden** som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029[1].

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet *samhällsekonomi och regional utveckling*.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[2] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.



Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekevensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

1 MKB för Nationell transportplan 2018-2029, Trafikverket
2 Direktiven om åtgärdsplanering

Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

Trafikens klimatpåverkan

Infrastrukturens klimatpåverkan

Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

Buller och vibrationer

Aktivt resande

Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

Biologisk mångfald

Växtliv

Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse

Forn- och kulturlämningar

Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

Skyddsvärda områden

Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

Flöden och nivåer

Dricksvatten

Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättring av medborgarnas resor

Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder

Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser

Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet

Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö


Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

Koppling fokusområde KLIMAT

Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Koppling fokusområde LANDSKAP

Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING

Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●		
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder	●		
Bidrag	●		●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Bedömningsgrunder

Delaspekt trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet.

Precisering trafikutveckling omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdsätt, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.

Precisering energieffektivitet inom respektive trafikslag fångar hur planen påverkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Delaspekt infrastrukturens påverkan

Klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.

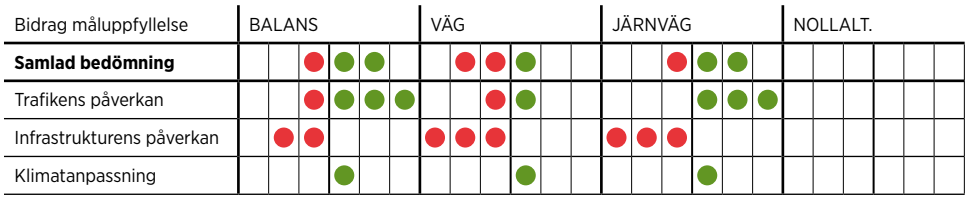
Delaspekt Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras här som den statliga infrastukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Generellt bedöms järnvägsanläggningen vara mer störningskänsig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger.



Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

positivt bidrag

negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

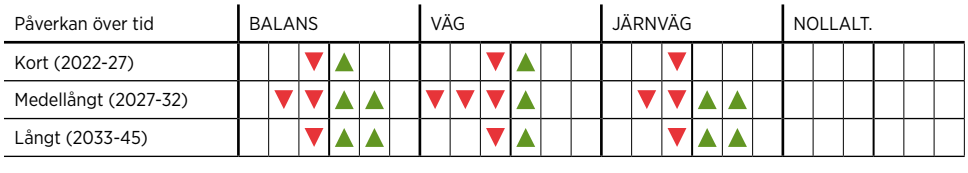
Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

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.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.



Bidrag till måluppfyllelse över tid

positivt bidrag

negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid,* vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både postivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

1 Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

Trafikens påverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser.

Klimatpåverkan kopplad till alternativets vägåtgärder är starkt avhängig teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet har en relativt hög potential för överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik och cykel. Samtidigt ges incitament till ökad vägtrafik på grund av satsningar på mötesspareringar och förbifarter.

Energieffektivitet Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering på grund av ökad trafik och höjda hastigheter.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av Värnamo - Nässjö ger på sikt lägre växthusgasutsläpp för tågtrafiken på delar av länets järnvägsnät.

Alternativets klimatpåverkan är starkt avhängigt teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet innebär att delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Projektet Y:et förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

Energieffektivitet Utbyggnader av förbifarter och mötesspareringar bedöms ge negativa bidrag till ett mer energieffektivt samhälle; vägtrafik kräver mer energi än trafik på järnväg och högre hastigheter kräver också en ökad energiåtgång. Alternativet kan bidra till att fler invånare i länet väljer att ha bil, vilket på sikt kan kräva större satsningar på laddinfrastruktur som i sin tur är resurskrävande.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (Nässjö - Eksjö, Värnamo-Nässjö och Nässjö-Vetlanda) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Det är osäkert om nyttan av elektrifierinig av Nässjö - Vetlanda faller ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kan till nästa planperiod.

Trafikutveckling Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet bedöms på grund av åtgärden rv 27 förbi Bor bidra till vissa ökningar av trafikarbetet på denna sträcka.

Energieffektivitet Eftersom järnvägstransporter är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik Inga effekter.

Trafikutveckling Alternativet stimulerar ingen överflyttning av trafik från bil men skapar heller ingen inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet Ingen påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och rv 27 Bredaryd - Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO2.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt.

Förbifart Bor och rv 27, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd ger ger relativt stora utsläpp av CO2 vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO2.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult och upprustning av sträckan Nässjö-Vetlanda bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation.

Byggnationer av GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Alternativet bedöms inte ge någon negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av CO2 öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

KALKYLERADE UTSLÄPP AV CO2-EKVIVALENTER INFRASTRUKTUR

För namngivna objekt vid bygg och reinvestering samt drift- och underhåll under kalkylperiod för SEB:

Åtgärder som finns i samtliga strategialternativ

- Y:et 62 280 ton
- Rv 27 förbi Bor: 12 954 ton
- GC-väg Furusjö-Habo 354 ton
- Totalt 75 588 ton

Åtgärder som finns i BALANS och JÄRNVÄG

- Station A6/Ryhov 1778 ton
- Elektrifiering Nässjö - Eksjö 1440 ton
- Totalt 3 218 ton

Åtgärder som finns i BALANS och VÄG

- Rv 27 Bredaryd-Anderstorp 6366 ton
- Förbifart Tenhult 1320 ton
- Rv 27 Ulås-Bredasten 1340 ton
- Totalt 9 026 ton

Åtgärder som finns i VÄG

- Eksjö - Sunneränga 11 621 ton
- Kärda - Bredaryd 13 298 ton
- Totalt 24 919 ton

Åtgärder som finns i JÄRNVÄG

- Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda 32 565 ton

Totalsumma namngivna objekt alternativ BALANS: 87 832 ton CO2-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ VÄG: 109 533 ton CO2-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ JÄRNVÄG: 111 371 ton CO2-ekvivalenter

Klimatanpassning

Alternativ BALANS

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ VÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo - Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ JÄRNVÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo - Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Nollalternativ

Ingen tillkommande klimatanpassning, risker kopplat till åldrande anläggning.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Bedömningsgrunder

Delaspekt Människors hälsa

Fysisk aktivitet Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.

Buller och vibrationer Negativ miljöpåverkan kopplat till ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Trafiksäkerhet Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet.

Delaspekt Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för personer utan tillgång till bil är särskilt värd att bevaka.

Jämställdhet mellan kvinnor och män Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Delaspekt Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Halterna påverkas av trafikarbete och hastighet på väg.

Halter av luftföroreningar (i tätorter) Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●	●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●	●	
Kollektivtrafikåtgärder	●	●	●
Bidrag		●	

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Människors hälsa	● ● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Befolkning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Luft	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet 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.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼

Människors hälsa

Alternativ balans

Fysisk aktivitet Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafik på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykeinvesteringar än i övriga alternativ, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i länet.

Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på regionala banor Y:et och Nässjö - Eksjö kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär att trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Alternativet innebär en större satsning på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar än övriga alternativ. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö - Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ väg

Fysisk aktivitet Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnväg i Y:et. Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på Y:et kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Förbifarter i Bor och Tenhult innebär att buller- och vibrationer minskar inne i samhällena.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ järnväg

Fysisk aktivitet Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum - Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Järnvägssatsningarna kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Bullersituationen inne i Bor samhälle förbättras i och med ny förbifart.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i Bor samhälle förbättras, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö - Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet Inga positiva effekter

Buller och vibrationer Inga positiv påverkan; problemen med buller och vibrationer i Tenhult och Bor riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet Inga förbättringar, risk för ökade problem i och med ökad trafik.

Befolkning

Alternativ BALANS

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet är det mest positiva sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämlikt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för GC-åtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder bibehålls på samma nivå som föregående planperiod vilket ger förutsättningar för att arbeta relativt aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet syftar till att möjliggöra en balans i satsningar i hela länet och innebär att vissa regionala järnvägar förbättras samtidigt som förutsättningar ges för att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik på väg samt att göra tätortsåtgärder som ökar tillgänglighet inne i mindre samhällen.

Alternativ VÄG

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråket Y:et förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs GC-vägar vilket förbättrar tillgänglighet med cykel.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet prioriterar större vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och GC-åtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet innebär att ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, GC-åtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Alternativ järnväg

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg utmed delar av de regionala järnvägsstråken.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativets satsning på regionala järnvägar bedöms vara positiv för jämlikhet, jämställdhet och barn, dock innebär det att utrymmet för investeringar i övriga kollektivtrafikanläggningar och GC-vägar utmed statlig väg minskar. Detta försämrar i sin tur möjligheterna att gynna jämlikhet och jämställdhet och begränsar också förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder och GC-åtgärder ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Nollalternativ

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Inga effekter

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Inga effekter

Jämställdhet mellan kvinnor och män Inga effekter

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Inga effekter

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Inga effekter

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Inga effekter

Luft

Alternativ BALANS

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar på kollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen samt samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ VÄG

Emissioner av luftföroreningar Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö bidrar till minskade emissioner.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Viss negativ påverkan på luftkvalitet på grund av ökad hastighet och större trafikarbete förbi Bor.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och Bor samhälle. Fortsatt.ex.ponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Eponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar Inga förbättringar av luftkvalitet kopplat till elektrifiering av järnväg.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Fortsatt.ex.ponering i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Bedömningsgrunder fokusområde LANDSKAP

Delaspekt Naturmiljö

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Delaspekt Kulturmiljö

Kulturlämningar och landskapets strukturer Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Delaspekt Landskapsbild

Påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.



Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delaspekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	●	
Naturmiljö	● ●	● ●	●	
Kulturmiljö	● ●	● ●	●	
Landskapsbild	● ●	● ●	●	

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägpartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

Delaspekt naturmiljö

Alternativ BALANS

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön.

Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas 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 och Bredaryd - Anderstorp 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 GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ VÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö - Eksjö i samband med elektrifiering.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas 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, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd 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 GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ JÄRNVÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö, Värnamo - Nässjö och Nässjö - Vetlanda i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Delaspekt kulturmiljö

Alternativ BALANS

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötesspareringar Ulås-Bredasten och Bredaryd-Anderstorp samt förbifart Tenhult.

Alternativ VÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås-Bredasten, Bredaryd-Anderstorp och Eksjö-Sunneränga samt förbifart Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer Ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv. Opåverkad situation kring kulturmiljö i Bor samhälle.

Delaspekt landskapsbild

Alternativ BALANS

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötesspareringar Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ VÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo - Nässjö bedöms bli begränsad.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet.

Mötesspareringar Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ JÄRNVÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Ingen påverkan

FOKUSOMRÅDE RESURSHUSHÅLLNING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Bedömningsgrunder fokusområde Resurshushållning

Delaspekt Mark

Skyddsvärda områden Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3-4 kap. miljöbalken).

Förorenade områden Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken).

Delaspekt Materiella tillgångar

Areella näringar Jordbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske).

Delaspekt Vatten

Flöden och nivåer Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.

Dricksvatten Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.

Ekologiska värden Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●						●						●									
Mark			●						●						●									
Materiella tillgångar			●						●						●									
Vatten			●						●						●									

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Kort (2022-27)			▼						▼						▼									
Medellångt (2027-32)		▼	▼					▼	▼						▼									
Långt (2033-45)			▼						▼						▼									

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Delaspekt mark

Alternativ BALANS

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ VÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ JÄRNVÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt mark.

Delaspekt materiella tillgångar

Alternativ BALANS

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten och Bredaryd - Anderstorp) kan kräva att skogs- och/eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ VÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Gärda - Bredaryd) kan kräva att skogs- och/eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som begränsad.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ JÄRNVÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Ingen påverkan på areella näringar.

Delaspekt vatten

Alternativ JÄRNVÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ VÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ BALANS

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt vatten.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Bostadsförsörjning	Regional utvecklingsstrategi
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar		●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●		
Kollektivtrafikåtgärder		●	●
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

FOKUSOMRÅDE SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Bedömningsgrunder fokusområde ekonomisk utveckling och regional utveckling

Delaspekt Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning[1] för namngivna objekt.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Bedömning av respektive alternativs påverkan på medborgares och näringslivets restider och reskostnader.

Delaspekt Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder Bedömning av hur investeringar påverkar marknadsvärdet för bostäder genom att tillskapa ökad tillgänglighet i områden med ett jämförelsevis lågt tryck på bostadsbyggande.

Strukturbildande infrastruktur Bedömning av hur planalternativen stödjer eller motverkar planering för bostäder i lägen som har potential för yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Delaspekt Regional Utvecklingsstrategi

Järnvägsförbindelser Bedömning av hur alternativen prioriterar länets befintliga järnvägar och främjar person- och godstransporter med tåg.

Kollektivtrafik Bedömning av hur alternativen stärker kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Målpunkter Bedömning av hur alternativen verkar för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas)och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●	●	●	●				●	●				●	●	●				●			
Ekonomi & konkurrenskraft			●	●	●					●	●	●		●	●	●	●				●			
Bostadsförsörjning				●	●				●	●						●	●				●			
Delstrategier i RUS				●	●	●				●						●	●				●			

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

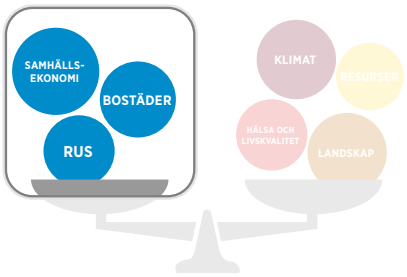
● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Kort (2022-27)				▲						▲					▼	▲								
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲					▲	▲				▼	▲	▲				▼			
Långt (2033-45)				▲	▲	▲				▲	▲					▲	▲				▼			

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ BALANS

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster.

Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten och Anderstorp - Bredaryd samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ VÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Samtliga namngivna objekt i alternativet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten, rv 27 Anderstorp - Bredaryd, rv 32 Eksjö - Sunneränga, Forsheda - Bredaryd (över kant) samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ JÄRNVÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Att påbörja upprustning av sträckan Nässjö - Vetlanda ger kraftigt negativ NNK, i synnerhet om projektet genomförs etappindelat då de nyttor som uppstår vid elektrifiering först faller ut efter planperioden.

Rv 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygsntrafik och restidsförkortningar. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte

att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning och elektrifiering av sträckan Nässjö-Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på elektrifiering och byggande av mötesspår på banan faller sannolikt inte ut under planperioden.

Rv 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Bostadsförsörjning

Alternativ BALANS

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö, Jönköpingsbanan samt Eksjö. Ett stationsläge vid A6/Ryhov bedöms ge ökade marknadsvärden för bebyggelsen i stationens närområden.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Planalternativet innehåller jämförelsevis hög andel medel för GC-åtgärder och kollektivtrafik. Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg, gång- och cykel och kollektivtrafik och bedöms i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Alternativ VÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativets satsningar på järnväg, GC och kollektivtra-

fik bedöms i viss mån stödja en strukturbildande bostadsutveckling, dock riskerar den stora tyngdpunkten på större vägåtgärder att verka i motsatt riktning och snarare bidra till en mer utspridd bostadsutveckling och därmed behov av större transportarbete.

Alternativ JÄRNVÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Förutsatt att fortsatta satsningar görs på Vetlandabanan även i nästa planperiod kan upprustningen av banan bidra till ökade marknadsvärden i mer stationsnära lägen i Vetlanda.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg och bedöms genom detta i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Nollalternativ

Marknadsvärde för bostäder Nollalternativet bedöms bidra svagt negativt till trenden av vikande marknadsvärden för bostäder på längre pendlingsavstånd från regioncentra.

Strukturbildande infrastruktur Nollalternativet bedöms på sikt bidra till en mer utspridd bebyggelse ochmotverkar på så vis negativt måluppfyllelse.

Mål om tillgänglighet i regional utvecklingsstrategi

Alternativ BALANS

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av satsningar på Y:et, mötesstation A6/ Ryhov och elektrifiering Nässjö - Eksjö.

Stärkt kollektivtrafik Det alternativ som ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråket rv 27 Anderstorp - Bor. Alternativet möjliggör jämförelsevis störst utbyggnad av GC-väg utmed statlig väg i länet vilket är positivt för att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ VÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan Y:et, i övrigt driver alternativet inte mot delstrategin i RUSen.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråken rv 27 och rv 32.

Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ JÄRNVÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av aktiv satsning på regionala banor.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et, och mötesstation A6/Ryhov. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. De största nyttorna kopplat till trafikering för sträckan Nässjö - Vetlanda faller förmodligen inte ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kant.

Alternativet innebär att mindre pengar avsätts för kollektivtrafikanläggningar än i gällande plan, vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt rv 27 förbi Bor.

I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar. Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Nollalternativ

Upprustning av järnvägar Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Sammanbundna målpunkter Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Region
Jönköpings län

VAGGERYDS KOMMUN

Handläggare
Torbjörn Åkerblad
0370-67 81 42

Region Jönköpings län
RJL 2021-1077

Yttrande över remiss:
Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Vaggeryds kommun har beretts möjlighet att yttra sig över regionens förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033.

Förslaget till regional transportplan har föregåtts av gemensamma diskussioner inom infrastrukturnätverket, en viktig del i processen med att bidra till en helhetssyn och förståelse mellan länets kommuner.

Allmänna synpunkter
Den övergripande beskrivningen av länets förutsättningar och behov i kapitel 2 är pedagogiskt upplagd och ger en bra känsla för helheten.

Särskilt viktiga styrdokument med målsättningar som är relevanta för transportplanen är den regionala utvecklingsstrategin (RUS), Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län och målen för samarbetet inom regionsamverkan Sydsverige (RSS). Vaggeryds kommun föreslår att även kopplingen till länets Klimat och energistrategi beskrivs i detta avsnitt.

De förseningar och låsningar som präglar den gällande regionala transportplanen på grund av ökande kostnadskalkyler är mycket bekymmersamma då de tränger undan utrymme för icke namngivna objekt. Kopplat till den regionala utvecklingen så riskerar uteblivna satsningar på infrastrukturen att ha en bromsande effekt för flera av målområden i RUS. Det är dock

positivt att de 100 mkr som underutnyttjats i befintlig planperiod förstärker kommande planperiodens första fyra år.

Alternativa strategier
Vaggeryds kommun ställer sig bakom det föreslagna Alternativ Balans som strävar efter att hålla inslagen linje från nu gällande plan med stort fokus på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande. De ökande kostnadskalkylerna är dock mycket oroande då det finns ytterligare behov av infrastruktursatsningar som skulle behöva hanteras.

Järnvägsinvesteringar
Satsningarna på Y:et kommer att bidra till att fler resor och transporter mellan Värnamo och Jönköping flyttas från väg till järnväg – hållbara resor som även kommer att bidra till tillväxt och kompetensförsörjning.

Elektrifieringen av sträckan Vaggeryd-Nässjö skapar även möjligheter till omledning av trafik som stärker Södra stambanans kapacitet och redundans. För att även möjliggöra för JLT att öka trafikeringen mellan Värnamo-Nässjö behövs ett mötesspår på sträckan. En lämplig placering skulle kunna vara i Malmbäck, ungefär i mitten mellan Vaggeryd och Nässjö, där möteslängden i dag på 356 meter begränsar möjligheten till möte mellan godståg och persontåg. Vaggeryd föreslår därför att en mindre funktionsutredning av möjligheterna att förlänga mötesspåret med cirka 430 meter görs för att beskriva kostnaderna och skapa ett underlag för dialog om finansieringslösning. Förutom möjligheter till frekvent trafikering med persontåg skulle detta stärka regionens godstrafikering.

Vaggeryds kommun utreder inom ramen för det pågående översiktsplanearbetet två planskilda korsningar i Vaggeryds tätort för att i samplanering med trafikverkets elektrifiering av Y:et möta en framtid med en tätt trafikerad och elektrifierad järnväg. Kopplat till detta vill kommunen även försäkra sig om att plattformarna vid

kommunens järnvägsstationer är tillräckligt långa för den trafikföring som planeras av JLT.

Väginvesteringar
Länets vägnät saknar goda förbindelser i öst-västlig riktning för att på ett säkert sätt möjliggöra resande i stråket Smålandsstenar, Bredaryd, Hillerstorp, Skillingaryd/Vaggeryd, Hok, Nässjö, Tranås. Dessa vägsträckor är redan tungt trafikerade och nya verksamhetsetableringar med tillkommande pendling och godshantering ökar på de behov av bättre och säkrare vägar som redan finns. Den så kallade diagonalen har redan utretts, men Vaggeryds kommun anser att behovet bör utredas vidare och föreslår fokus på sträckorna Skillingaryd-Hillerstorp och Hok-Malmbäck, samt väg 806 mellan Skillingaryd ut till väg 30.

Det är positivt att den regionala planen lyfter fram RV 30 mellan Stigamo-Växjö som ett regionalt stråk som behöver utredas 2022-2025.

Gång- och cykelinvesteringar
Förslaget att sänka nivån för den kommunala medfinansieringen för projekt längs regionala statliga vägar till 10 procent är mycket positivt. Det kan bidra till att mer planerade GC-vägar kan komma att bli genomförda med en säkrare miljö för oskyddade trafikanter längs trafikerade stråk till följd.

Vilka brister och behov i gång- och cykelvägnätet:
Skillingaryd – Tofteryd
Hoks samhälle – Hooks Herrgård
Skillingaryd- Klevshult

Behov på längre sikt:
Skillingaryd- Åker- vidare mot Hillerstorp (Gnosjö kommun)
Byarum – Stigamo
Hok – Svenarum

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet
Detta är en viktig del i den regionala planen som berör de flesta av kommunens tätorter och mindre samhällen. I de fall statliga vägar passerar skolor eller barns skolväg är kommunen angelägen om att åtgärder prioriteras.

Även att insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet och framkomlighet för gods är mycket positivt. Kommunen har en stark tillväxt med många nya företagsetableringar och en växande näringsdel är gods och logistik som är till gagn för hela regionen. Detta medför dock att behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar och behöver anpassas för att möta samhällets utveckling.

Kollektivtrafikåtgärder
Vaggeryds kommun arbetar löpande och långsiktigt för att utveckla och stärka det kollektiva resandet. Kommunen ser ett behov av att tillsammans med regionen och JLT ligga nära varandra i planeringen av stationsmiljöer, men också behovet av att inom en snar framtid söka lösningar för en ökad frammatning till bytespunkter. Nya, stora arbetsplatser tillkommer vid bland annat Stigamo, Båramo och norr om travbanan i Vaggeryd. För att kollektiva resor ska vara ett attraktivt alternativ behöver lösningar för frammatning till bytespunkterna hittas.

Utvecklingsbehov finns även längs statlig väg, exempelvis utbyggnad av bussfickor med belysning på landsbygden.

Regionala behov
Förslaget till plan har identifierat utredningsbehov för RV 30, Stigamo-Växjö, vilket är positivt. Vaggeryds kommun ser också ökande behov för vägstråket mellan Vaggeryd-Nässjö (särskilt avsnittet mellan Hok och Malmbäck) och Skillingaryd-Hillerstorp. Detta skulle bidra till att stärka förbindelserna i öst-västlig riktning inom länet.

Uppföljning av planens genomförande
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.

Förslaget att Trafikverket årligen ska redovisa planens genomförande sett till både framdrift, nyttor och ekonomi är därför mycket positivt.

Vaggeryds kommun
2022-03-09

Torbjörn Åkerblad
Kanslichef, bitr. kommundirektör
Kommunledningskontoret

Tjänsteutlåtande
Datum 2022-01-17
Diarienummer RUN 2022-00013

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Handläggare: Aako Raoofi
Telefon: 0730 79 29 18
E-post: aako.raoofi@vgregion.se

Till regionutvecklingsnämnden

Yttrande över remiss om Regional infrastrukturplan för Jönköpings län 2022-2033

Förslag till beslut

1. Regionutvecklingsnämnden godkänner yttrande över remiss om Regional infrastrukturplan för Jönköpings län 2022–2033.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Region Jönköping har skickat sin regionala infrastrukturplan för perioden 2022–2033 på remiss. Västra Götalandsregionen (VGR) svarar, genom regionutvecklingsnämnden, i egenskap av rollen som länsplaneupprättare. Västra Götalandsregionens yttrande fokuserar på de gränsöverskridande transporter som sker mellan våra respektive län.

Västra Götaland och Jönköpings län är sammankopplade regioner med flera gemensamma transportstråk genom Boråsregionen (Sjuhärad) och Skaraborg för vidare transporter i systemet. I Region Jönköpings förslag till regional infrastrukturplan finns inga åtgärder som direkt berör Västra Götalands län. Planen innehåller satsningar på samfinansiering av järnvägsåtgärder vilket pekar på det stora behovet som finns i järnvägssystemet. Satsningarna leder till en mer tillförlitlig och fungerande transportinfrastruktur i Jönköping vilket på sikt förbättrar den regionala och nationella tillgängligheten.

Det är positivt att Jönköpings län lyfter vikten av väg 40, 47/26 och 27 samt kust till kustbanan och Jönköpingsbanan för interregionala och nationella person- och godstransporter.

Koncernkontoret

Helena L Nilsson
Regionutvecklingsdirektör

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

- Yttrande över remiss om regional infrastrukturplan för Jönköpings län 2022-2033
- Remissversion regional infrastrukturplan för Jönköpings län 2022-2033

Besluten skickas till

- Region Jönköping, regional.utveckling@rjl.se, ange diarienummer RJL 2021/1077 samt avsändare i ämnesraden

§ 29 Svar på remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Diarienummer KS21/361

Beslut

Kommunstyrelsen antar plan- och exploateringschefens yttrande som sitt eget och översänder det till region Jönköpings län.

Kommunstyrelsen vill särskilt trycka på att:

- Utbyggnad av länsväg 195 behöver finnas med som objekt i en förlängning av åtgärderna som planeras för väg 26.

- Det är positivt med en utveckling av Jönköpingsbanan i stort och att ett stationsläge utmed Jönköpingsbanan vid A6/Ryhov i Jönköping prioriteras.

- Det är viktigt att fullfölja arbetet med den regionala cykelbanan mellan Habo - Furusjö - Mullsjö.

Beskrivning av ärendet

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 -2033. Remisstiden pågår till och med den 18 mars 2022. Parallellt pågår Trafikverkets arbete med att ta fram en ny nationell transportinfrastrukturplan.

Förslaget till regional plan innebär en fördelning av ca 1,7 miljarder enligt följande; järnvägsinvesteringar 634 miljoner, större vägåtgärder 389 miljoner, gång- och cykelinvesteringar 307 miljoner, trafiksäkerhet och framkomlighet 141 miljoner, kollektivtrafikåtgärder 150 miljoner samt bidrag 63 miljoner.

Den nya regionala planen som är under framtagande måste förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången, vilket innebär att de tar en större del av den samlade ramen i anspråk än i den innevarande planen.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram, *balans, järnväg och väg*. Alternativ balans har man valt att gå vidare med då det är samma

linje som i gällande plan, dvs stort fokus på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Plan- och exploateringschef Linda Tubbin har skrivit ett förslag till yttrande. Synpunkter från kommunen är bland annat att utbyggnad av länsväg 195 behöver finnas med som objekt i en förlängning av åtgärderna som planeras för väg 26, att det är positivt med en utveckling av Jönköpingsbanan i stort och att ett stationsläge utmed Jönköpingsbanan vid A6/Ryhov i Jönköping prioriteras och att det är viktigt att fullfölja arbetet med den regionala cykelbanan mellan Habo - Furusjö - Mullsjö.

Arbetsutskottet föreslår att plan- och exploateringschefens yttrande översänds till Region Jönköpings län (KSAU 22-03-01 § 15).

Kommunstyrelsens behandling

Hans Jarstig (KD), Gunnar Pettersson (S) och Henrik Esbjörnsson (M) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Beslutet skickas till
Region Jönköpings län

HABO KOMMUN

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum	Dnr	Sida
2022-02-22	**KS21/347**	**1**

Till
Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens översänder yttrandet till regionen.

Kommunstyrelsens vill särskilt trycka på att

- Utbyggnad av länsväg 195 behöver finnas med som objekt i en förlängning av åtgärderna som planeras för väg 26
- Det är positivt med en utveckling av Jönköpingsbanan i stort och att ett stationsläge utmed Jönköpingsbanan vid A6/Ryhov i Jönköping prioriteras
- Det är viktigt att fullfölja arbetet med den regionala cykelbanan mellan Habo - Furusjö - Mullsjö.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 -2033. Remisstiden pågår till och med den 18 mars 2022. Parallellt pågår Trafikverkets arbete med att ta fram en ny nationell transportinfrastrukturplan.

Förslaget till regional plan innebär en fördelning av ca 1,7 miljarder enligt följande; järnvägsinvesteringar 634 miljoner, större vägåtgärder 389 miljoner, gång- och cykelinvesteringar 307 miljoner, trafiksäkerhet och framkomlighet 141 miljoner, kollektivtrafikåtgärder 150 miljoner samt bidrag 63 miljoner. Den nya regionala planen som är under framtagande måste förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången, vilket innebär att de tar en större del av den samlade ramen i anspråk än i den innevarande planen.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram, *balans*, *järnväg* och *väg*. Alternativ balans har man valt att gå vidare med då det är samma linje som i gällande plan, dvs stort fokus på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Länk till regional transportplan

Postadress	Besöksadress	Telefon	Fax	E-post
566 24	**Jönköpingsvägen 19**	**036-442 81 37**	**036-442 81 60**	**linda.tubbin@habokommun.se**
566 24 Habo		Telefon (vx)		Webb
		036-442 80 00		**www.habokommun.se**

Synpunkter

Både Jönköping och Habo har en stark tillväxt och med det korta avståndet på 2 mil mellan dessa är pendlingsstråket det starkaste i länet. Båda kommunerna står för en stor del av bostadsförsörjningen och arbetstillfällen i denna del av länet och är en väl integrerad bostads- och arbetsmarknad. Både Habo kommun och Jönköpings kommun planlägger och bygger nya bostadsområden och verksamhetsområden som ytterligare kommer att förstärka detta stråk. I kommunernas olika översiktliga planer redovisas denna utveckling på ett tydligt sätt. Habo växer, både i den norra och södra delen, med verksamheter, industrier, bostäder, affärer, skolor, förskolor och i Jönköping pågår en utbyggnad av Hedenstorp med många nya arbetstillfällen samt bostäder och annan utveckling i de västra och nordvästra delarna. Mellan dessa områden går väg 26/47 som sedan går över till länsväg 195. Denna vägsträcka kommer att bli mer och mer trafikerad av människor som väljer att bo i Jönköping/Bankeryd och arbeta i Habo och tvärtom. Antal inpendlare från Jönköpings kommun till Habo kommun har sedan år 2017 ökat med 129 personer, jämfört med år 2020. Antal utpendlare från Habo kommun till Jönköpings kommun har sedan år 2017 ökat med 237 personer, jämfört med år 2020. Under år 2020 flyttade 354 personer från Jönköpings kommun till Habo kommun. Totalt antal arbetspendlare mellan Habo och Jönköping i detta stråk var år 2020 4 253 stycken, varav 3 105 pendlar från Habo till Jönköping och 1 148 i motsatt riktning.

Eftersom järnvägen inte alltid är ett alternativ för pendling för att nå sin målpunkt, kommer vägsträckan att bli än mer belastad. Det innebär undermålig framkomlighet för alla transportslag på vägen, och specifikt för bussen som då inte bedöms vara ett attraktivt alternativ eftersom även den fastnar i de köer som bildas.

Det starka stråket mellan Habo och Jönköping via Bankeryd kommer att förstärkas mer och mer. För att klara både dagens nuvarande situation och framtida utveckling behöver flera olika åtgärder genomföras för att optimera både kollektivtrafiken och biltrafiken. Det ska finnas möjlighet till att resa på ett säkert, snabbt och tillförlitligt sätt oavsett om man väljer cykel, kollektivtrafik eller bil. Mellan åren 2017-2021 skedde 139 trafikolyckor på länsväg 195, på sträckan genom Habo och Jönköpings kommuner. I snitt nästan 28 olyckor per år.

Att inte ta med hela vägsträckan i en framtida lösning för att öka kapaciteten, trafiksäkerheten och framkomligheten för biltrafik, transporter och bussar är inte rimligt. Detta är en viktig mellankommunal fråga likväl som regional och behöver lyftas upp och behandlas som en sådan.

Remissförslaget till regional plan redovisar förslag som kan komma till del för Habo kommun när det gäller järnvägssatsningar i form av förlängda

plattformar och en ny station vid A6/Ryhov. Även när det gäller att utveckla cykelvägnätet finns det möjlighet att förbättra detta för Habos räkning. Men när det kommer till investering på väg är det tydligt att regionen inte har tagit hänsyn till den trafikmängd som i dagsläget rör sig på väg 195. Detta försvårar inte bara trafikframkomligheten för bilar och transporter utan även för kollektivtrafiken.

Länsväg 195

Habo kommun vill tydliggöra vikten av att länsväg 195 lyfts in i objektslistan och önskar därför att detta objekt läggs till. Det gäller delsträckan för länsväg 195 mellan trafikplats Månseryd och Sjogarpsrondellen. Delsträckan kopplar ihop Habo kommun med Jönköpings kommun genom att vara en viktig länk för transporter, arbets- och studiependling. Delsträckan bedöms utifrån trafiksäkerhetsskäl behöva förstärkas till en fullvärdig 2+2 väg. Trafikplatserna vid Domsand och Ebbarp bedöms behöva byggas ut till fullvärdiga, då trafiksäkerheten behöver förbättras. För att även möjliggöra en ökning av fler hållbara resor samt attraktiva restider med kollektivtrafik behöver vägen även ur framkomlighets- och kapacitetsaspekt förstärkas till fullvärdig 2+2 väg. Det innebär även att trafikplatserna vid en utbyggnad även kan utformas som attraktiva bytespunkter, dvs med pendelparkering och cykelparkering, kopplat till busshållplats.

I Trafikverkets kommande åtgärder finns ombyggnation av väg 26/47 till 2+2 väg från Hedenstorp till trafikplats Månseryd med som objekt. En fortsättning av 2+2 väg fram till Sjogarpsrondellen bedöms utifrån ovanstående resonemang vara prioriterat för att både öka trafiksäkerheten samt kapaciteten.

Jönköpingsbanan

Habo kommun är positiv till att satsningar görs utmed Jönköpingsbanan generellt, att satsningar planeras som ökar kapaciteten, framkomligheten och robustheten för person- och godståg. Särskilt viktigt för Habo kommuns del är att få till en hållbar hantering av arbetspendling. Habo kommun anser därför viktigt att utifrån arbetspendling få till en ny järnvägsstation vid Ryhov/A6-området.

För att möjliggöra en överflytt av fordonsresor till främst tåg behöver investeringar utföras på den befintliga järnvägen, för att rimliga alternativ till bilen ska kunna erbjudas och för att framkomligheten ska förbättras på vägsystemet och belastningen i Jönköping ska minska. Habo tätort och övriga orter utmed banan har alla en stark utveckling med en positiv befolkningstillväxt vilket resulterar i stora behov av effektiva transporter och bostadsbyggande. Resandet ökar samtidigt som banan är hårt belastad

och har stora begränsningar vilket medför kapacitetsbrist och förseningar som i sin förlängning kan hämma den positiva utvecklingen i stråket.

Gång – och cykelvägar
Habo kommuns tätorter och främst Habo tätort har goda förutsättningar för att öka andelen resor med cykel, och även för att öka arbetspendlingen mellan närmsta tätorterna, t.ex. Mullsjö, Bankeryd och Jönköping. Habo kommun ser mycket positivt på att medel avsätts för att öka förutsättningarna för cyklandet och möjliggöra för arbetspendling med cykel.

Habo kommun är positiv till arbetet med att bygga gång- och cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Det är viktigt att fullfölja arbetet med den regionala cykelbanan mellan Habo - Furusjö - Mullsjö.

Tekniska förvaltningen

Linda Tubbin
Plan- och exploateringschef/bitr. teknisk chef

Beslutet skickas till:
Region Jönköpings län

Regionala utvecklingsnämnden

Tobias Moberg
Tobias.Moberg@skane.se

YTTRANDE

Datum 2022-01-05
Ärendenummer 2021-POL000607

Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2022 – 2033

Region Jönköping

regional.utveckling@rjl.se

RJL 2021-1077

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken. Region Skåne är dessutom regionplaneorgan och har sedan januari 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne till år 2022.

Region Jönköping har det regionala utvecklingsansvaret och därför upprättat ett förslag till en regional infrastrukturplan för perioden 2022–2033. Planen sin utgångspunkt ur Regionsamverkans systemanalys för Region Kronoberg, Region Blekinge, Region Jönköping, Region Halland samt Region Skåne. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv.

För Region Jönköping uppgår de ekonomiska ramarna för 2022–2033 till 1 684 miljoner kronor. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

52BE6289-39F2-92D1-F8F8-B6580FBBB72F:FD7F4A36-051E-2747-85A5-0519DEB9FCBF

Region Skånes synpunkter

Region Skåne har fått Region Jönköping förslag till Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 på remiss. Parallellt remitteras ett motsvarande förslag för Skåne. Viss avstämning mellan regionerna har skett under hand i planeringsarbetet i Regionsamverkan Sydsverige.

Region Skåne välkomnar att få ta del av remisshandlingen. Både Region Skåne och Region Jönköping har ett regionalt utvecklingsansvar och är en del av Regionsamverkan Sydsverige. Samarbetet som sker inom Regionsamverkan Sydsverige har en stor potential för vidare utveckling inom infrastruktur, kultur, kollektivtrafik samt arbetsmarknad och kompetensförsörjning.

Region Jönköping län har ett strategiskt läge i stråken mellan Stockholm, Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Region Jönköpings förslag utgår ifrån regeringens uppdrag men också från regionala förutsättningar och målsättningar. Planförslaget innehåller ett tydligt stråktänk. Förslaget bygger på att gällande plan ska genomföras och att tidigare prioriterade åtgärder ska genomföras.

Stora delar av planförslaget går till samfinansiering av järnvägsinvesteringar i nationell plan. Elektrifiering av Värnamo–Jönköping/Nässjö för ökad kapacitet och höjd hastighet skapar flera möjligheter, till exempel kortare restider inom länet, minskad klimatpåverkan samt ökad robusthet och redundans nationellt. Åtgärden ser Region Jönköping som betydelsefullt för att nå målen i Regionala trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län. Region Skåne delar Region Jönköping syn på samfinansiering som en viktig del att få till avgörande infrastruktursatsningar. Region Skåne har precis som Region Jönköping allokerat en stor del av planen till samfinansiering.

Region Skåne ser positivt på att Region Jönköping vill knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer, regionala kärnor och länets kommunhuvudorter för att stärka arbetsmarknaden och för att uppnå en arbetsmarknadsförstoring.

Region Skåne ser positivt på att man i planen tydligt påtalar kopplingen till Södra stambanan och vikten av den nya stambanor. Region Skåne ser den nya stambanan som viktigt för att skapa minskad restid mellan Skåne och Region Jönköping och skapa bättre förutsättningar för att koppla ihop Sydsverige. För att påskynda utbyggnaden och samtidigt skapa ekonomiskt utrymme för angelägna satsningar på anslutande banor anser Region Skåne att en alternativ finansiering bör prövas för utbyggnaden av nya stambanor.

Datum
2022-03-18

Referens
Dnr KS/2021:669

Kommunledningsförvaltningen
Storgatan 15, 335 80 GNOSJÖ
Anna Heijel, 0370-33 10 07
Anna.Heijel@gnosjo.se

Regional.utveckling@rjl.se

Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033 RJL 2021/1077

Gnosjö kommun vill framföra följande synpunkter:

Nedan nämnda åtgärder ser Gnosjö kommun som prioriterande för vårt område.

Trafiklösning lv 151, 604 Gnosjös nya industriområde (Nordbäck)
Gnosjö kommun anser att det behövs en rondell vid korsningen vid nytt industriområde lv 151 och 604. Ny detaljplan för industriområdet och rondellen håller på att arbetas fram och det är av största vikt att trafiksituationen på platsen ses över då dagens trafiksituation ej är säker. Bron över järnvägen behöver breddas och förstärkas för att klara framtidens belastning. Rondellen är högst prioriterad av alla förslagna åtgärder till den regional transportplanen då de möjliggör ett helt nytt industriområde, höjer trafiksäkerheten och gör Gnosjö synligare från väg 151.

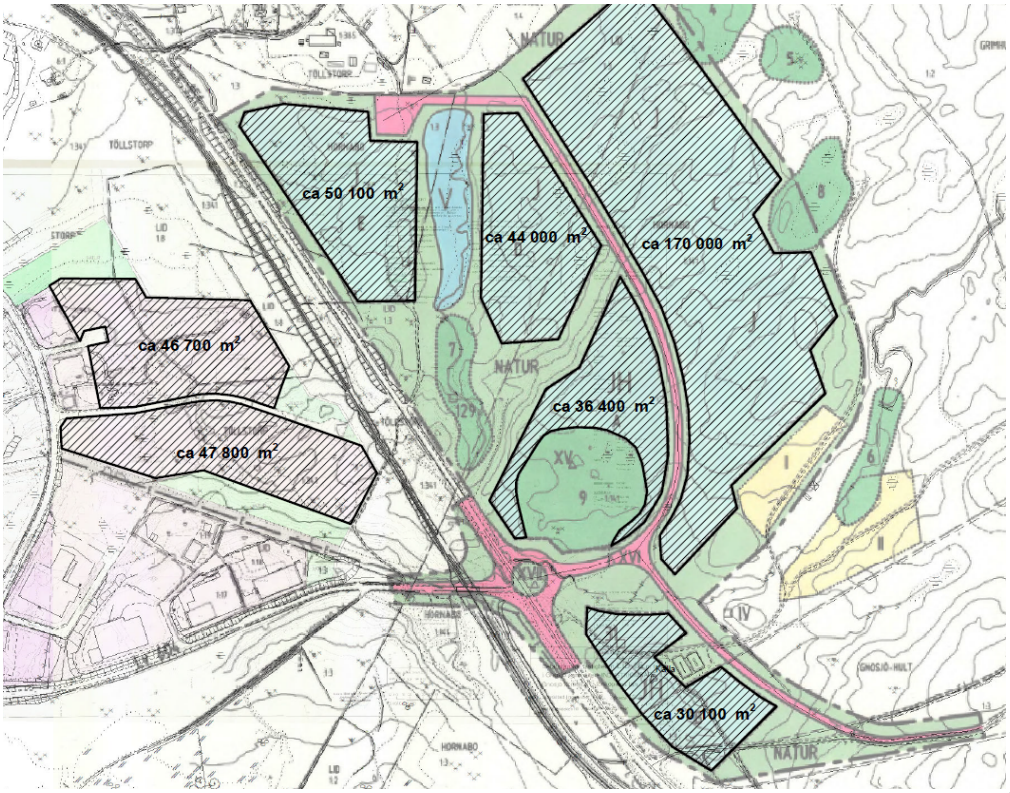


Fig 1, Fördjupad översiktsplan och pågående detaljplan för Nordbäcksområdet i Gnosjö med rondell.

Säkerhetshöjande åtgärder lv 151
Trafikverket planerar att sänka hastigheten på lv 151 från 90 km/h till 80 km/h. Gnosjö kommun vill påtala vikten av att istället göra säkerhetshöjande åtgärder på vägen så att hastigheten kan vara 90 km. Vägen är mycket viktig för arbetspendlare och godstransporter i Gnosjöregionens arbetsmarknadsområde.

Ny trafiklösning behövs även vid korsningen Järnvägsgatan och lv 604 för att få ett bättre flyt i trafiken se fig 2.



Fig 2, Översikt på åtgärdsområdet med ny lösning lv 604 samt rondell och bro lv 604/151

Öst-västlig förbindelse, Diagonalen
Gnosjö kommun vill framhålla sin ståndpunkt med att ett arbete bör påbörjas med att ordna en smidig väg från Höglandet (Nässjö) via Vaggeryd/Skillingaryd och vidare till Bredaryd och väg 153. Detta för att få en snabbare väg för godstransporter till Hallands hamnar och som ett sätt att bygga ihop Gnosjöregionen med Höglandet men också för att förbättra möjligheterna att arbetspendla.

De redan i dag befintliga bristerna i vägförbindelserna mellan Nässjö-Vaggeryd och Skillingaryd-Hillerstorp-Bredaryd-Smålandsstenar (väg 152, 153) behöver utvecklas för säkrare trafikmiljö

Gång-cykelbro lv 151
I samband med planering av ny detaljplan för Isabergsområdet i Gislaveds kommun ser Gnosjö kommun ett behov av att en gång- och cykelbro vid Hestraviken byggs för att sammanlänka Gnosjö- och Gislaveds kommun och på sätt öka tillgängligheten till Isabergsområdet samt närbelägna målpunkter. Detta skulle även underlätta för arbetspendling med cykel och bör omfatta hela sträckan mellan Hestra-Hillerstorp. Förslaget är konsekvent i Gnosjös och Gislaveds kommuns ÖP, FÖP samt visioner. Nedan finner ni 2 alternativ på placering (fig. 3-5).



Fig 3, Förslag placering av gång- och cykelbro. Alternativ 2 går utmed befintligt järnvägsspår och alternativ 1 utmed lv 151.

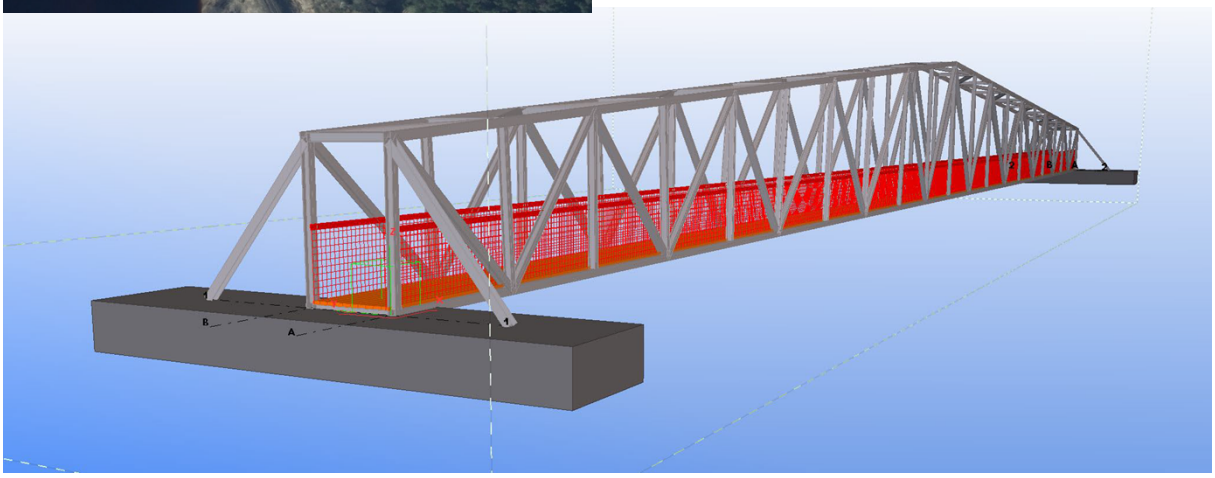


Fig 4 Förslag på enklare gång och cykelbro över Nissan.

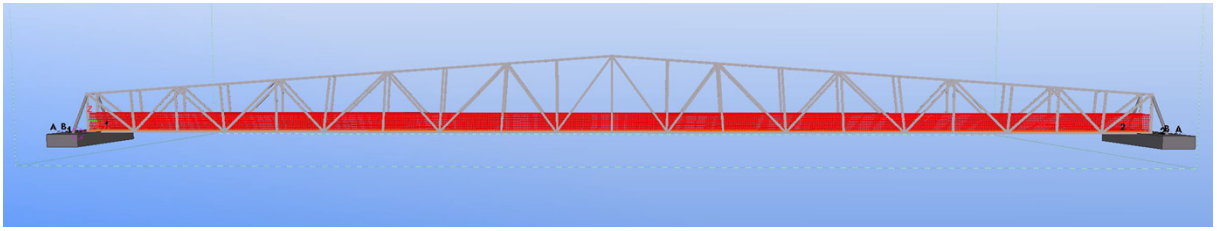


Fig 5 Förslag på enklare gång och cykelbro över Nissan i profil

Förlängd perrong med Gång- och cykeltunnel i Gnosjö Centrum

I dagsläget är det kort perrong på sträckan något som ropas ut varje gång tåg ankommer på SJs sträcka Göteborg-Kalmar. De två bakre vagnarna har då inte kontakt med perrongen och man behöver gå fram i tåget för att stiga av, något som leder till att personer ibland inte hinner stiga av och de skapar onödiga problem vid avstigning samt de ständiga utropen för tågpersonalen. Problemet kan lätt åtgärdas om man förlänger perrongen.

Frågan har sedan tidigare varit uppe och vi har ett beslut på att kommunen vill förlänga perrongen samtidigt som en GC-tunnel byggs under järnvägen. En koppling mellan GC-tunneln och järnvägen behövs inte. Utredningar, beslut och detaljplan finns redan på förslaget.

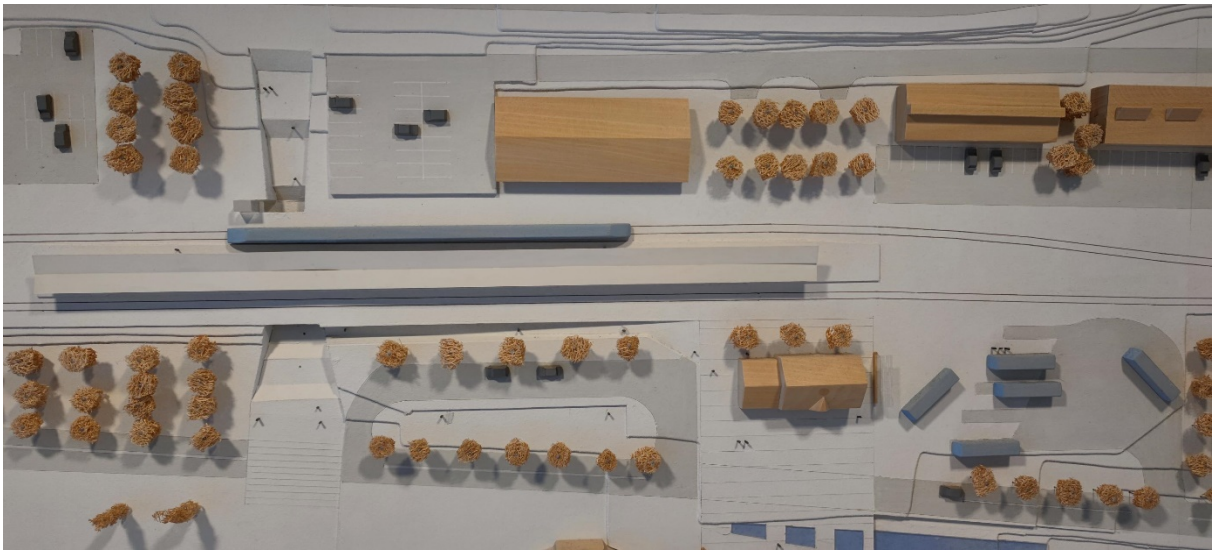


Fig 6 Modell i Gnosjös kommunalhus över förlängd perrong samt GC-tunnel i Gnosjö.



Fig 7 Dagens perrong syns som vita markörer och förlängning på hela perrongen är mätt i till 160 meter.

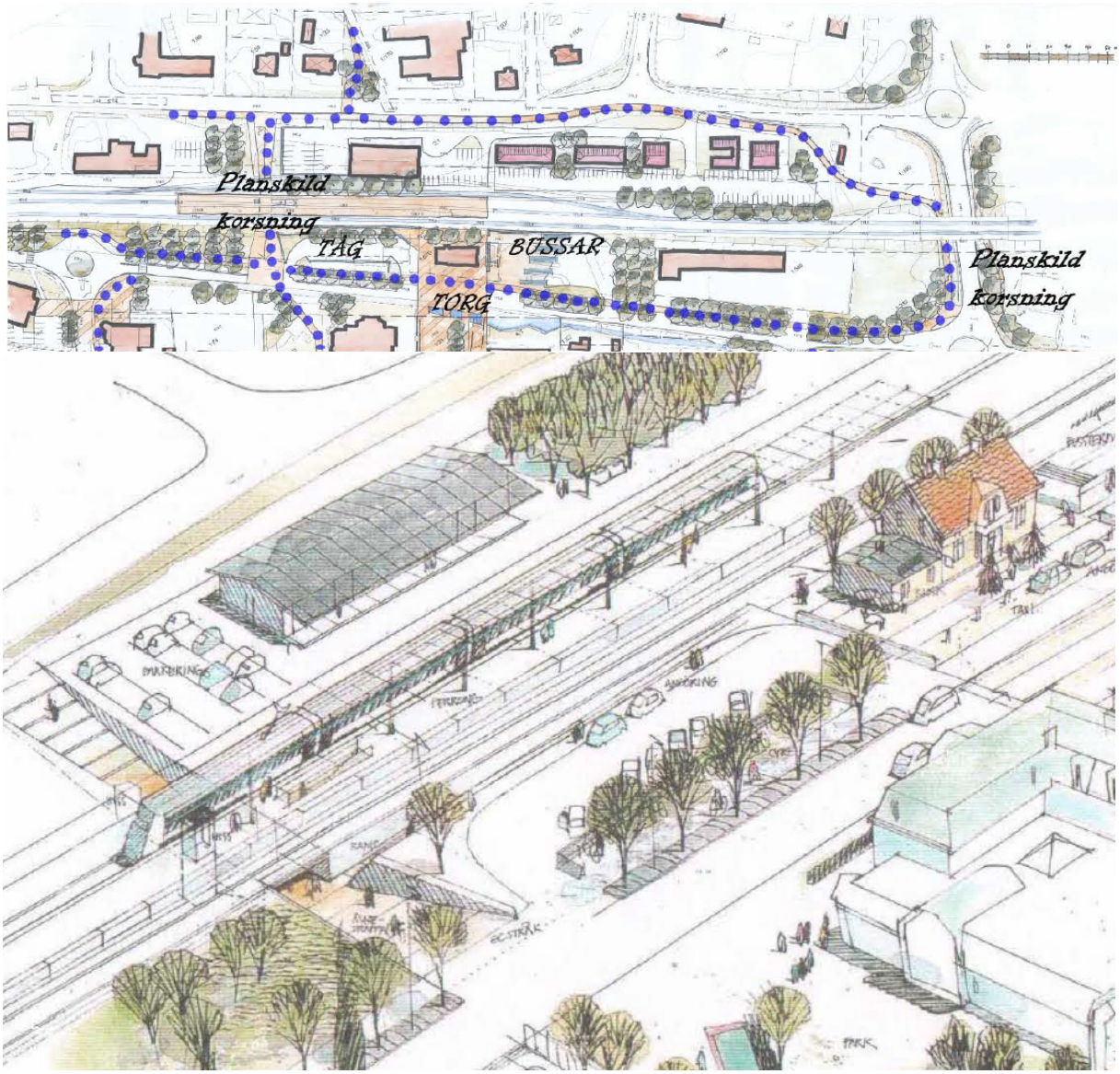


Fig 8, fig 9, Skisser från den fördjupade översiktsplanen över Gnosjö centrum från 2004.

Kommunledningsförvaltningen

Anna Heijel

Chef för kansli- och kommunutvecklingsenheten

§ 74

Yttrande över regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Ks/2021:575 530

Sammanfattning
Region Jönköpings län har berett Jönköpings kommun tillfälle att senast den 18 mars yttra sig över förslag till Regional transportplan för perioden 2022-2033.

Beslutsunderlag
Regional transportplan Jönköpings län 2022-2033
Stadskontorets tjänsteskrivelse 2022-01-20
Kommunalrådsyttranden enligt nedan

Stadskontorets förslag
Stadskontorets tjänsteskrivelse 2022-01-20 med förslag till kommunstyrelsens beslut:

- Stadskontorets tjänsteskrivelse överlämnas som Jönköpings kommuns yttrande till Region Jönköpings län.

Majoritetsrådets förslag
Kommunalrådet Ann-Marie Nilssons (C) yttrande 2022-03-02 med förslag till kommunstyrelsens beslut:

- Yttrande över förslag till Regional transportplan lämnas till Region Jönköpings län enligt särskilt upprättat förslag.

Oppositionsrådets förslag
Kommunalrådet Andreas Sturesson (KD) instämmer.

KOMMUNSTYRELSENS BEHANDLING 2022-03-15
Protokollsanteckning
Peter Jutterström (M) låter till protokollet anteckna följande: ”På en stor del av länets vägar kommer inga åtgärder att genomföras. Många av de sammanbindande vägstråken har en viktig funktion för bland annat pendling och godstransporter. På dessa stråk är endast ett fåtal åtgärder planerade. Hur dessa stråk ska hanteras är en viktig fråga att fortsätta arbeta med inför beslut om regional transportplan för Jönköpings län. De funktionella stråken i vårt län är viktiga ur såväl trafiksäkerhetsperspektiv, tillgänglighetsperspektiv, säkrare transporter av gods samt pendling till arbete och studier.
Moderaterna anser att andelen vägsatsningar som syftar till att stärka de funktionella stråken i vårt län är för få i remissversionen för regional transportplan för Jönköpings län.”

Kommunstyrelsens beslut

- Yttrande över förslag till Regional transportplan lämnas till Region Jönköpings län enligt särskilt upprättat förslag.

Beslutet expedieras till: Region Jönköpings län

Region Jönköpings län

Yttrande över regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Region Jönköpings län har berett Jönköpings kommun tillfälle att senast 2022-03-18 yttra sig över förslag till Regional transportplan, Jönköpings län 2022-2033. Jönköpings kommun lämnar följande synpunkter.

En stor del av prioriteringarna i planförslaget handlar om järnväg eftersom Jönköpings län har ett relativt stort järnvägsnät som skulle kunna utnyttjas avsevärt mycket mer och med större klimatnytta. Därför är det enligt Jönköpings kommuns uppfattning angeläget att tidigare fastlagda prioritering beträffande det så kallade Y:et kvarstår i planförslaget, d v s elektrifiering och höjd hastighet på sträckan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping. Likaså är elektrifiering sträckan Nässjö-Eksjö och åtgärderna på banan Nässjö-Vetlanda angelägna. Jönköpings kommun vill understryka betydelsen av en ny station vid A6/Ryhov i Jönköping. Det är en viktig regional prioritering eftersom det handlar om en stor målpunkt med många arbetsplatser och stor pendlingspotential. Värt att notera är att Jönköpings kommun, Region Jönköpings län och Trafikverket under 2021 undertecknat en gemensam avsiktsförklaring med syftet att verka för en ny station vid A6/Ryhov på Jönköpingsbanan.

Den stora och diversifierade arbetsmarknaden i Jönköping bidrar till en betydande inpendling från närliggande kommuner vilket ställer krav på en välfungerande transportinfrastruktur. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på den mycket trafikerade väg 195 är därför angelägna. Jönköpings kommun vill även lyfta fram behovet av standardhöjande åtgärder på väg 132 mellan Huskvarna och Aneby som kan bidra till en ökad arbetspendling vilket skulle vara till fördel för både Jönköpings och Aneby kommuner. För Jönköpings del är det positivt att väg 842, förbifart Tenhult, är prioriterad i planförslaget. Vägsträckan mellan Tenhult och Torsvik är tungt trafikerad vilket innebär allvarliga störningar i Tenhult från den tunga trafiken.

Glädjande är också att det regionala planförslaget innehåller en utökad satsning på cykelvägar eftersom det finns stora behov längs flera länsvägar. För att cykel ska vara ett seriöst alternativ till andra färdsätt krävs förbättringar ur trafiksäkerhets-synpunkt för att möjliggöra arbetspendling och inte minst för att säkra barns och ungdomars skolväg. Många vägavsnitt har stora behov av sådana lösningar och Jönköpings kommun vill framhålla två sådana sträckor som lämpar sig väl för cykling. Vägen Tenhult-Huskvarna är 9,5 km och två av kommunens största arbetsgivare är lokaliserade i Huskvarna respektive Tenhult, varför det rimligtvis

bör finnas en god potential för ökad cykelpendling. Ytterligare ett stråk med ett tydligt behov av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är Skärstad-Ölmstad-Gränna. Området rymmer många målpunkter i form av arbetsplatser, skolor, företag och andra besöksmål. Verksamheterna genererar en hel del tung trafik och sträckan är väl trafikerad av Länstrafikens bussar med många hållplatser utmed vägen. Sammantaget betyder det att det är många människor i rörelse längs vägen som helt saknar vägren. Vägen fungerar också som omledningsväg så fort någon störning inträffar på väg E4. Det finns ett tydligt behov av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och därmed tungt vägande skäl för en cykelväg längs med denna sträcka av länsvägen.

Som brukligt avsätts i planförslaget driftsbidrag till Jönköpings flygplats vilket följer av att flygplatsen är av såväl regionalt som nationellt intresse. Pandemin har inte minst visat dess betydelse för samhällsviktiga transporter. Mot denna bakgrund vore det rimligt att staten tog större ansvar för flygplatsen. Från kommunens sida har vi värdesatt diskussionerna med regionen som lett fram till regionens inriktningsbeslut om ett delägarskap i flygplatsen.

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Ann-Marie Nilsson
Kommunstyrelsens ordförande

Johan Fritz
Stadsdirektör

REGION KRONOBERG

§ 23 Remissyttrande – Regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033; Dnr RJL 2021/1077 (21RGK1978)

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Jönköpings län beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Region Kronoberg har tagit del av Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033 och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg har inget direkt att erinra mot förslaget, men vill peka på några viktiga områden i remissvaret som har bäring på Region Kronobergs prioriteringar.

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Jönköpings län.

Expedieras till

Region Jönköpings län

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Remissyttrande Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033
- Förslag till remissyttrande Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033
- Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Paragrafen är justerad

Remissyttrande
Diarienr: 21RGK1978
Handläggare: Per Hansson,
Datum: 2022-02-17

REGION KRONOBERG

Region Jönköpings län
regional.utveckling@rjl.se

Remissyttrande – Regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033; Dnr RJL 2021/1077

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Jönköpings län beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Remisstiden är satt till den 18 mars 2022.

Bakgrund

Region Jönköpings län har tillsammans med övriga länsplaneupprättare fått i uppdrag av regeringen att formulera långsiktiga planer för investeringar i regional transportinfrastruktur för åren 2022–2033. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 30 april 2022. Den tilldelade ramen för Region Jönköpings län är 1 581 miljoner kronor. Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram i Jönköping. Detta innebär att Region Jönköpings län för perioden 2022–2033 totalt ska prioritera 1 684 miljoner kronor. Inom parentes ( ) anges Region Jönköpings läns prioriteringar i förra planen, dvs 2018-2029.

Sammanfattning av Region Jönköpings läns prioriteringar:

Samfinansiering till nationell plan. - Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping (Yet) - Station A6/Ryhov1 - Pott för plattformsförlängningar - Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda - Elektrifiering Nässjö-Eksjö	634 (520)
Större investeringar på väg - Rv 27 Förbi Bor - Rv 27 Ulås-Bredasten - v.842 förbi Tenhult - Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	389 (284)
Trafiksäkerhet och framkomlighet	141 (161)
Kollektivtrafikåtgärder	78 (60)
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	72 (60)
Cykelåtgärder och gång	157 (120)
Statlig medfinansiering cykel och gång	150 (120)
Driftbidrag flygplats	32 (28)
Enskilda vägar	31 (25)
Totalt	**1 684 (1 378)**

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

REGION KRONOBERG

Synpunkter

Region Kronoberg har tagit del av Regional transportplan för Jönköpings län och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg har också inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige och framförallt med arbetet med framtagandet av systemanalys, positionspapper och gemensamma prioriteringar fått följa framtagandet av Region Jönköpings läns plan. Region Kronoberg har inget direkt att erinra mot förslaget, men vill peka på några områden.

Region Jönköpings län avsätter 634 miljoner kronor för samfinansiering till järnvägssatsningar. Dessa åtgärder måste finnas med i Nationell plan för att kunna genomföras. Kronoberg ser framförallt positivt på att det så kallade Yet kommer att genomföras. Region Kronoberg vill framhålla att sedan Krösatågstrafiken startade 2011 mellan Kronoberg och Jönköpings län har resandet ökat. Region Kronoberg vill framhålla att om denna positiva utveckling ska fortsätta är det nödvändigt att det byggs dubbelspår mellan Alvesta och Växjö. Utan dubbelspår finns det risker för återkommande störningar i tågtrafiken i hela södra Sverige. Region Kronoberg vill också fram hålla att det i Värnamo måste finnas en anslutning mellan Kust-till-Kustbanan och den framtida nya stambanan för att möjliggöra ett sömlöst resande mellan Kronoberg och Jönköpings län.

Inom väginvesteringar avsätter Region Jönköpings län 389 miljoner kronor varav den största satsningen är förbi Bor på riksväg 27. Men också att Ulås-Bredasten och Bredaryd- Anderstorp båda längs riksväg 27 är prioriterade i planen. Riksväg 27 är ett gemensamt viktigt stråk som bidrar till ett sammanknutet Sydsverige. Region. Kronoberg ser dessa satsningar som positivt.

Region Jönköpings län avsätter 157 miljoner kronor till cykelåtgärder på det regionala vägnätet och 150 miljoner kronor till medfinansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet, dvs totalt 307 miljoner kronor för cykelåtgärder. Under hösten 2021 tar Region Jönköpings län fram en regional cykelstrategi som kommer att remitteras under början på 2022. Region Kronoberg ser fram mot att ta del av det arbete som pågår i Region Jönköpings län.

Barnrättsperspektiv

Barnkonventionen blev svensk lag den 1 januari 2020. När Region Kronoberg skriver remissvar inom ett område som påtagligt och direkt rör barn ska barnrättsperspektivet redovisas genom dokumentet ”Barnrättsbaserade beslutsunderlag - Enkel prövning av barnets bästa vid remissvar”.

Vi framtagande av Region Kronobergs synpunkter på Regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033 har ingen bedömning kunnat genomföras huruvida remissförslaget påtagligt eller inte påtagligt; direkt rör barn eller barn som närstående. Barn omnämns i dokumenten, men det har dock konstaterats att varken i Regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033 eller i Konsekvensbeskrivningen vilket inkludera miljökonsekvensbeskrivning inte specifikt redovisat något som berör barnrättsperspektivet.

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

Remissyttrande
Diarienr: 21RGK1978
Handläggare: Per Hansson,
Datum: 2022-02-17

REGION KRONOBERG

Region Kronoberg önskar ett fortsatt gott samarbete med Region Jönköpings län i all de gemensamma frågor som fortfarande är viktiga för båda våra län.

REGION KRONOBERG

Thomas Ragnarsson
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Christel Gustavsson
Regional utvecklingsdirektör

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

§ 45 Ärendenr KLF 2020/325

Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033”

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Arbetsutskottet ställer sig bakom förslaget till yttrande och kommunstyrelsen bekräftar arbetsutskottets beslut.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 - 2033. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022. Under denna tid finns planhandlingen tillgänglig på Region Jönköpings läns utvecklingswebb: Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län (rjl.se)

Vetlanda kommun har i tidigare yttrande över remissen ”Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033” yttrat sig till Regeringsdepartementet och i inspel till Region Jönköpings län inom följande punkter:
- Systemsyn på länets järnvägar
- Kostnadsutveckling och samhällsekonomiska analysen för elektrifiering av järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda
- Försening i gällande planer
- Byggande av cykelvägar på banvallar
- Högsta tillåten hastighet på väg

Järnvägen Nässjö-Vetlanda

Vetlanda kommun välkomnar att åtgärden upptagen i planförslaget. Föreslagna investeringsmedel i planen bör ses som en del av åtagandet för att få till en elektrifierad bana. Objektet bör därför benämnas *”Elektrifiering Nässjö-Vetlanda”.* Självklart förordar vi en större satsning än föreslagna utrymmet på 100 miljoner kronor.

Vetlanda kommun har inte fått någon förklaring till den orimligt höga totalkostnaden som är upptagen och förväntar oss att en korrekt nivå anges när planen beslutas. Frågan kan också ställas vilka åtgärder som ska ingå i objektet. Det är rimligt att merparten av reinvestering och ny signalteknik finansieras i nationell plan. Man kan jämföra med motsvarande objekt Nässjö-Eksjö där tidigare reinvestering har skett under hand och totalkostnaden för elektrifiering nu anges till mindre än en tiondel av kostnaden jämfört med Vetlandabanan.

§ 45 forts Ärendenr KLF 2020/325

Regionala vägar

En av regionens viktigaste vägar är väg 31/47, som är en ingående del i stråket Oskarshamn-Vetlanda-Jönköping-Göteborg. Stråket är viktigt för godstrafik men även för pendling inom länet. Det är därför angeläget att vägstandarden utvecklas och att nuvarande hastighetsstandard kan behållas eller ökas. Mest angeläget är att utreda är sträckan som inte har mittseparering mellan Nässjö och Vetlanda södra. Sträckan mellan Ekenässjön och Vetlanda södra är en av länets mest trafikerade vägar. Stråket borde synliggöras i bilden på s 21.

På samma sätt behöver vi utveckla det viktiga stråk som utgörs av väg 31/32 Växjö/Karlskrona-Vetlanda-Eksjö-Aneby-Tranås och väg 127 i stråket Värnamo-Sävsjö-Vetlanda.

Medel för trafikmiljöer utmed statlig väg genom mindre orter finns med i förslaget. Detta ser vi positivt på. Vem identifierar och prioriterar åtgärder? (se strategi sid 50 och 56). Trafikverket ansvarar men kommunen får in många synpunkter och sitter på kunskap. Samordning mellan Trafikverket och kommunerna bör ske i val av åtgärder.

Gång och cykel

I balanserat förslag avsätts 150 mnkr till statlig medfinansiering för kommunala cykelvägar. Det ser vi positivt på.

I balanserat förslag avsätts 157 mnkr till cykelvägar utmed statliga väg. I yttrandet över nationell plan lyfte vi att regelverket bör ses över så att dessa medel även kan gå till gång- och cykelvägar med samma funktion/målpunkt även om dom inte ligger i direkt anslutning till bilvägen där vi har banvallen mellan Vetlanda och Korsberga som exempel.

Avslutningsvis välkomnar Vetlanda kommun de rutiner för uppföljning av planens genomförande som anges. Uppföljningen är betydelsefullt för alla inblandade parter och också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Beslutsunderlag

Yttrande till Region Jönköpings län 2022-03-02
Remiss RJL 2021/1077 Region transportplan Jönköpings län 2022 - 2033

Yrkanden

Jan Johansson (VF), Henrik Tvarnö (S), Carina Bardh (M), Daniel Berner (C) och Monica Samuelsson (KD) tillstyrker förslaget.

§ 45 forts

Ärendenr KLF 2020/325

…….

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län RJL 2021/1077

Vetlanda

2022-03-02 KLF 2020/325

Region Jönköpings län
RJL 2021/1077
regional.utveckling@rjl.se

Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033”

RJL 2021/1077

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 - 2033. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022. Under denna tid finns planhandlingen tillgänglig på Region Jönköpings läns utvecklingswebb: Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län (rjl.se)

Tidigare yttrande över Nationell plan

Vetlanda kommun har i yttrande över remiss ”Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033” yttrat sig till Regeringsdepartementet och i inspel till Region Jönköpings län inom följande punkter:

- Systemsyn på länets järnvägar
- Kostnadsutveckling och samhällsekonomiska analysen för elektrifiering av järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda
- Försening i gällande planer
- Byggande av cykelvägar på banvallar
- Högsta tillåten hastighet på väg

Vi hänvisar till dessa punkter även i detta yttrande över regional plan. Därutöver vill förtydliga följande:

Järnvägen Nässjö-Vetlanda

Vetlanda kommun välkomnar att åtgärden upptagen i planförslaget. Föreslagna investeringsmedel i planen bör ses som en del av åtagandet för att få till en elektrifierad bana. Objektet bör därför benämnas *”Elektrifiering Nässjö-Vetlanda”.* Självklart förordar vi en större satsning än föreslagna utrymmet på 100 miljoner kronor.

Vetlanda kommun har inte fått någon förklaring till den orimligt höga totalkostnaden som är upptagen och förväntar oss att en korrekt nivå anges när planen beslutas. Frågan kan också ställas vilka åtgärder som ska ingå i objektet. Det är rimligt att merparten av reinvestering och ny signalteknik finansieras i nationell plan. Man kan jämföra med

motsvarande objekt Nässjö-Eksjö där tidigare reinvestering har skett under hand och totalkostnaden för elektrifiering nu anges till mindre än en tiondel av kostnaden jämfört med Vetlandabanan.

Regionala vägar

En av regionens viktigaste vägar är väg 31/47, som är en ingående del i stråket Oskarshamn-Vetlanda-Jönköping-Göteborg. Stråket är viktigt för godstrafik men även för pendling inom länet. Det är därför angeläget att vägstandarden utvecklas och att nuvarande hastighetsstandard kan behållas eller ökas. Mest angeläget är att utreda är sträckan som inte har mittseparering mellan Nässjö och Vetlanda södra. Sträckan mellan Ekenässjön och Vetlanda södra är en av länets mest trafikerade vägar. Stråket borde synliggöras i bilden på s 21.

På samma sätt behöver vi utveckla det viktiga stråk som utgörs av väg 31/32 Växjö/Karlskrona-Vetlanda-Eksjö-Aneby-Tranås och väg 127 i stråket Värnamo-Sävsjö-Vetlanda.

Medel för trafikmiljöer utmed statlig väg genom mindre orter finns med i förslaget. Detta ser vi positivt på. Vem identifierar och prioriterar åtgärder? (se strategi sid 50 och 56). Trafikverket ansvarar men kommunen får in många synpunkter och sitter på kunskap. Samordning mellan Trafikverket och kommunerna bör ske i val av åtgärder.

Gång och cykel

I balanserat förslag avsätts 150 mnkr till statlig medfinansiering för kommunala cykelvägar. Det ser vi positivt på.

I balanserat förslag avsätts 157 mnkr till cykelvägar utmed statliga väg. I yttrandet över nationell plan lyfte vi att regelverket bör ses över så att dessa medel även kan gå till gång- och cykelvägar med samma funktion/målpunkt även om dom inte ligger i direkt anslutning till bilvägen där vi har banvallen mellan Vetlanda och Korsberga som exempel.

Uppföljning av planens genomförande

Vetlanda kommun välkomnar de rutiner för uppföljning av planens genomförande som anges. Uppföljningen är betydelsefullt för alla inblandade parter och också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Vänliga hälsningar

Henrik Tvarnö — *Gunnar Elmeke*

Kommunstyrelsens ordförande — Teknisk chef

Jönköpings Radioflygklubb

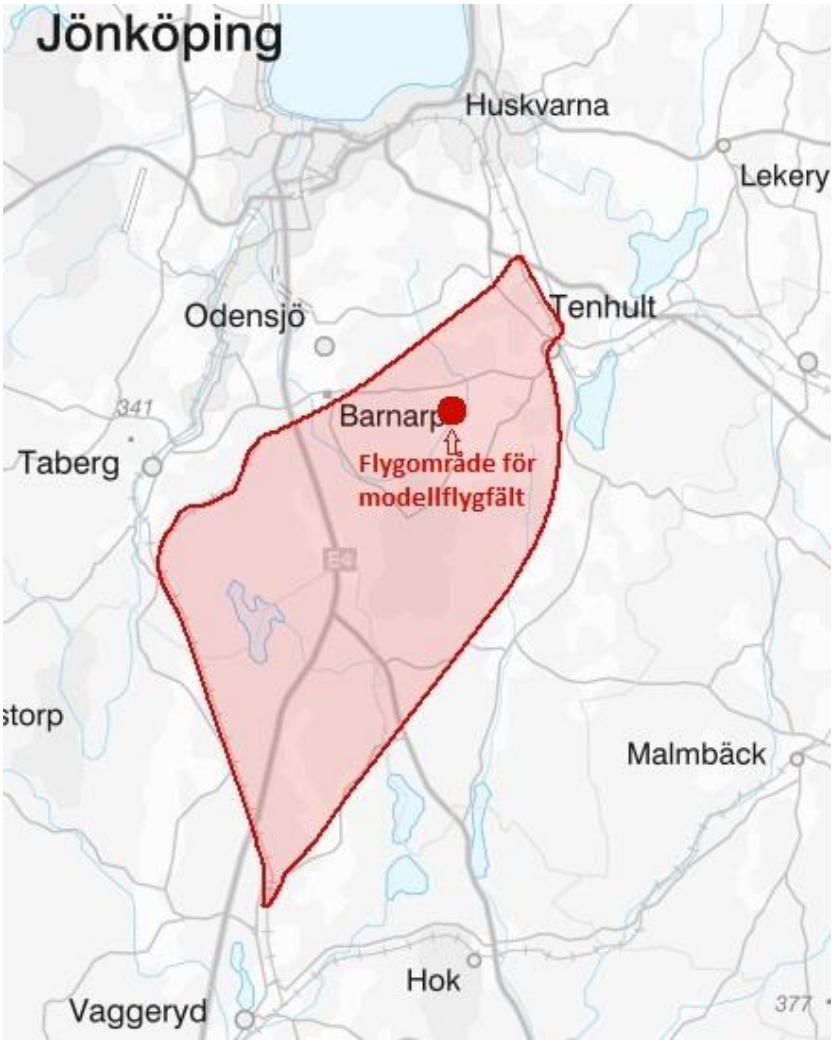
c/o Ingemar Thörn
Kanarp 15
571 97 Forserum
Telefon: 0706854567
Mail: jrfk@telia.com
Web. Jönköpings RFK - Flygsport - IdrottOnline Klubb

Till: Region Jönköpings län

Regional.utveckling@rjl.se

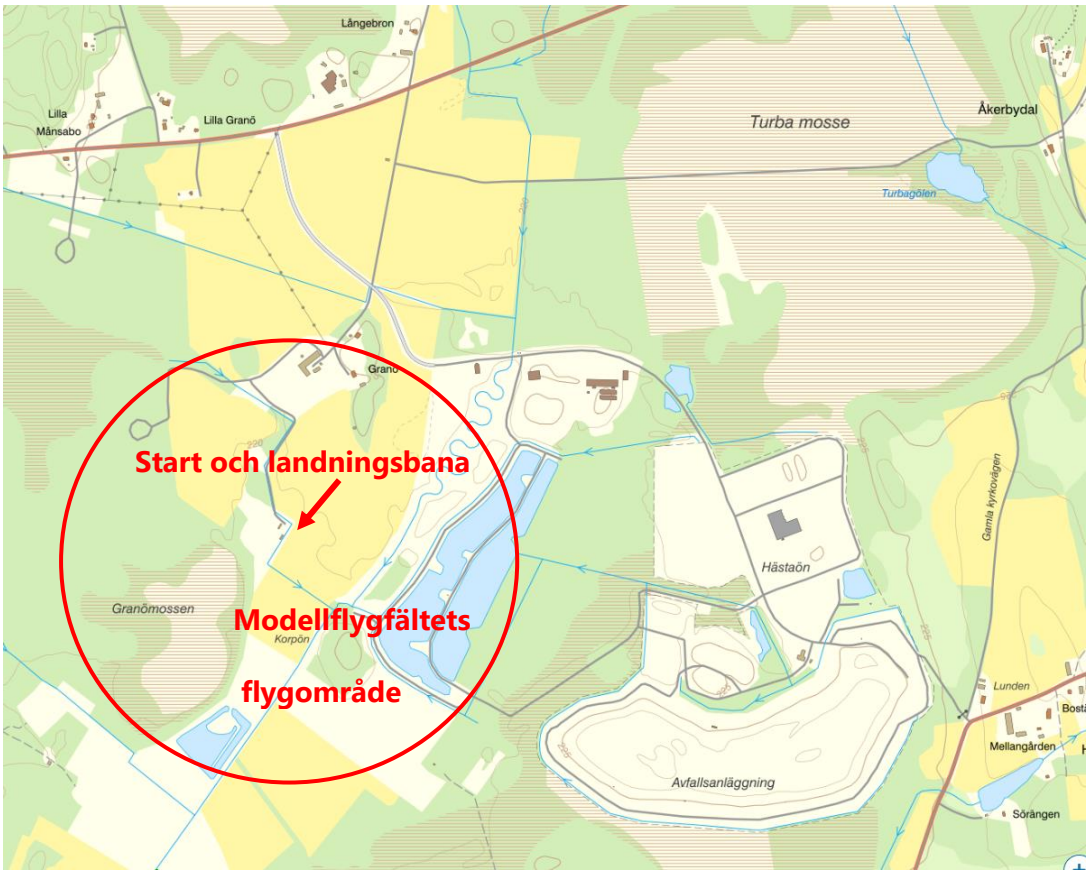
Ert d-nr RJL 2021/1077. Svar på remiss för REGIONAL TRANSPORTPLAN Jönköpings län 2022-2033.

Vi är 30- 40 medlemmar som har som hobby att flyga modellflygplan i storlek upp till tre meter på ett anordnat modellflygfält vid Granö utanför Tenhult. Vi ser att det ligger centralt i utrednings-området för ny järnväg mellan Tenhult och Byarum med en risk att vi kommer att påverkas i framtiden.



Vi påpekar att vår verksamhet är rekreation och friluftsverksamhet som bör tas upp i kommande planläggning och konsekvensanalyser ifall en järnvägssträckning nära vårt modellflygfält blir aktuellt.

Modellflygfältet är godkänt av transportstyrelsen enligt https://www.faltregister.se/map/ för ett flygområde med radien 500m runt vår start och landningsbana markerad på kartan:



Vi har funnits på Granö sedan 2014 då vi tvingades flytta från vårt tidigare fält vid Bogla på grund av att nya riksväg 31 byggdes på åkern intill vårt fält. Det är svårt att hitta lämpliga platser för vår verksamhet och exempelvis modellflygfältet i Habo minskar p.g.a. Habos utvidgning och vi får nu över några av dess tidigare medlemmar. Modellflygfälten hos de andra två närmaste klubbarna i Eksjö och Skillingaryd ligger på försvarets mark och kan få problem i framtiden när försvaret utvidgar sin verksamhet.

Vi har regler som är delgivna Transportstyrelsen att inte flyga över personer fordon och byggnader av säkerhetsskäl. Vi är en flygsportsarena inom Svenska Modellflygförbundet och Flygsportförbundet som tillhör Riksidrottsförbundet. Vi anordnar träffar och tävlingar, även med deltagare från andra klubbar.

Med vänlig hälsning

Jönköpings Radioflygklubb
Ingemar Thörn. Kassör och styrelsemedlem
Utsedd av styrelsen att svara på remissen för Jönköpings Radioflygklubb
2022-03-15

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

REMISSYTTRANDE

2022-03-17

Regional utveckling Jönköping
RJL 2021/1077

Remissyttrande Regional transportplan för Jönköping län 2022 - 2033

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, är en medlemsorganisation på ca 140 000 medlemmar som företräder de gröna näringarna och är indelad i 9 regioner. LRF Jönköpings län är en av regionerna och har ca 9 000 medlemmar. LRFs synpunkter beskrivs ur ett jord- och skogsbruksperspektiv där vikten av hållbarhet, framtida livsmedelsproduktion och landsbygdsutveckling står för grunden.

Det är viktigt att Jönköpings regionala transportplan tar hänsyn till möjligheterna att driva verksamheter inom de gröna näringarna i hela Jönköpings län. Om vi ska ha ett Sverige som håller samman med god tillväxt, sysselsättning och utveckling måste det finnas väl fungerade transportinfrastruktur - i hela landet. För LRF är det särskilt viktigt att det som kan beskrivas som det finmaskiga nätet av främst väg, men även järnväg, fungerar väl och det ställer höga krav på underhåll. Ett Sverige som ska möta klimatutmaningar och genomdriva en hållbar grön omställning måste ha effektiva transportmöjligheter för den förnyelsebara råvaran som landets jord- och skogsnäring kan producera och förädla. Därmed vill LRF lämna följande synpunkter på remissen:

Sammanfattning

LRF anser att det saknas beskrivning i handlingarna kring vikten av de gröna näringarna för regionen. De gröna näringarna utgör en stor del av det näringsliv som använder sig av infrastrukturen i länet. Det finns även både livsmedelsstrategier och skogsstrategier som regionen behöver förhålla sig till. Men dessa strategier nämns inte i planen, vilket är anmärkningsvärt.

LRFs yttrande verkar för större investeringar i det enskilda vägnätet och att jord- och skogsbruket måste beaktas som en del i ett större sammanhang. Majoriteten av transporterna till och från jord-, skog- och trädgårdsnäringen sker inom det enskilda vägnätet. Det är därför viktigt att det i regionen finns ekonomiska resurser till investeringar och underhåll av detta vägnät.

LRF vill se en större satsning på små och medelstora vägar, detta gäller både allmänna och enskilda vägar. För jord- och skogsbruket är det mycket viktigt med förbättring på dessa vägar. Bärighetsförbättringar och breddning av landsbygdens finmaskiga vägnät är otroligt viktigt för en fortsatt levande landsbygd och livskraftigt företagande.
Vi har sett utifrån torkan 2018, pandemin de senaste åren och nu det spända säkerhetsläget i Europa, hur viktigt det är med en inhemsk produktion för att klara kriser. Det gäller då att ta tillvara och upprätthålla det nationella vägnätet så att först och främst Sveriges näringsliv och samhälle fortsätter fungera.

Areella näringens betydelse

Vi kan konstatera att livsmedelssektorn, skog och energi är ett prioriterat område för tillväxt och näringslivsutveckling i hela Sverige och speciellt i Jönköpings län. Både på riksplan och regionalt finns det livsmedelsstrategier och skogsstrategier för att öka och säkerställa svensk livsmedelsförsörjning och öka möjligheten av skogsråvara för att ersätta fossilbar energi. På sida 35 i planen tar Regionen upp olika konsekvenser och de ska förhålla sig till. Här ska de gröna näringarna finnas med som en viktig del att förhålla sig till. Lantbruket, skogsbruket och landsbygden är beroende av ett väl fungerande finmaskigt vägnät över hela landskapet, som är farbart året om. Det kräver insatser i form av medel till drift, underhåll och snöröjning av vägnätet.

Skogsbruket och skogsindustrin utgör en av landets mest betydelsefulla branscher. Transportbehovet från skogen till industrin är mycket omfattande. Skogsbruket och skogsindustrin har liksom jordbruket en särskild regional-ekonomisk betydelse eftersom industrin finns på våra små orter på landsbygden. Den svenska livsmedelsindustrin är också betydande och baserar sin produktion på inhemska råvaror. Jordbrukets transportbehov bygger på att in- och utförsel av djur, mjölk, foder, förnödenheter med mera, kan ske på ett optimalt och tidseffektivt sätt utan avbrott på grund av dåligt underhållet vägnät.

Sysselsättningen inom skogs- och jordbruksnäringen är mycket hög, lokalt och regionalt. För att dessa regionalt så viktiga näringar ska kunna leva vidare krävs det stora resurser för att tillfredsställa det finmaskiga vägnätet. Bra transportkommunikationer på landsbygden ger möjlighet för utveckling av näringsverksamhet och ökat boende på mindre orter i Jönköpings län.

I remissen så nämns inte vikten av de areella näringarna och inte heller nämns de enskilda vägarna i någon större utsträckning. Det är mycket synd då detta är mycket av basen i vårt samhälle, som regionen verkar ha glömt bort.

Kopplat till klimat och miljö så är det också viktigt att påtala vikten av att prioritera de vägar som används av de areella näringarna. Utan bra vägar så

riskerar dessa näringar att gå förlorade. Det resulterar också i försämrad klimatnytta. För att det ska vara möjligt att genomföra bytet från fossil diesel till biodiesel måste utbudet av biodrivmedel öka kraftigt. LRF:s åsikt är att biodrivmedel bör tillverkas i Sverige, med fördel från svenska råvaror. En nationell råvaru- och drivmedelsproduktion ger en bättre spårbarhet och kontroll över hållbarhet och miljöpåverkan. Det gör även Sverige mindre sårbart ur en kris- och beredskapsaspekt eftersom det minskar beroendet av importerade råvaror och drivmedel. Därför bör både produktion och användning av svenska biodrivmedel stimuleras.
Det gäller att se de enskilda vägarnas betydelse i ett större sammanhang, än endast ett problem som måste underhållas och kosta pengar.

Vid all infrastrukturutbyggnad måste minsta möjliga intrång eftersträvas. Det är av yttersta vikt att minimera markintrånget där det är möjligt och byggnation på jordbruksmark får bara göras när inga andra alternativ finns. LRFs hållning är också att om jordbruksmark måste exploateras ska detta intrång kompenseras genom att annan mark omvandlas till jordbruksmark. Den matjord som schaktas bort vid t.ex. en vägbyggnation kan fortsätta vara en resurs för matproduktionen om den flyttas till ett annat lämpligt ställe.

När nya vägar byggs eller befintliga får underhåll måste de anpassas till transporter som är kopplade till jord och skog. Exempelvis måste farthinder utformas på ett sådant sätt att de inte skapar problem för transporter av maskiner och traktortåg i jordbrukslandskapet. Höga vägbulor eller trånga passage, vid in- och utfarter till tätorter, minskar framkomligheten för lantbrukets och skogsbrukets maskiner. Snävt utformade cirkulationsplatser med vassa kantstenar, för att dämpa hastigheten av bilisters framfart, skapar stora problem för lantbrukets maskiner och godstransporter. Vägräcken skall placeras så att de inte försvårar framkomligheten för breda transporter och det gäller även vägsträckor med två körbanor åt samma håll. Skyltar måste placeras rätt för att inte blockera synfält, för de som kör stora maskiner, vid vägkorsningar och utfarter. Detta är något som måste beaktas bland annat vid trafiksäkerhetsåtgärder.

När nya barriärer skapas, (järnvägar och motorvägar etc.) som förhindrar transporter av långsamtgående fordon, måste det finnas alternativa vägsträckningar och/eller över- eller undergångar som möjliggör ett fortsatt effektivt jord- och skogsbruk. Hänsyn måste tas till maskinernas storlek och att transportsträckorna inte blir allt för långa. Kompletterande vägnät måste anpassas till de gröna näringarnas krav för att näringen skall kunna växa och utvecklas. Detta måste beaktas vid de förslag till nya vägsträckningar som finns i planen.

Vägar

En av LRF Jönköpings län huvudsakliga kommentarer till planen är att underhåll av befintlig infrastruktur ska ha mycket högre prioritet i den regionala transportplanen för Jönköpings län. Det är mest samhällsekonomiskt lönsamt att ta tillvara den infrastruktur som finns och inte bara investera i nya sträckningar. Desto fler nya infrastruktursatsningar som görs, bidrar det också till att mer underhåll kommer att krävas. Den nuvarande budgeten för vidmakthållande räcker inte ens till att bibehålla nuvarande standard och än mindre till att ta igen eftersatt underhåll, vilket leder till att kostnaderna ökar på sikt.

LRF vill se en ökad investeringssatsning på det enskilda vägnätet för att verksamhet inom de gröna näringarna skall kunna utvecklas. Underhållet av småvägarna är för närvarande under all kritik och måste förbättras. Därmed måste budgeten för dessa vägar öka och föreslagningsvis plockas från den tänkta budgeten till cykelvägar, där den tänkta budgeten är alldeles för stor om man ser till tillgänglighet och nytta för alla länets invånare.

Vid anläggning av nya vägar och järnväg bör dessa i möjligaste mån anläggas i nära anslutning till befintlig infrastruktur för att på så sätt minska fragmenteringen av odlingslandskapet i mindre skiften vilket försvårar ett rationellt brukande inom de gröna näringarna. Det är också av yttersta vikt att nya vägsträckningar genomförs med minsta möjliga intrång enligt Miljöbalkens bestämmelser. Miljöbalken slår fast att ”*Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.*[1]”

Värdet av befintlig åkermark och vikten av att behålla densamma, är en fråga som har kommit att bli mycket aktuell på senare år och detta gäller så väl i ett lokalt som globalt perspektiv. Den nationella livsmedelsstrategin slår fast att livsmedels-produktionen ska öka och att detta är en fråga av stor nationell betydelse, nu i och i framtiden. Har man väl asfalterat eller bebyggt marken så finns den inte längre tillgänglig för livsmedelsproduktion och därför är det av stor vikt att livsmedels-producerande åkermark värnas när man väljer var olika exploateringsprojekt placeras.
Det är även viktigt att nerfarter till åkrar är ordentligt tilltagna och att berörd markägare få ha speciella synpunkter. Är det mycket vilt i området bör det finnas viltpassager.

[1] Miljöbalken 1998:808, 3 kap, 4 §.

Enskilda vägar

På sida 25 i transportplanen nämns de enskilda vägarna som en viktig del och regionen anser att dagens funktion ska bibehållas. För att det ska kunna bibehålla behövs det mer anslag en det som föreslås.

LRF:s medlemmar deltar ofta i vägföreningar och bidrar med tid, maskiner, redskap och pengar för att säkerhetsställa att det enskilda vägnätet fungerar. Samtidigt väljer Trafikverket varje år att omvandla en rad statliga vägar till enskilda. Med detta blir det ett ökat underhållsbehov på de enskilda vägarna där bland annat upprustning av många broar är nödvändigt framöver. Det finns även stora utmaningar när det kommer till snöröjningen av enskilda vägar i Sverige, där Trafikverket kräver att entreprenörerna ska prioriteras det statliga vägnätet. Det innebär att de boende ofta får betala mer för snöröjningen, eftersom entreprenören tvingas åka tillbaka till de enskilda vägarna i stället för att ta dem i samband med plogning av de statliga vägarna.

LRF Jönköpings län gör bedömningen att anslaget till enskild väghållning bör öka mer inför kommande planperiod. Det enskilda vägnätet utgör den största delen av vägnätet och är centralt för att säkerställa samhällets försörjning av livsmedel, skogsråvara och biobränsle. Men också den vardagliga vägen till och från jobb och skola för många av länets invånare. Det enskilda vägnätet fyller även en viktig funktion i samhället ur beredskapssynpunkt. Exempelvis visade branden i Västmanland 2014 den stora betydelsen av det enskilda vägnätet för att förhindra en än större katastrof.

Endast 1,8 % av den totala budgeten är tänkt ska gå till enskilda vägar i förhållande till 18 % som ska gå till cykelvägar. Om man ställer de två typer av vägar i förhållande mot varandra, utifrån hur många det är som dagligen använder vägarna så blir det hela väldigt skevt. Både boende, näringsliv och turism använder sig av de enskilda vägarna dagligen i mycket större utsträckning än cykelvägarna. Att då lägga 18 % av den totala budgeten på cykelvägar i stället för de enskilda vägarna är enligt vår bedömning fel prioriterat.

LRF vill också påpeka att det är viktigt att koppla besöksnäringen till de enskilda vägarna och landsbygden, då stor del av besöksnäringen nyttjar detta vägnät. Därmed med ett ytterligare incitament att mer satsning på de enskilda vägarna krävs.

LRF anser därför att mer offentliga resurser behöver tillskjutas på de enskilda vägarna för att fler ska kunna bo och driva företag på landsbygden.

Statliga vägar

Underhållet på våra statliga vägar är eftersatt. Det bristande underhållet märks inte minst på det lågtrafikerade statliga vägnätet. Om vi ska ha en ökad produktion av livsmedel och skogsprodukter i framtiden måste förutsättningarna för att transportera gods och varor fungera i praktiken. Till exempel måste dagens moderna lastbilar och maskiner kunna köras på vägnätets alla delar avseende bland annat vikt, längd och bredd. LRF anser därför att det är en otillräcklig andel av budgeten som föreslås till detta område.

BK4

Arbetet med att tillåta längre och tyngre fordon på väg bör påskyndas. Att höja bärigheten till BK4, är kostnadseffektivt och bidrar till att minska utsläppen från godstransporter på väg. Denna reform är av särskild vikt för det gröna näringslivet som helhet. Därför förespråkar LRF att de ekonomiska ramarna medger att BK4-reformen kan genomföras fullt ut.

Cykelvägar

Cykelvägar är en väldigt snäv satsning utifrån hur många det är som faktiskt kan använda sig av transportslaget till vardags. Det är en stor del av budgeten som är tänkt att läggas på cykelvägar, närmare bestämt 307 miljoner. Att lägga nästan 18 % till cykelvägar är inte realistiskt. Det måste ställas till nyttan och hur mycket och hur många som kan använda dem. Det är stark kopplat till de som bor stadsnära och det är inte alls kopplat till näringslivet och de nödvändiga transporterna som behövs där.

Det vore i stället bättre om kommunen satsade på de mindre vägar som oftast går parallellt med de större, dit kunde man i stället hänvisa cyklister. Det vill säga nyttja befintliga mindre vägar som går väldigt bra att cykla på i stället för att alltid ta mer ny mark i anspråk.

Med vänliga hälsningar

Simon Jonegård
Ledamot- Infrastruktur
Regionstyrelsen LRF Jönköpings län

Carin Hoflund
Verksamhetsutvecklare
LRF Jönköpings län

Ärendenummer
TRV 2021/145552
Ert ärendenummer
RJL 2021/1077

Dokumentdatum
2022-03-17
Sidor
1(3)

TRAFIKVERKET

Mottagare
Region Jönköpings län
Epost: regional.utveckling@rjl.se

Kopia till:

Remissvar - regional plan för transportinfrastruktur 2022-2033, Jönköpings län

Inledning

Trafikverket har till uppgift att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. I nära dialog med, bland andra, regioner och kommuner ska Trafikverket svara för en samlad, långsiktig infrastrukturplanering för samtliga trafikslag. Trafikverket har också ansvar för att bygga, driva och underhålla de statliga vägarna och järnvägarna. Därtill ska Trafikverket ansvara för att infrastrukturen utnyttjas effektivt och främjar säkra och miljöanpassade transporter.

Enligt regeringens direktiv 2021-06-23 (I2021/01904, I2021/01876 (delvis), I2021/00336) har Trafikverket fått i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande transportplan för perioden 2022-2033. Länsplaneupprättarna har enligt samma direktiv fått i uppdrag att upprätta trafikslagsövergripande länsplaner för perioden 2022-2033.

Förslagen till länsplaner ska lämnas till Regeringen den 30 april 2022 och förväntas att fastställas under våren/sommaren 2022.

De statliga medel för åtgärder som finns upptagna i länstransportplanerna administreras av Trafikverket och Trafikverkets ansvarar även för genomförandet av flertalet åtgärder i länsplanerna. Det finns beskrivet i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur vad medlen i länsplanerna kan användas till.

Trafikverket har beretts möjlighet att avge synpunkter på Region Jönköpings förslag till Länstransportplan för Jönköpings län 2022-2033 med diarienummer TRV 2021/145552.

Övergripande utgångspunkter för planeringen

Planen tar utgångspunkt i de transportpolitiska målen och de nationella miljömålen vilka tillsammans med regionala mål i Regionala utvecklingsstrategin och trafikförsörjningsprogram pekar ut riktningen för arbetet. I regionsamverkan Sydsverige där Region Jönköping län är en av medlemmarna har de sydsvenska prioriteringarna presenterats i positionspapper ”Sydsvenska prioriteringar 2021” vilket även har legat till grund för länstransportplanen. Trafikverket ser positivt på en samverkan mellan länen och de gemensamma prioriteringar som har presenterats som en vägledning för utvecklingsarbetet. Sammantaget anser Trafikverket att länstransportplanen ger en god bild av Jönköpings läns förutsättningar, utveckling och framtida utmaningar.

Under framtagandet av planen har tre alternativa strategier studerats och utvärderats för att tydliggöra vilka konsekvenser och måluppfyllelse olika inriktningar i planen får. Trafikverket ser positivt på detta arbete och det ger planen en tydlighet i hur arbetet genomförts. Alternativ balans, som är det som föreslås, strävar efter att hålla

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Trafikverket
Box 1140
551 91 Jönköping
Besöksadress: Bataljonsgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Robert Nykvist
Planering
Telefon: 010-123 43 51
robert.nykvist@trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

inslagen linje från gällande plan vilket Trafikverket är positiva till då de långa planeringsprocesserna medför att snabba, stora förändringar av prioriteringar riskerar att medföra ställtider.

Trafikverket bedömer att planen grundas på ett gediget och väl genomarbetat underlag och omfattar åtgärder som går mot rätt ändamål enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar mm.

Samordning av åtgärder

Planförslaget grundar sig till stor del på nu gällande planförslag där samordning kring åtgärder är etablerad och projekt är tidsatta.

Trafikverket bedömer att åtgärder/objekt i förslaget i huvudsak är realistiska i tid. Åtgärder under planens inledande år som inte tidigare ingått i planen riskerar att senareläggas för att hinna med planläggning, ansökan om tider i spår eller om annan tidskrävande planering krävs.

Fördelning av medel över år

Trafikverket bedömer att fördelningen över åren följer angivna ramar. Bedömningen kan påverkas baserat på utfallet i nationell plan angående medfinansieringsprojekt och samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder.

Samlade effektbedömningar

De namngivna objekten i planförslaget har godkända Samhällsekonomiska bedömningar (SEB) och är beskrivna i länstransportplanen.

Medfinansiering

För de objekt där medfinansierings krävs finns avsiktsförklaringar framtagna.

För Elektrifiering och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping (/Y:et) finns en överenskommelse som reglerar sam- och medfinansiering framtagen 2017. Det saknas i planförslaget en beskrivning av denna överenskommelse.

För Station A6/Ryhov finns en avsiktsförklaring framtagen 2021. Detta objekt är inte med i förslaget till nationell plan 2022-2033 varför det bör finnas en beredskap att kunna använda detta utrymme för andra satsningar beroende på utfallet i nationell plan.

Samfinansiering

I Nationell plan öppnas det upp för samfinansiering av mötessepareringsåtgärder från nationell plan till regionala objekt. I planen avräknas 25% av totalkostnaden av mötessepareringsobjekt. Detta är ett antagande från Region Jönköpings län då det ännu inte är presenterat en finansieringsmodell eller rutin för hur samfinansieringen ska hanteras. Trafikverket förespråkar att man i planen har med hela kostnaden för berörda objekt för att få jämförbara planer mellan regionerna.

Statlig medfinansiering

I planen avsätts medel till statlig medfinansiering med samma upplägg som i nu gällande plan. Det innebär en årlig pott avsätts för gång- och cykelinvesteringar och en pott för kollektivtrafikåtgärder. Trafikverkets bedömning är att

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Trafikverket
Box 1140
551 91 Jönköping
Besöksadress: Bataljonsgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Robert Nykvist
Planering
Telefon: 010-123 43 51
robert.nykvist@trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

de åtgärder eller trimningsåtgärder som ingår i planförslaget följer förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar mm.

Satsningar inom området cykelinfrastruktur

I planen avsätts medel för cykelåtgärder och jämfört med tidigare plan så förändras finansieringsmodellen för gc-vägar längs regionala statliga vägar så att den kommunala medfinansieringen utgör 10 % med tak istället för 33 % av faktiskt utfall. Trafikverket är positiva till detta och bedömer att förändringen kommer leda till en ökad framdrift för cykelåtgärder. Regionen arbetar med framtagandet av cykelstrategi och cykelplan vilket kommer utgöra underlag för framtida prioriteringar av cykelsatsningar. Trafikverket saknar i planförslaget en redovisning av prioritering av cykelåtgärder i planens första hälft och en beskrivning om dessa är att betrakta som namngivna objekt.

Bidrag till icke statliga flygplatser

Regional transportplan föreslår ett driftsbidrag till Jönköpings flygplats om totalt 32 mnkr jämnt fördelat över planperioden.

Investeringsbidrag till enskilda vägar

Regional transportplan föreslår ett driftsbidrag till enskilda vägar om totalt 31 mnkr med en tyngdpunkt tidigt i planperioden.

Övriga synpunkter

I plandokumentet berörs behovet av långsiktighet för att få framdrift i frågorna vilket Trafikverket också vill poängtera. Den formella planeringsprocessen är tidskrävande vilket gör att det för många åtgärder krävs flera års förberedelse och det är därmed av stor vikt att ha en god framförhållning och ett långsiktigt strategiskt arbete för att få framdrift. Detta gäller både stora åtgärder men även mindre objekt i potter där det ändå krävs en formell planläggning. I denna anda innehåller planen tre utpekade brister som bör utredas 2022-2025 vilket är ett bra underlag för Trafikverkets fortsatta arbete och ger en tydlighet i regionens långsiktiga bild av framtida behov.

I planen framför regionen en önskan om utökad uppföljning och utvärdering av genomförandet av planen vilket Trafikverket är positiva till. Trafikverket och regionen har i dialog redan påbörjat detta arbete.

Trafikverket vill slutligen framföra att plandokumentet är logiskt uppbyggt och med en pedagogisk layout vilket gör planen lätt att följa och förstå.

_____

Lennart Andersson

Regional direktör

Trafikverket Region Syd

TDOK 2010:26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Trafikverket
Box 1140
551 91 Jönköping
Besöksadress: Bataljonsgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Robert Nykvist
Planering
Telefon: 010-123 43 51
robert.nykvist@trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

skaraborgs kommunalförbund

2022-03-17

Remissyttrande ifrån kommunerna i Skaraborg

Som delregion i Västra Götalands län väljer Skaraborgs 15 kommuner att lämna ett gemensamt tjänstepersonsyttrande över förslag till **Regional transportplan Jönköpings län 2022-2033.** Uppkoppling via en god infrastruktur söderut emot Region Jönköping är viktig för Skaraborg. Att Mullsjö/Habo är Jönköpings största pendlingsstråk visar att steget till regionförstoring innefattande Falköping, Hjo, Tidaholm och Skövde är rimlig med olika infrastrukturåtgärder. Restidsförkortningar som ger en ökad uppkoppling ser vi positivt på ifrån Skaraborg.

Vi värdesätter också det arbete som idag görs i Jönköpingsbanegruppen, och vi välkomnar ett fördjupat samarbete framöver. Skaraborg delar inriktningen att höjd standard och ökad kapacitet behövs på stora delar av järnvägsnätet - inte minst för regionaltågstrafiken och ett ökat hållbart resande. Det tar tid och det krävs stora resurser för att utveckla transportsystemet. Men Skaraborg konstaterar också att tillgängliga medel som tillförs inte är tillräcklig för att nå dessa mål och ambitioner. I Skaraborg är vi engagerade i arbetet med att flytta över godstrafik ifrån väg till järnväg och sjöfart. Här behöver också de Regionala planerna möta upp med infrastrukturåtgärder som ger en effektiv och pålitlig logistik och bidrar till hållbara transporter. Något som efterfrågas allt mer ifrån näringslivet. Skaraborg Logistic Center i Falköping är en viktig del av Västra Götalandsregionens satsning på modern och hållbar logistik med Göteborgs hamn som viktig motor. För att uppnå klimatmålen och flytta gods från väg till järnväg behövs ett vägnät som håller för tyngre transporter till och från terminalerna. Jönköpingsbanan förenar Västra och Södra stambanorna, och är en viktig länk ur såväl nationellt som ett internationellt perspektiv genom att möjliggöra omledning mellan Sveriges befintliga stambanor. I den nu föreslagna Nationella planen saknas tyvärr viktiga satsningar inom dessa områden. Utvecklingen av Skaraborg Logistic Center med fler, längre och tyngre godståg förstärker behoven av en utveckling av Jönköpingsbanan. Det innebär att det på sikt kommer krävas en dubbelspårsutbyggnad, som även kommer att gynna persontrafiken – och Skaraborgs uppkoppling emot Region Jönköping.

Övergripande ger remissversionen av Transportplanen en mycket bra genomgång av transportförutsättningar i länet, nu och i framtiden. Nya stambanor gör att kartan för Transportsverige ritas om och Jönköping blir en ännu viktigare nod. För Skaraborgs del är det viktigt med en bra uppkoppling till Jönköpings län för för att möjliggöra arbetspendling, kompetensförsörjning och tillväxt. Planen sätter också in Jönköpings län i ett övergripande transportperspektiv genom tydliga stråkbeskrivningar och och tillhörande regionala funktioner för respektive stråk. Planen fördjupar sen beskrivningar av väg- och järnvägsnäten samt behov och utmaningar för dessa. Detta görs på ett tydligt och pedagogiskt sätt, och planen innehåller också väl avvägda fakta och förtydliganden i marginalen kring t ex restid, olika väghållare, regional kollektivtrafikmyndighet m m. Detta gör planens innehåll tillgänglig för många fler än bara de som är väl insatta i infrastruktur- och transportområdet.

Det är en styrka i att Region Jönköping enats kring övergripande inriktning med fem andra regioner i **Ett enat Sydsverige**. Inriktningen kring åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige är logisk. Även kollektivtrafikens framtida roll för

tillväxtmotorer och regionala kärnor är logisk - liksom insikten i samspelet med omlandet, och att investeringar i infrastruktur ska göra det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

Planen är med sina 90 sidor både omfattande och innehållsrik. Till dess fördel är beskrivningarna av planeringsprocesserna för både nationell och regional plan, liksom hur förankringsprocessen genomförs i regionen. Planen redovisar också på ett tydligt sätt olika åtgärdsområden, objekt och fördelning av medel i planen.

I planen får vi också ta del av det arbete som gjorts med strategiska prioriteringar i VÄG, JÄRNVÄG och BALANS-alternativ, samt alternativens nyttor, miljöaspekter, effekter på hälsa och livskvalitet, samhällsekonomi m m. Det är ett grundligt analysarbete som gjorts, och som beskrivs i planen.

Planen har också bra korta bekrivningar för alla namngivna väg- och järnvägsobjekt, samt tillhörande kartbilder som gör planens tillgänglighet föredömlig även för läsare som inte känner till geografin. Fördömliga är också de beskrivningar som finns över olika aktörers roller och ansvar under genomförandeprocessen kring väg- och järnvägsinvesteringar, gång- och cykelinvesteringar, investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder m m. En beskrivning av arbetssättet med åtgärdsvalsstudier (ÅVS), fyrstegsprincipen samt genomförandeprocessen fördjupar förståelsen för planens roll i planering och genomförande av olika väg- och järnvägsobjekt.

De övergripande beskrivningarna av nationella transportpolitiska mål, Sveriges miljömål, Klimatmål samt etappmål för trafiksäkerhet ökar förståelsen för planen samt de konsekvensbeskrivningar som görs.

Skaraborg vill avslutningsvis i vårt remissyttrande rikta beröm till ert förslag till **Regional transportplan Jönköpings län 2022-2033.** Planen är välskriven, tydlig, logisk och kompetent. Beröm också till det arbete ni beskriver kring strategiska prioriteringar, förankring samt kopplingar till Trafikförsörjningsprogram och Utvecklingsstrategi.

2022-03-17
På uppdrag av Infrastrukturnätverket i Skaraborgs 15 kommuner
Jonas Sjölin, Hjo kommun
Johan Elgh, Tidaholms kommun
Jan Bremer, Skövde kommun
Ida Elf, Falköpings kommun
Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund

Länsstyrelsen
i Jönköpings län

Datum
2022-03-17

Ärendebeteckning
340-11293-2021

Region Jönköpings län

Yttrande över förslag till regional transportplan Jönköpings län 2022-2033

Planförslaget

Länsstyrelsen är positivt inställda till att planen visar alternativa strategier för transportplanen, då det belyser vilka projekt som redan är påbörjade och som ligger kvar som låsningar i samtliga alternativ. Det skapar en förståelse för hur långtgående flera projekt inom transportplanen är. Länsstyrelsen ställer sig dock frågande till att de alternativa strategierna återkommer i planen efter det att planen tagit ställning till att alternativ BALANS är den strategi Regionen går vidare med som planförslag. Detta leder till viss otydlighet kring vilken den allmänna riktningen i planen är och kan potentiellt medföra att det blir svårt för länets kommuner att utläsa i planen vilka åtgärder som beräknas genomföras och som påverkar den enskilda kommunen.

Klimatpåverkan

Länsstyrelsen ser positivt på att klimataspekter får stort utrymme i den fullständiga konsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen delar Regionens uppfattning att alternativ BALANS och JÄRNVÄG bidrar mer positivt till sammanlagd måluppfyllelse kopplad till klimatpåverkan än vad alternativ VÄG och nollalternativ gör. Länsstyrelsen saknar dock resonemang i planen kring att alla alternativ innebär stora utsläpp av växthusgaser ur ett livscykelperspektiv.

Länsstyrelsen ställer sig tveksam till planens bedömning om att alla alternativa strategier som presenteras i planen kommer leda till en ökad klimatanpassning. Utifrån underlaget som presenteras i planen är det svårt att följa motiven som leder till denna bedömning. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till att förbättrad infrastruktur automatiskt skulle leda till ökad klimatanpassning, detta eftersom klimatanpassning är mycket platsspecifikt. Det är därför osäkert att göra övergripande bedömningar av planens påverkan.

Länsstyrelsen kan konstatera att flera av investeringarna för de mer hållbara trafikslagen ligger långt fram i tiden jämfört med många andra investeringar. I flera fall ligger de förbi år 2030 som är ett

viktigt målår för det nationella klimatmålet för transportsektorn, klimatmål i länets klimat- och energistrategier samt mål i Agenda 2030.

Länsstyrelsen anser också att planförslaget hade gynnats av att innehålla de övergripande strategierna från den regionala cykelstrategin. Detta hade skapat en tydligare förståelse för hur planen samspelar med mer hållbara transportmedel och hur detta planeras utvecklas i länet.

Social hållbarhet

Det är viktigt att planens genomförande och prioriteringar inte görs på bekostnad av sociala aspekter. Planen hade gynnats av att föra ett resonemang om hur olika samhällsgrupper påverkas av olika åtgärder och en redogörelse för olika gruppers rörelsemönster hade varit önskvärd. Planens tanke om att värna om allas tillgänglighet hade gynnats av en redogörelse för hur olika samhällsgrupper påverkas av förutsättningarna i den regionala transportinfrastrukturen.

Relation mellan stad och land

Länsstyrelsen kan konstatera att planen har ett genomgående urbant fokus, där tillväxtcentra, städer och tätorter står i fokus. Avsaknaden av insatser för landsbygden och mindre orter riskerar att skapa en social ojämlikhet.

Länsstyrelsen ser dock positivt på att planen satsar på att förenkla möjligheterna till kombinationsresor. Detta kan gynna mindre orter och landsbygd och skapa förutsättningar för minskad klimatpåverkan i en annars bilberoende kontext.

Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen ser positivt på att Regionen tydligt redogör för investeringar kopplade till trafiksäkerhet och att detta lyfts i planen. Det är mycket positivt att exempelvis säkra skolvägar lyfts men det finns andra åtgärder som Länsstyrelsen gärna hade sett involverats i planen, exempelvis farligt godsleder, sidoräcken, mitträcken och viltstängsel.

Övriga synpunkter

Det är positivt att regionen lyfter frågan om förorenade områden i relation till de namngivna objekt där detta är känt sedan tidigare och att det därför är en del av planeringen i ett tidigt skede.

Länsstyrelsen anser att det hade varit önskvärt att det i planen funnits med ett resonemang kring hur konsekvensbedömningar görs när nya dragningar av infrastruktur planeras. Detta eftersom viktiga värden riskerar att ställas mot varandra vid exploatering av ny mark.

Genomgående så saknar Länsstyrelsen förklarande tabelltexter, men också bildtexter i planen. Utan noggrann redogörelse för vad tabeller eller bilder ska visa så blir resultatet svårt att utläsa. Det går i många fall inte att avgöra på vilka grunder som olika antaganden görs som presenteras i tabeller och bilder. Det försvårar bedömningen av planen och dess konsekvenser.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Emma Willaredt med samhällsplanerare Sofia Carlén som föredragande. I den slutgiltiga handläggningen har också klimat- och energiutvecklare Jesper Agrelius, landsbygdshandläggare Lisa F Karlsson och beredskapshandläggare Johannes Jovlunden deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

KS § 52 Remiss: Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Dnr KS 2022/87

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att lämna följande yttrande till Region Jönköpings län avseende remiss över förslag till regional transportplan 2022-2033;

Reservation

Caroline von Wachenfelt (M), Anita Walfridsson (M) och Sandra Bergqvist (M) reserverar sig mot beslutet och lämnar in en skriftlig reservation, bilaga 2.

Yttrande

Aneby kommun är övergripande positiv till det framtagna förslaget till regional transportplan för Jönköpings län åren 2022-2033. Planen är tydlig och visar på ett relativt lättförståeligt vis på alternativa strategier och vad dessa ger för olika konsekvenser.

Kommunen förordar ”alternativ BALANS” i planen som strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande. Kommunen förordar alternativet främst för att det ligger i linje med tidigare plan men också för att det bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Investeringsbidrag till enskilda vägar minskas eller försvinner också helt i de andra alternativen, något som inte är önskvärt då dessa medel bidrar till levande region. Likaså minskas satsningarna på kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät respektive medfinansieringen av denna typ av åtgärder kraftigt i de båda andra alternativa strategierna.

Det är angeläget med ett utökat utrymme för statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhetsåtgärder ute i kommunerna. I förslaget avsätts 157 mnkr för åtgärder längs statlig väg respektive 150 mnkr till medfinansiering avseende åtgärder längs det kommunala vägnätet. Aneby kommun förordar högre prioritering och avsättning av medel för trafiksäkerhets-, gång- och cykelåtgärder gentemot kommunerna. Åtgärder längs med statlig väg kräver stora ekonomiska resurser och troligtvis kan en förändrad prioritering bidra till att ge en större utväxling av medlen ute i kommunerna. Sannolikt ger det fler åtgärder där arbets- och skolpendlingen är som störst vilket också gör att fler människor får nytta och del av satsningarna. Åtgärder ute i kommunerna understödjer dessutom kollektivtrafiken på ett positivt sätt.

I brister som bör utredas under åren 2022-2025 (sidan 54 i planen) anges rv 32, sträckan Eksjö - Sunneränga. Aneby kommun ser positivt på att sträckan utreds men menar att även sträckan Marbäck - Traneryd utmed rv 32 måste utredas. Den delen av sträckan har uppenbara och betydande brister gällande restider och trafiksäkerhet. Här krävs åtgärder och åtgärdsvalsstudie behöver snarast påbörjas.

Kommunen efterfrågar generella satsningar på vägnätet genom olika former av trafiksäkerhetsåtgärder, exempelvis i form av viltstängsel och misseparering, som

syftar till öka säkerheten och förbättra framkomligheten. En angelägen sträcka för denna typ av åtgärder är väg 132 från Aneby till Huskvarna vilket blir en allt viktigare länk, inte minst för arbetspendling till och från kommunen.
Aneby kommun delar inställningen i planen kring behoven av att förstärka kapaciteten på Jönköpingsbanan. Det är angeläget att förbättra möjligheterna att knyta ihop den regionala trafikeringen mellan Södra stambanan och Jönköpingsbanan.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats. Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Mest pengar avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägarna Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö och Nässjö-Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar och driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022. Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

Samhällsbyggnadschef Michael Wirestam föredrar ärendet.

Yrkanden

Irene Oskarsson (KD), Maria Lundblom Bäckström (KD), Annki Stark (S) och Tobias Kreuzpointner (C) yrkar bifall till upprättat förslag till beslut.

Caroline von Wachenfelt (M), Anita Walfridsson (M) och Sandra Bergqvist (M) yrkar på att kommunstyrelsen ska förorda ”alternativ VÄG” i remissyttrandet.

Kristin Apsey (SD) yrkar bifall till Caroline von Wachenfelts (M) med fleras förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordföranden ställer allmänna utskottets förslag mot Caroline von Wachenfelt (M) med fleras förslag och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med allmänna utskottets förslag till beslut.

ANEBY KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Sammanträdesdatum

Kommunstyrelsen

2022-03-07

Beslutsunderlag

Förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033
Tjänsteskrivelse, 2022-02-04
Protokollsbeslut allmänna utskottet, 2022-02-21

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län

Reservation angående punkten ”svaret på remiss avseende förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033. Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-03-07 §11

Svaret på remissen är bra i sin helhet. Planen är tydlig och visar på ett lättförståeligt vis på tre alternativa strategier och vad dessa ger för konsekvenser. Strategierna kallas för

1. Balans
2. Väg
3. Järnväg

I svaret på remissen har kommunen valt att stödja ”alternativ BALANS”, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande. Man hävdar att det ger högst potential för överflyttningseffekter till gång och cykel och kollektivtrafik. Vidare skriver man att investeringsbidrag till enskilda vägar minskas eller försvinner också helt i de andra två alternativen.

Vi reserverar oss mot beslutet att stödja alternativ Balans efter som det är ett alternativ som inte tar hänsyn till de landsbygdsperspektiv som Aneby kommun har.

De flesta som bor och arbetar i Aneby behöver bil för pendling till de omgivande städer som erbjuder arbetstillfällen. Många är egna småföretagare med firmabil eller anställda i sjukvården med oregelbundna arbetstider. Dessa har väldigt svårt att kombinera detta med en kollektivtrafik som inte har täta avgångs/ankomsttider. Tiden som åtgår för arbetet förlängs då på ett orimligt vis, särskilt om det ska kombineras med skjutsning/hämtning av barn.

En annan aspekt är att det är svårt att planera längre cykelvägar i en liten landsortskommun som Aneby. De kan sällan nyttjas för att pendla till och från arbete, möjligen för pendling till och från skola. Inte sällan leder det också till intrång då jordbruks- och tomtmark måste utnyttjas för exploatering.

I alternativ 2. Väg som är bättre anpassad till Aneby kommuns behov, finns dessutom en planerad ombyggnad av vägsträckan Riksväg 32 mellan Eksjö – Sunneränga. Det skulle ge alla arbetspendlare, både de som åker med egen bil och de som åker kollektivt en säkrare väg till jobbet. I alternativ 1. Balans finns den sträckan bara med som ett möjligt utredningsprojekt.

Alternativ 2. Väg ger 3 miljoner mindre till investeringar i enskilda vägar, det påpekas i remiss svaret men skillnaden är inte så stor att det är en anledning att välja bort alternativet.

På landsbygden finns på många håll ett missnöje med att de som bor där behöver ansvara och ofta betala för underhållet av de enskilda vägarna. Helt nyligen lyftes frågan i nyheterna. Därför tycker vi att det är av största vikt att man inte tar bort investeringsbidraget helt, vilket man gör i alternativ 3. Järnväg. Slopade investeringsbidrag för enskilda vägar leder till att behovet av underhåll ökar.

Därför är vår samlade slutsats att vi vill reservera oss mot kommunens beslut att stödja alternativet 1. Balans. Istället vill vi att man omprövar beslutet med hänsyn taget till de förutsättningar som landsortskommunen Aneby har och förordar alternativ 2. VÄG

Caroline von Wachenfelt, Sandra Bergqvist och Anita Walfridsson för Moderaterna i Aneby

Dnr 2020/1233

§ 58 Remiss: Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Ärendebeskrivning

Mullsjö kommun har tagit del av Region Jönköpings läns förslag till regional transportplan. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 mdkr kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 - 2033. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022.

Beslutsunderlag

Protokoll från kommunstyrelsens arbetsutskott den 24 februari 2022 § 17
Tjänsteskrivelse från samhällsbyggnadschefen den 15 februari 2022
Förslag till yttrande
Remiss - Förslag till regional transportplan för Region Jönköpings län 2022–2033

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta samhällbyggnadschefens yttrande som sitt eget.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta samhällbyggnadschefens yttrande som sitt eget.

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län
Samhällsbyggnadschefen

Mullsjö Kommun

Yttrande

Datum	**Diarienummer**
2022-02-15	2020/1233

Region Jönköpings län

Förslag till yttrande över regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033

Mullsjö kommun har tagit del av Region Jönköpings läns remissmaterial för Regional transportplan för perioden 2022-2033. I den regionala planen tas investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet upp, liksom åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Utöver detta hanteras åtgärder som kan påverka val av transportsätt genom effektivare användning av befintlig infrastruktur, samt åtgärder i det regionala transportsystemet och driftsbidrag till enskilda vägar.

Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet. Upplägget med det delade ansvaret för den samlade transportplaneringen ger Region Jönköpings län möjlighet att ge länsplanen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet.

Relation till gällande plan

I framtagandet av planen tillämpas principen ”lagt kort ligger” det vill säga att de objekt som namngavs i föregående plan men inte har genomförts förs över till den nya planperioden. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt i de flesta fall en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018–2029. Få nya objekt har därmed tillförts listan på åtgärder.

I gällande plan är 300 mnkr avsatta för samfinansiering av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping. Medlen ligger fördelade på åren 2021–2029. Sedan planen fastställdes har åtgärden påbörjats.

I gällande plan finns även 220 mnkr fördelade på en pott för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor. Under planperioden har åtgärden elektrifiering Nässjö-Eksjö påbörjats.

Postadress	**Gatuadress**	**Telefon**	**Org.nr.**	**e-post**	**Bankgiro**
Mullsjö kommun	Järnvägsgatan 27-29	0392-140 00	212000-1603	kommun@mullsjo.se	5932-8807
Box 47	Mullsjö	**Telefax**		**Internet**	**Plusgiro**
565 21 Mullsjö		0392-102 49		www.mullsjo.se	12 14 33-7

Gällande plan omfattar fem större vägprojekt varav två är färdigställda (Rv 32 Sunneränga-Marbäck samt Rv 32 Traneryd-Tranås S). Åtgärden Rv 27 förbi Bor var planerad att påbörjas under 2021 men har drabbats av förseningar och kommer sannolikt inte att gå in i produktion förrän 2023. Delen Ulås-Bredasten har ej beställts utan kommer att hanteras som ett eget objekt och har påbörjats under 2021. Åtgärderna Rv 27 Bredaryd-Anderstorp och väg 842 förbi Tenhult är i gällande plan planerade att påbörjas under perioden 2024-2029.

Övergripande strategi

Planen ramas in av de fyra globala megatrender som identifierats av ESPAS (European Strategy and Policy Analysis System, 2019): urbanisering och globalisering, digitalisering och klimatförändringar. Dessa sammanfaller i en slutsats om att i första hand förbättra och effektivisera befintlig transportinfrastruktur på ett sätt som stödjer ett ökat kollektivt resande och smidiga mobilitetskedjor främst regionalt, men även kopplat till nationell och europeisk infrastruktur.

Ställningstagande

Totalt omfattar programmet ett investeringsutrymme om 1 684 mnkr över perioden. Detta fördelar sig på 634 mnkr för järnväg, 389 mnkr för väg och 307 mnkr för gång och cykel. Resterande fördelas med 141 mnkr för säkerhet och framkomlighet samt 150 mnkr för kollektivtrafikåtgärder. Det är mycket positivt att utveckling av det regionala järnvägsnätet prioriteras genom att flaskhalsar och kapacitetsbegränsningar åtgärdas. Förslaget är också tydligt med att det adresserar åtgärder för hela mobilitetskedjan i regionen, vilket är särskilt viktigt med tanke på utbyggnad av nya stambanor, som då kommer hela regionen till gagn. Även om det kan beklagas att kostnadsökningar och förseningar har gjort att få nya namngivna objekt har tillkommit för planperioden är förslaget i sin helhet övertygande och väl balanserat, och lämnar även gott utrymme för lokala investeringar för ökad mobilitet och attraktivitet. Mullsjö kommun vill dock framhålla behovet av samverkan med västra Götalandsregionen för förbättring av riksväg 47 mellan Slättäng och Falköping. Vägprojektet på riksväg 26/47 mellan Mullsjö och Slättäng ingår i det nationella stamvägnätet, och hanteras därmed inte i den regionala planen. Väg 47 till västra Skaraborg finns dock inte med i den nationella planen, och inte heller i den regionala transportplanen, vilket är en tydlig brist i den senare. Trafikmängden har ökat de senaste åren, och kommer att fortsätta att öka och olycksrisken är på delar av vägen stor. Åtgärden är inte viktig bara för Mullsjö, utan är en viktig länk för stråket Jönköping – Falköping -Trollhättan.

Anders Kyrkander

Samhällsbyggnadschef

Jönköping 14 mars 2022

Handelskammaren Jönköpings län

Yttrande över Regional transportplan för år 2022-2033 , diarienr RJL 2021/1077

Handelskammaren i Jönköpings län lämnar här sitt yttrande över regionens förslag till Regional transportplan 2022-2033.

Inledningsvis och mest prioriterat vill vi peka på behovet att vi som län skapar en betydligt tydligare långsiktig målbild över vad som behöver utvecklas i länets infrastruktur och viktiga transportflöden för både persontrafik och gods. Kampen om medel för infrastrukturen i Sverige är stor, och med otydliga ambitioner kommer vårt län även fortsatt vara stora förlorare både när det gäller infrastruktursatsningar och näringslivets investeringar. Näringslivet behöver uppleva att det finns en tydlig vilja, ambition att förbättra infrastrukturen, att det är tydligt vilka vägar och järnvägar regionen vill satsa på, och när i tiden det kan förväntas vara klart. Det skulle gynna både tillförsikten hos näringslivet och skapa tydligare handlingsplaner om strategier och analyser/utredningar redan är gjorda, så att så mycket verkstad som möjligt kan göras i de beslutade planerna och att de viktigaste åtgärderna görs först. En 12 års planeringshorisont är kort när det gäller infrastruktursatsningar varför det är viktigt att sätta en mer holistisk målsättning för hur hela länets infrastruktursystem ska utvecklas.

Fördelningen av medel i de olika potterna för vägslag upplevs i nuvarande plan mer baserad på tidigare fördelning än vad som är viktigast totalt sett, 307 mkr ska användas för gång och cykelväg men vilka objekt som ska byggas är i detta läge inte klart. Bygg i stället planen på vad som behöver göras, och sen hur mycket pengar som ska fördelas per objekt, vad som är prioritet ur en helhetsbild, inte i en ”rättvis” fördelning på vägslag. Andelen av total budget, 18,2% upplevs också hög i förhållande till motsvarande budget för vägunderhåll, 23.1% då behovet av vägunderhåll är hög för att förbättra arbets-och studiependling såväl för personbilar som kollektivtrafiken.

Regionen behöver leda detta arbete, kommunerna ska givetvis vara med och Handelskammaren är mer än gärna delaktig för att ge inspel för näringslivets bästa. Visionerna finns i Regionala utvecklingsstrategin, och att regionen tagit beslut om en tågdepå i Nässjö och inköp av nya tåg. Allt detta är mycket bra, men sen måste detta brytas ner i konkret handling, vilken ordning järnvägssträckorna ska elektrifieras, vägnätet underhållas och hastigheter ökas, och när det ska ske osv. Medfinansiering för att få igenom objekt i nationell plan förefaller helt nödvändigt varför klarhet behöver finnas tidigt även när det gäller detta.

Uppslutningen bland länets företag för en fortsatt utveckling och ökat nyttjande av de regionala järnvägarna är mycket stor och ses som både en överlevnads- och konkurrenskraftsfråga. Ett regionalt järnvägssystem är även en förutsättning för att de nya stambanorna ska kunna nyttjas och nås av fler orter än de i omedelbar anslutning till de nya stambanorna, vilket länets näringsliv ser väldigt positivt på

Med detta sagt inser vi att detta inte kommer kunna göras inför denna regionala transportplan men arbetet behöver påbörjas omgående för att ha betydligt bättre utgångspunkter för nästa revideringstillfälle om fyra år.

Barnarpsgatan 11, 553 16 Jönköping Telefon: 036–30 14 30 info@handelskammarenjonkoping.se handelskammarenjonkoping.se

Handelskammaren är oklar på om ett sådant arbete är uppstartat eller inte men har i olika träffar fått indikation om att något i denna riktning är på gång, vilket vi i så fall tycker är positivt. Vi har dock inte kunnat få någon aktuell information om uppdrag eller plan men vill signalera att vi är mycket intresserad av att medverka med den gedigna kunskap vi har om näringslivets behov

Vi efterfrågar också att regionen kraftfullt ifrågasätter de aviserade kostnadsökningarna. Det både trycker undan andra objekt och direkt avskräcker genomförande av andra, exempelvis Vetlanda-Nässjö där den ÅVS som är gjord gav 800 mkr inkl ERTMS och nu liggande kostnadsindikation är på nästan 1.6 miljarder exkl ERTMS. De enskilda kommunerna kan inte ta den striden själva, det måste vara vår region som samlat identifierar dessa höga kostnadsökningar och gentemot Trafikverket kräver att få insyn och förklaring till både ökade kostnader och framflyttade tidplaner. Kostnadsökningarna gör också att de avvägningar som görs i den regionala transportplanen blir svårare att bedöma, då måluppfyllelse i förhållande till satsningens storlek blir skevare. Ett väl uppbyggt system för länets järnvägar, både inom och mellan andra regioner kommer med mycket stor sannolikhet bli mer använt och därmed skapa väldigt mycket mer nytta än när man tittar på sträckorna/projekten var och en för sig varför ett bättre helhetsgrepp i frågorna är helt nödvändigt. Transparensen och bedömningen i samhällsnyttorna behöver också öka, exempelvis för sträckan Nässjö-Vetlanda. Den arbetsmarknadsförstoring detta skulle innebära med möjlighet att nå även Jönköping som regionsort under 60 min, hur är den bedömd tex?

Det är positivt att medel nu finns avsatta för Nässjö-Vetlanda, enligt förslag 100 mkr för ”plankorsningsåtgärder” och att de ligger i planens första del. Vi värjer oss dock mot åtgärdens benämning. Vi anser att det vore betydligt mer framåtriktat och flexibelt att det är ”Åtgärder för elektrifiering av Vetlanda-Nässjö” och att man tillsammans med berörda kommuner omgående sätter sig ner och tar fram vad som vore bästa första åtgärder för att få ”spaden i jorden” för Nässjö-Vetlanda. Det är även positivt med objektet Elektrifiering Nässjö-Eksjö och att det är förtydligat att full kostnadstäckning ska ske ur Regional transportplan.

Den hastighetssänkning som skedde på rv 26, Nissastigen, minskade arbetsmarknadsregionen i området, försämrade företagens förutsättningar att hitta rätt kompetens, omedelbart. Det är därför glädjande att regeringen nu upphävt det beslutet. Men faktum kvarstår att vägen är farlig och att avstånden i tid skulle kunna minska betydligt med säkrare vägar och högre hastighet. En ÅVS är gjord på sträckan Gislaved-Smålandsstenar och långtgående planering för genomförande finns, men detta objekt kom inte med i Trafikverkets förslag till nationella objekt. Eventuellt kommer investeringen ändå kunna genomföras om summan landar på under 100 mkr, enligt uppgift. Ett större grepp behöver dock tas på hela sträckan och medel för regional såväl som kommunal medfinansiering av en åtgärdsvalsstudie behöver avsättas. Enligt Trafikverket ger detta möjligheter att snabbare genomföra åtgärdsvalsstudier och i dagsläget finns inte ens en tidplan hos Trafikverket för att göra en åtgärdssvalstudie på sträckan.

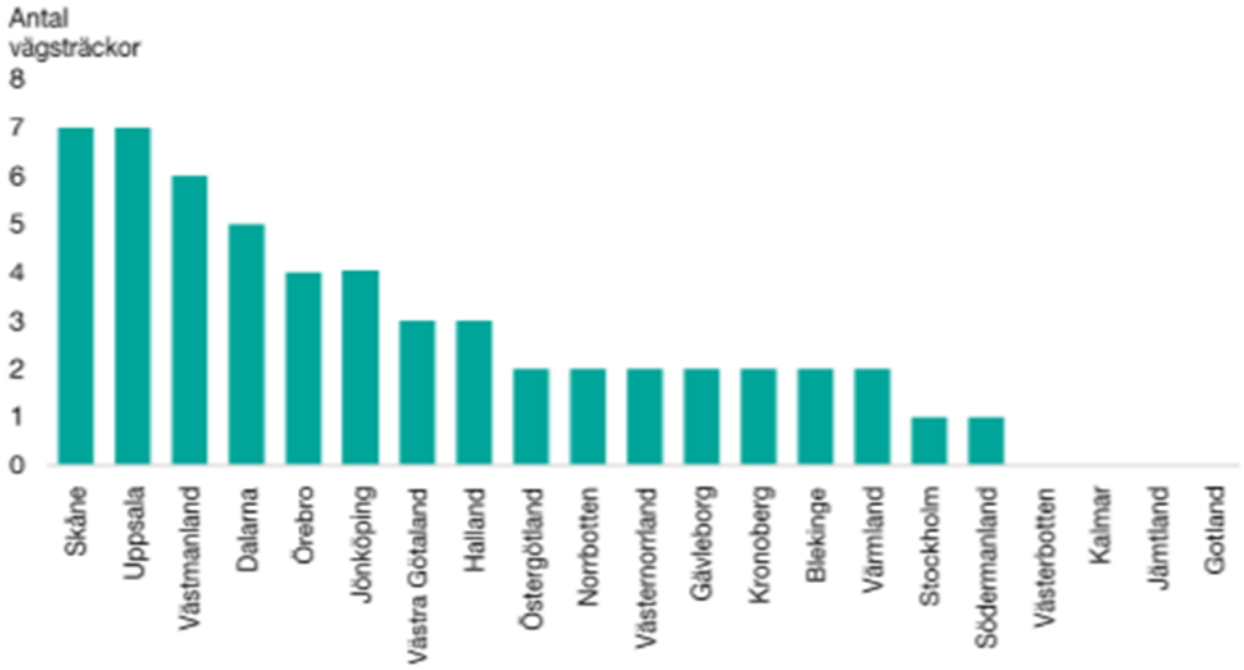
Vi föreslår även att utredning görs kring en mer trafiksäker 2+1-väg på rv 31/47, sträckan Gisshult-Ekenässjön, med hög prioritering. Sträckan har hög trafikering och är en del av ett längre stråk med stor regional och nationell betydelse, både för godstrafik Oskarshamn-Nässjö-Göteborg och pendling. Hastigheten är idag 90 km/h och riskerar på grund av trafiksäkerheten att i närtid sänkas till 80 km/h. Detta skulle ha stor negativ inverkan på pendlingsutbytet mellan Jönköping-Nässjö-Vetlanda.

Vi bifogar även några diagram som visar hur dåligt utfall som tillfallit Jönköpings län de senaste fyra planperioderna i nationell plan. Här behöver vi som region kraftsamla för att vända på detta utfall framåt!

Helena Zar Vallin VD Handelskammaren i Jönköpings län
Annika Cederfeldt, näringspolitisk chef, Handelskammaren i Jönköpings län

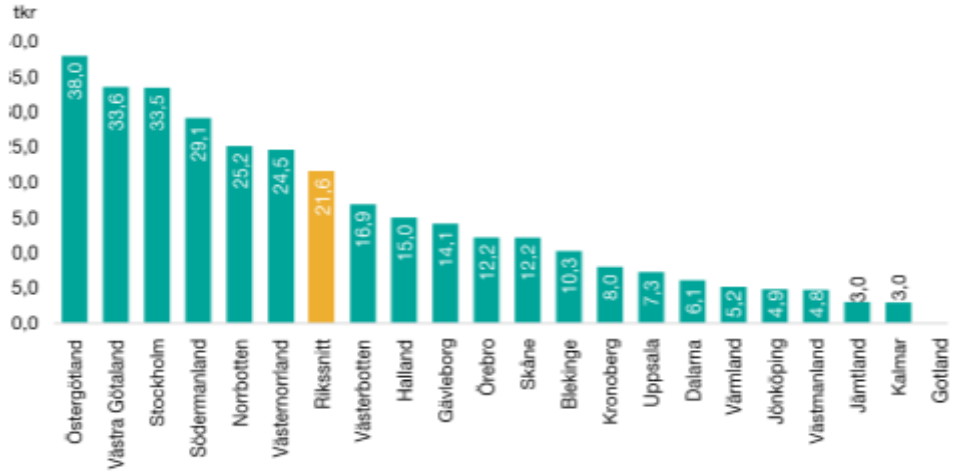
Handelskammaren Jönköpings län

Bild 9. Antal vägsträckor med sänkta hastighetsgränser i Sverige 2020



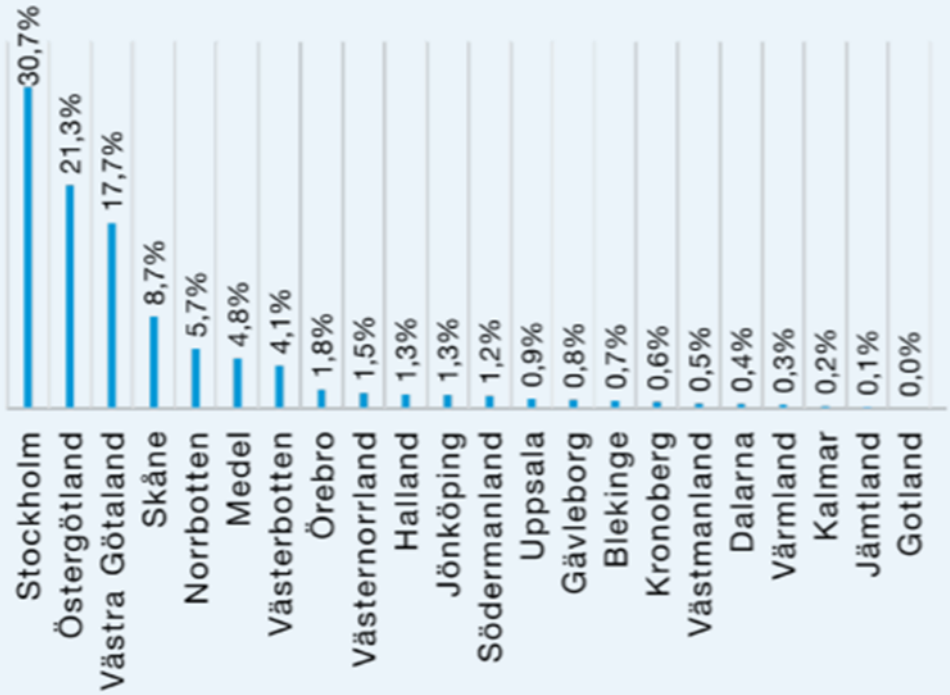
Källa: Trafikverket.

Bild 7. Fördelning av regionala investeringar 2010-2029 (medelvärde, tkr/invånare)



Not: Medelvärde tre nationella planer i 2017 års fasta priser.

Bild 4. Andel av investeringar per capita i planförslag (2022-2033)



Slutsatsen är väldigt tydlig. Om förslaget till ny plan genomförs som det presenterats, kommer obalanserna att bestå och förstärkas.

Bild 15: Fördelning av nationell plan i förhållande till regionernas ekonomiska storlek (BRP)

Region	BRP/inv (tkr)	BRP/inv (index)	Nationell plan/inv (tkr)	Nationell plan/inv (index)	Kvot
Södermanlands län	356	75	66,7	274,5	3,7
Östergötlands län	418	88	45,3	186,4	2,1
Västerbottens län	412	87	34,2	140,7	1,6
Västra Götalands län	479	101	36,5	150,2	1,5
Norrbottens län	494	104	31,3	128,8	1,2
Västernorrlands län	417	88	22,1	90,9	1,0
Riket	475	100	24,3	100,0	1,0
Gävleborgs län	378	80	18,3	75,3	0,9
Stockholms län	657	138	30,1	123,9	0,9
Örebro län	410	86	17,3	71,2	0,8
Hallands län	371	78	15,5	63,8	0,8
Blekinge län	380	80	14,5	59,7	0,7
Skåne län	409	86	14,7	60,5	0,7
Kronobergs län	455	96	13,6	56,0	0,6
Jönköpings län	421	89	9,1	37,4	0,4
Dalarnas län	386	81	7,2	29,6	0,4
Uppsala län	436	92	7,9	32,5	0,4
Västmanlands län	389	82	4,9	20,2	0,2
Värmlands län	376	79	3,7	15,2	0,2
Jämtlands län	380	80	2,6	10,7	0,1
Kalmar län	362	76	2,2	9,1	0,1
Gotlands län	347	73	-	-	-

Källa: Data från SCB och Trafikverket. Not: Kvot anger hur stor del av nationell infrastrukturbudget som planeras till regionen i jämförelse med vad regionens ekonomiska storlek motiverar. Grönmarkerade län avser erhållen nivå över den som motiveras av regionens ekonomiska storlek. Tolkning: Stockholm tycks här få medel i linje med storleken på

VAGGERYDS KOMMUN

Handläggare
Torbjörn Åkerblad
0370-67 81 42

Region Jönköpings län
RJL 2021-1077

Yttrande över remiss:
Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Vaggeryds kommun har beretts möjlighet att yttra sig över regionens förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033.

Förslaget till regional transportplan har föregåtts av gemensamma diskussioner inom infrastrukturnätverket, en viktig del i processen med att bidra till en helhetssyn och förståelse mellan länets kommuner.

Allmänna synpunkter
Den övergripande beskrivningen av länets förutsättningar och behov i kapitel 2 är pedagogiskt upplagd och ger en bra känsla för helheten.

Särskilt viktiga styrdokument med målsättningar som är relevanta för transportplanen är den regionala utvecklingsstrategin (RUS), Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län och målen för samarbetet inom regionsamverkan Sydsverige (RSS). Vaggeryds kommun föreslår att även kopplingen till länets Klimat och energistrategi beskrivs i detta avsnitt.

De förseningar och låsningar som präglar den gällande regionala transportplanen på grund av ökande kostnadskalkyler är mycket bekymmersamma då de tränger undan utrymme för icke namngivna objekt. Kopplat till den regionala utvecklingen så riskerar uteblivna satsningar på infrastrukturen att ha en bromsande effekt för flera av målområden i RUS. Det är dock

positivt att de 100 mkr som underutnyttjats i befintlig planperiod förstärker kommande planperiodens första fyra år.

Alternativa strategier
Vaggeryds kommun ställer sig bakom det föreslagna Alternativ Balans som strävar efter att hålla inslagen linje från nu gällande plan med stort fokus på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande. De ökande kostnadskalkylerna är dock mycket oroande då det finns ytterligare behov av infrastruktursatsningar som skulle behöva hanteras.

Järnvägsinvesteringar
Satsningarna på Y:et kommer att bidra till att fler resor och transporter mellan Värnamo och Jönköping flyttas från väg till järnväg – hållbara resor som även kommer att bidra till tillväxt och kompetensförsörjning.

Elektrifieringen av sträckan Vaggeryd-Nässjö skapar även möjligheter till omledning av trafik som stärker Södra stambanans kapacitet och redundans. För att även möjliggöra för JLT att öka trafikeringen mellan Värnamo-Nässjö behövs ett mötesspår på sträckan. En lämplig placering skulle kunna vara i Malmbäck, ungefär i mitten mellan Vaggeryd och Nässjö, där möteslängden i dag på 356 meter begränsar möjligheten till möte mellan godståg och persontåg. Vaggeryd föreslår därför att en mindre funktionsutredning av möjligheterna att förlänga mötesspåret med cirka 430 meter görs för att beskriva kostnaderna och skapa ett underlag för dialog om finansieringslösning. Förutom möjligheter till frekvent trafikering med persontåg skulle detta stärka regionens godstrafikering.

Vaggeryds kommun utreder inom ramen för det pågående översiktsplanearbetet två planskilda korsningar i Vaggeryds tätort för att i samplanering med trafikverkets elektrifiering av Y:et möta en framtid med en tätt trafikerad och elektrifierad järnväg. Kopplat till detta vill kommunen även försäkra sig om att plattformarna vid

kommunens järnvägsstationer är tillräckligt långa för den trafikföring som planeras av JLT.

Väginvesteringar
Länets vägnät saknar goda förbindelser i öst-västlig riktning för att på ett säkert sätt möjliggöra resande i stråket Smålandsstenar, Bredaryd, Hillerstorp, Skillingaryd/Vaggeryd, Hok, Nässjö, Tranås. Dessa vägsträckor är redan tungt trafikerade och nya verksamhetsetableringar med tillkommande pendling och godshantering ökar på de behov av bättre och säkrare vägar som redan finns. Den så kallade diagonalen har redan utretts, men Vaggeryds kommun anser att behovet bör utredas vidare och föreslår fokus på sträckorna Skillingaryd-Hillerstorp och Hok-Malmbäck.

Det är positivt att den regionala planen lyfter fram RV 30 mellan Stigamo-Växjö som ett regionalt stråk som behöver utredas 2022-2025.

Gång- och cykelinvesteringar
Förslaget att sänka nivån för den kommunala medfinansieringen för projekt längs regionala statliga vägar till 10 procent är mycket positivt. Det kan bidra till att mer planerade GC-vägar kan komma att bli genomförda med en säkrare miljö för oskyddade trafikanter längs trafikerade stråk till följd.

Vilka brister och behov i gång- och cykelvägnätet:
Skillingaryd – Tofteryd
Hoks samhälle – Hooks Herrgård
Skillingaryd- Klevshult

Behov på längre sikt:
Skillingaryd- Åker- vidare mot Hillerstorp (Gnosjö kommun)
Byarum – Stigamo
Hok – Svenarum

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet
Detta är en viktig del i den regionala planen som berör de flesta av kommunens tätorter och mindre samhällen. I de fall statliga vägar passerar skolor eller barns skolväg är kommunen angelägen om att åtgärder prioriteras.

Även att insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet och framkomlighet för gods är mycket positivt. Kommunen har en stark tillväxt med många nya företagsetableringar och en växande näringsdel är gods och logistik som är till gagn för hela regionen. Detta medför dock att behoven av trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar och behöver anpassas för att möta samhällets utveckling.

Kollektivtrafikåtgärder
Vaggeryds kommun arbetar löpande och långsiktigt för att utveckla och stärka det kollektiva resandet. Kommunen ser ett behov av att tillsammans med regionen och JLT ligga nära varandra i planeringen av stationsmiljöer, men också behovet av att inom en snar framtid söka lösningar för en ökad frammatning till bytespunkter. Nya, stora arbetsplatser tillkommer vid bland annat Stigamo, Båramo och norr om travbanan i Vaggeryd. För att kollektiva resor ska vara ett attraktivt alternativ behöver lösningar för frammatning till bytespunkterna hittas.

Utvecklingsbehov finns även längs statlig väg, exempelvis utbyggnad av bussfickor med belysning på landsbygden.

Regionala behov
Förslaget till plan har identifierat utredningsbehov för RV 30, Stigamo-Växjö, vilket är positivt. Vaggeryds kommun ser också ökande behov för vägstråket mellan Vaggeryd-Nässjö (särskilt avsnittet mellan Hok och Malmbäck) och Skillingaryd-Hillerstorp. Detta skulle bidra till att stärka förbindelserna i öst-västlig riktning inom länet.

Uppföljning av planens genomförande
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.

Förslaget att Trafikverket årligen ska redovisa planens genomförande sett till både framdrift, nyttor och ekonomi är därför mycket positivt.

Vaggeryds kommun
2022-03-09

Torbjörn Åkerblad
Kanslichef, bitr. kommundirektör
Kommunledningskontoret

Datum
2022-02-25

Referens
Dnr KS/2021:669

Kommunledningsförvaltningen
Storgatan 15, 335 80 GNOSJÖ
Anna Heijel, 0370-33 10 07
Anna.Heijel@gnosjo.se

Regional.utveckling@rjl.se

Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033 RJL 2021/1077

Gnosjö kommun vill framföra följande synpunkter:

Nedan nämnda åtgärder ser Gnosjö kommun som prioriterande för vårt område.

Trafiklösning lv 151, 604 Gnosjös nya industriområde (Nordbäck)
Gnosjö kommun anser att det behövs en rondell vid korsningen vid nytt industriområde lv 151 och 604. Ny detaljplan för industriområdet och rondellen håller på att arbetas fram och det är av största vikt att trafiksituationen på platsen ses över då dagens trafiksituation ej är säker. Bron över järnvägen behöver breddas och förstärkas för att klara framtidens belastning. Rondellen är högst prioriterad av alla förslagna åtgärder till den regional transportplanen då de möjliggör ett helt nytt industriområde, höjer trafiksäkerheten och gör Gnosjö synligare från väg 151.

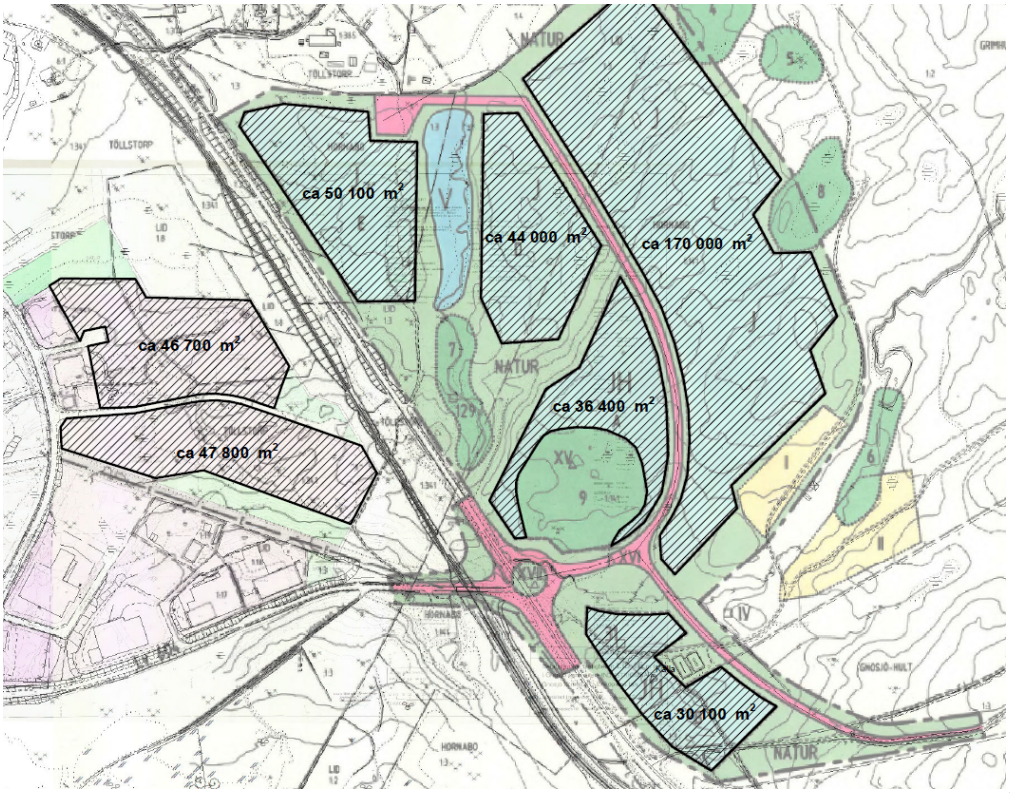


Fig 1, Fördjupad översiktsplan och pågående detaljplan för Nordbäcksområdet i Gnosjö med rondell.

Ny trafiklösning behövs även vid korsningen Järnvägsgatan och lv 604 för att få ett bättre flyt i trafiken se fig 2.



Fig 2, Översikt på åtgärdsområdet med ny lösning lv 604 samt rondell och bro lv 604/151

Öst-västlig förbindelse, Diagonalen
Gnosjö kommun vill framhålla sin ståndpunkt med att ett arbete bör påbörjas med att ordna en smidig väg från Höglandet (Nässjö) via Vaggeryd/Skillingaryd och vidare till Bredaryd och väg 153. Detta för att få en snabbare väg för godstransporter till Hallands hamnar och som ett sätt att bygga ihop Gnosjöregionen med Höglandet men också för att förbättra möjligheterna att arbetspendla.

De redan i dag befintliga bristerna i vägförbindelserna mellan Nässjö-Vaggeryd och Skillingaryd-Hillerstorp-Bredaryd-Smålandsstenar (väg 152, 153) behöver utvecklas för säkrare trafikmiljö

Gång-cykelbro lv 151
I samband med planering av ny detaljplan för Isabergsområdet i Gislaveds kommun ser Gnosjö kommun ett behov av att en gång- och cykelbro vid Hestraviken byggs för att sammanlänka Gnosjö- och Gislaveds kommun och på sätt öka tillgängligheten till Isabergsområdet samt närbelägna målpunkter. Detta skulle även underlätta för arbetspendling med cykel och bör omfatta hela sträckan mellan Hestra-Hillerstorp. Förslaget är konsekvent i Gnosjös och Gislaveds kommuns ÖP, FÖP samt visioner. Nedan finner ni 2 alternativ på placering (fig. 3-5).



Fig 3, Förslag placering av gång- och cykelbro. Alternativ 2 går utmed befintligt järnvägsspår och alternativ 1 utmed lv 151.

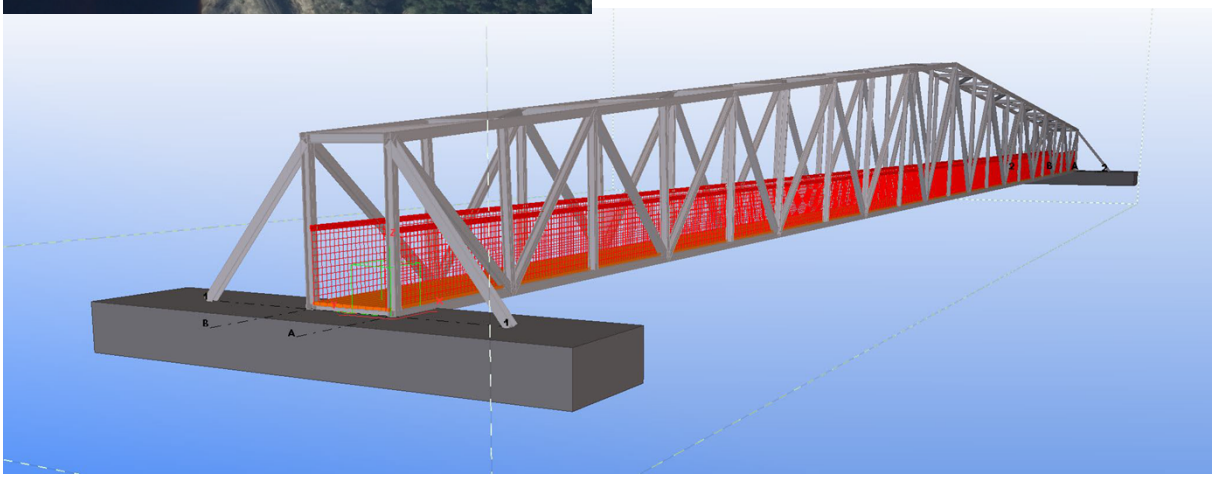


Fig 4 Förslag på enklare gång och cykelbro över Nissan.

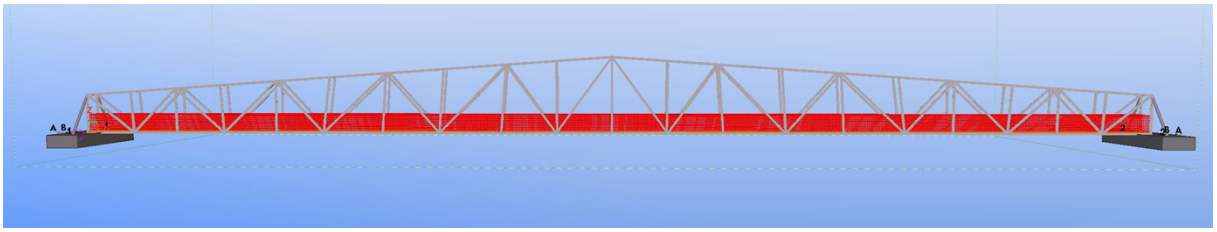


Fig 5 Förslag på enklare gång och cykelbro över Nissan i profil

Förlängd perrong med Gång- och cykeltunnel i Gnosjö Centrum

I dagsläget är det kort perrong på sträckan något som ropas ut varje gång tåg ankommer på SJs sträcka Göteborg-Kalmar. De två bakre vagnarna har då inte kontakt med perrongen och man behöver gå fram i tåget för att stiga av, något som leder till att personer ibland inte hinner stiga av och de skapar onödiga problem vid avstigning samt de ständiga utropen för tågpersonalen. Problemet kan lätt åtgärdas om man förlänger perrongen.

Frågan har sedan tidigare varit uppe och vi har ett beslut på att kommunen vill förlänga perrongen samtidigt som en GC-tunnel byggs under järnvägen.

En koppling mellan GC-tunneln och järnvägen behövs inte. Utredningar, beslut och detaljplan finns redan på förslaget.

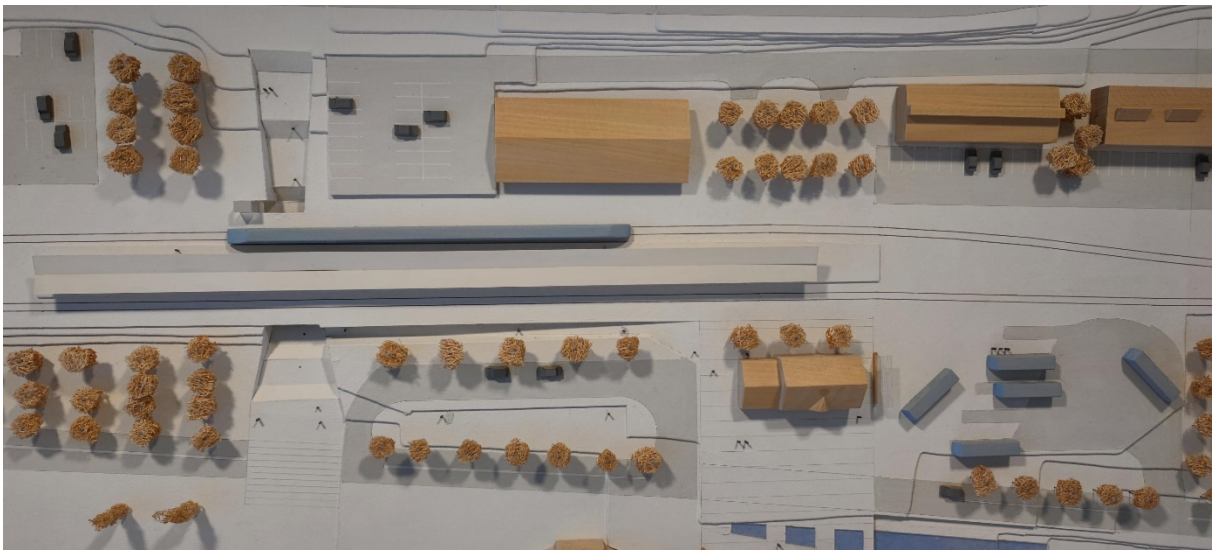


Fig 6 Modell i Gnosjös kommunalhus över förlängd perrong samt GC-tunnel i Gnosjö.



Fig 7 Dagens perrong syns som vita markörer och förlängning på hela perrongen är mätt i till 160 meter.

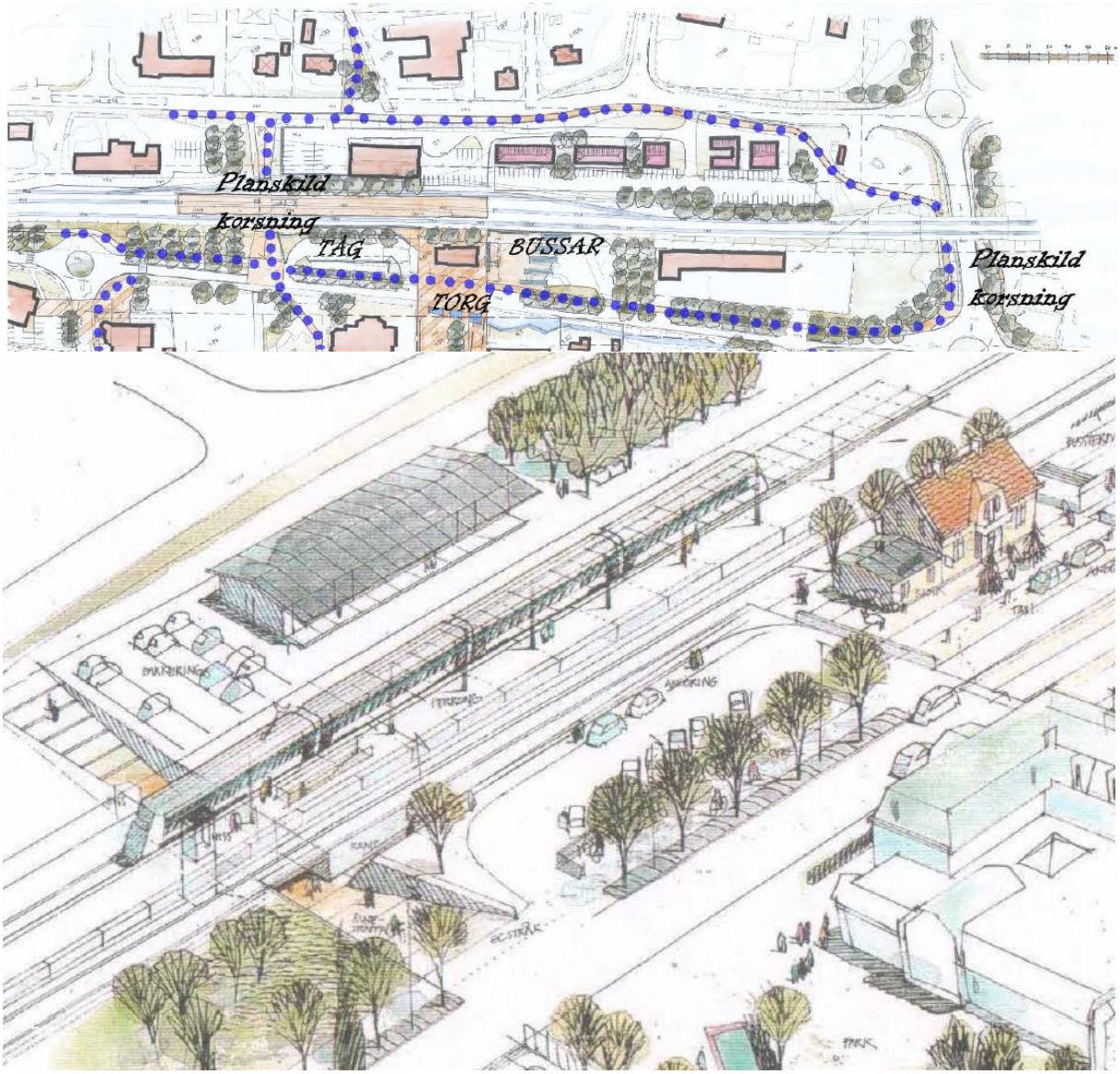


Fig 8, fig 9, Skisser från den fördjupade översiktsplanen över Gnosjö centrum från 2004.

Kommunledningsförvaltningen

Anna Heijel

Chef för kansli- och kommunutvecklingsenheten

NÄSSJÖ KOMMUN

2022-01-19

Kommunledningskontoret
Stina Granberg Lindor
Stina.granberglindor@nassjo.se
0380-51 81 78

Region Jönköpings län
RJL 2021/1077
regional.utveckling@rjl.se

Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033”, RJL 2021/1077

Inledning

Nässjö kommun har tagit del av planförslaget och anser att de avvägningar och prioriteringar som föreslås i stort är rimliga. Vi är dock mycket bekymrade över den kostnadsutveckling som sker i samtliga infrastrukturprojekt vilket i stor utsträckning bidrar till att tillgängliga medel inte räcker till att utveckla transportsystemet i takt med vår regions uppsatta mål och ambitioner.

De låsningar som uppstått på grund av kraftigt ökade kostnadskalkyler för redan planerade namngivna objekt är mycket otillfredsställande och medför att ett än mer begränsat utrymme finns för fortsatt utveckling genom nya satsningar.

Det ekonomiska utrymmet i nu gällande plan har nyttjats i mycket begränsad omfattning. Detta är ett stort bekymmer eftersom de nyttor som investeringarna ska ge uteblir. Andra angelägna åtgärder i regionen blockeras av åtgärdsområden där medel inte nyttjas som avsett. Vi anser att Region Jönköpings län till regeringen starkt bör understryka vikten av att nya länsplanen utökas med en högre summa än de 100 miljoner kronor som aviserats.

Allmänna synpunkter på bakgrundsbeskrivning

Under avsnittet ”Regionala mål med stor påverkan på planens utformning” anser vi att även länets Klimat- och energistrategi bör beskrivas då detta är ett viktigt dokument att förhålla sig till i all transport- och infrastrukturplanering.

Under avsnittet ”Övergripande transportstråk genom Jönköpings län” önskar vi några förtydliganden av mer principiell karaktär:

- När det gäller det ostliga stråket utmed rv 40 och Bockabanan vill vi poängtera att även Bockabanan skulle vara betydelsefull för besöksnäringen med kopplingar mot Gotland om persontrafik på sträckan återupptogs. Se vidare nedan under avsnittet järnvägar. Även rv 31/47 fyller en viktig

interregional funktion då en betydande del av godstrafiken från Oskarshamn nyttjar denna västerut. Rv 40 är viktig för arbetspendling mellan Jönköping-Nässjö-Eksjö i ostlig såväl som västlig riktning.

- När det gäller stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47 bör det förtydligas att Jönköpingsbanan har en omfattande arbetspendling även österut mellan regioncentrat Jönköping och Nässjö.

Alternativa strategier
Nässjö kommun ställer sig bakom det föreslagna Alternativ Balans utifrån de förutsättningar som getts planupprättaren. Vi ser positivt på att utrymme skapats för järnvägsåtgärder men ser med stor oro på den generella kostnadsutveckling som Trafikverket presenterar. Detta drabbar Nässjö såväl som andra kommuner genom att nyttor uteblir helt eller att krav ställs på kommuner och regioner om ny eller utökad medfinansiering. Alternativ JÄRNVÄG blir i princip orimligt ur ett regionalt perspektiv om finansiering av stora delar av en statlig järnvägsanläggning med eftersatt underhåll, föreslås ske via regional plan.

Järnvägsinvesteringar
Nässjö kommun har starka invändningar mot Trafikverkets kostnadsberäkning och samlade effektbedömning gällande upprustning och elektrifiering av Vetlandabanan. Kostnadsberäkningen påverkar starkt valet av alternativ strategi enligt ovan. I konsekvensbeskrivningen för Samhällsekonomi och regional utveckling konstateras att ”alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet”.

Vi upplever en stor otydlighet och avsaknad av transparens i hur kostnader och samlade effektbedömningar presenteras av Trafikverket, inte minst i järnvägsprojekt. Vi ställer oss frågan om reinvestering av en järnvägsbana ska redovisas som en kostnad i den samhällsekonomiska bedömningen. En reinvestering i sig är motiverad för att minska löpande underhållskostnader och bör därför finansieras via underhållsanslag. Det finns all anledning att ifrågasätta att man redovisar olönsamhet i ett projekt när långsiktiga positiva effekter inte har fångats. Hit kan räknas värdet för en kommuns attraktivitet och det lokala näringslivets tillväxt liksom systemnyttan för regionen.

Y:et ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan och station A6/Ryhov positiv NNK på grund av ökad mängd resande och nya resmöjligheter. Däremot meddelas att upprustning av sträckan Nässjö-Vetlanda ger ”kraftigt” negativ NNK, vilket utgör ett exempel på att transparens saknas. Vilka förväntansvärden har använts för att beräkna ökad person- och godstrafik på denna sträcka? Hur tungt väger restidsvinsten som skulle möjliggöra att Vetlanda når regionhuvudstaden på 60 min på samma sätt som Värnamo kommer att göra?

I den Åtgärdsvalsstudie, ÅVS, för Vetlandabanan som avslutades i januari 2020 bedömdes investeringsnivån översiktligt till ca 800 miljoner kr inkl ERTMS. I den samhällseko-nomiska bedömningen som utfördes hösten 2021 presenteras en kostnad på 1 580 miljoner kr exkl ERTMS, vilket är två-tre gånger så mycket som i åtgärdsvalsstudien. Summan är anmärkningsvärd för upprustning och elektrifiering av en järnväg på 37 km, inte bara i jämförelse med den grova uppskattningen i ÅVSen utan framförallt i jämförelse med andra i nationell plan namngivna objekt. Vi kan konstatera att Trafikverket i princip jämställer kostnaden med den för byggnation av nysträckningen Byarum-Tenhult. Detta måste kraftigt ifrågasättas av Region Jönköpings län.

Det är dock positivt att de åtgärder som föreslås på Vetlandabanan ligger i planperiodens första del, att Region Jönköpings län har rådighet över åtgärderna och att åtgärderna därför inte behöver prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas. Detta ger goda förutsättningar att påbörja upprustningen av banan och få framdrift i den regionala planen.

Det är också klokt att åtgärden Mötesstation A6/Ryhov ligger i planperiod 2025-2027 med tanke på att åtgärden inte prioriterats i remissförslaget till nationell plan.

Väginvesteringar

Prioriteringar är nödvändiga men samtidigt är det mycket olyckligt att en stor del av länets viktiga vägar hamnar utanför den regionala planen. Förhoppningen är att Trafikverkets medel för underhåll och trimningsåtgärder ändå ska förbättra situationen något. I Nässjö kommun är framkomlighetsåtgärder på länsvägarna som sammanbinder Malmbäck-Torsvik, Flisby-Sunneränga och Vaggeryd-Nässjö särskilt viktiga. Torsvik omfattar idag ett stort verksamhetsområde och expanderar dessutom kraftigt. För att underlätta arbetspendling och ge bra förutsättningar för en breddad arbetsmarknad borde en standardhöjning av vägen vara prioriterad.

I det befintliga vägnätet saknas en bra tvärförbindelse mellan riksvägarna 40 och 32. Både för den inomregionala pendlingen och för långväga transporter är det angeläget med en sådan förbindelse av god standard. Särskilt sträckan Sunneränga-Flisby är angelägen att åtgärda då standarden idag är väldigt låg.

Även tvärförbindelsen mellan Vaggeryd och Nässjö har stora brister. Vägförbindelsen behövs för att vidga arbetsmarknadsregionen men framför allt för att skapa en tryggare trafikmiljö. Situationen kommer att förbättras när elektrifieringen av Y:et, delen Värnamo-Nässjö genomförts, men det ser enligt remissförslaget ut att ligga långt fram i tiden.

Gång- och cykelinvesteringar

En bidragande orsak till att upparbetningen av medel i regional plan varit låg under innevarande planperiod är att den betydande summa som avsatts för GC-vägar längs regionala statliga vägar inte har använts. Angelägna projekt har inte kunnat genomföras på grund av den höga kostnadsbilden och kravnivån för den kommunala medfinansieringen. Vi ser därför väldigt positivt på förslaget att sänka

Postadress	Besöksadress	Telefon (v)	Telefax	Bankgiro	Org. nr.	E-postadress
571 80 Nässjö	Rådhusgatan 28	0380-51 80 00	0380-133 90	5886-9868	212 000-0548	kommunstyrelsen@nassjo.se

nivån för den kommunala medfinansieringen till 10 procent vilket ger förutsättningar för fler projekt att förverkligas.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet
Behoven inom detta åtgärdsområde är stora. I princip alla Nässjö kommuns tätorter berörs av statlig infrastruktur som löper igenom eller i direkt anslutning till orternas kärnor. Den ambition som anges gällande genomförandetakt och standard är positiv. Vi ställer oss även bakom grunder för prioritering inom åtgärdsområdet. Dock upplever vi en otydlighet i Trafikverkets uppdrag och hantering av åtgärder för att göra förbättringar i mindre skala i det befintliga vägnätet. Nässjö kommun efterfrågar ett mer proaktivt och framåtsyftande arbetssätt där analyser, bedömningar, målsättningar och planer för vägnätet tydligare och mer öppet redovisas för vägnätet.

Kollektivtrafikåtgärder
Nässjö kommun har under många år haft en god planering för att i första hand arbeta med tillgänglighetsanspassning av hållplatser. De grunder för prioritering som föreslås i remissen bedöms som relevanta. När det gäller anpassningar av hållplatser för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för att uppfylla nationella krav längs statligt vägnät är det särskilt positivt att genomförandet med ansvarsfördelning beskrivs på ett tydligt sätt.

I Trafikverkets eget regelverk för medfinansiering står det att ”medfinansiering kan ges för investering i en anläggning där en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för att driva och finansiera trafiken”. Trafikverket gör dock en tolkning av sitt eget regelverk som innebär att hållplatser för stadsbusstrafik inte kan erhålla statlig medfinansiering. Vi har tillsammans med JLTs representanter försökt påverka Trafikverket till en annan mer rimlig bedömning men har ännu inte nått framgång. Tolkningen medför att en hållplats, som ingår i en regional resa från exempelvis Jönköping C till Träcentrum via Nässjö C, inte kan erhålla statlig medfinansiering om inte hållplatsen tillika nyttjas av en regionbuss. Nässjö kommun hoppas att Region Jönköpings län ska kunna medverka till att Trafikverket gör en annan tolkning kommande planperiod.

Regionala utredningsbehov
Nässjö kommun har i tidigare planrevideringar påtalat behovet av trafiksäker 2+1-väg på rv 31/47, sträckan Gisshult-Ekenässjön. Med den prioriteringsgrund som föreslås anser vi att även denna vägsträcka bör bli föremål för utredning under 2022-2025. Sträckan är väl avgränsad, har hög trafikering och är en del av ett längre stråk med stor regional och nationell betydelse. Inte minst för godstrafik Oskarshamn-Nässjö-Göteborg. Hastigheten är idag 90 km/h och riskerar på grund av trafiksäkerheten att i närtid sänkas till 80 km/h. Detta skulle ha stor negativ inverkan även på pendlingsutbytet mellan Jönköping-Nässjö-Vetlanda.

Uppföljning av planens genomförande
Vi vill instämma i remissförslagets konstaterande att återkommande rutiner för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefullt för alla

Postadress	Besöksadress	Telefon (v)	Telefax	Bankgiro	Org. nr.	E-postadress
571 80 Nässjö	Rådhusgatan 28	0380-51 80 00	0380-133 90	5886-9868	212 000-0548	kommunstyrelsen@nassjo.se

inblandade parter och också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Det är därför mycket positivt att Trafikverket årligen föreslås redovisa länsplanernas genomförande gällande både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året.

NÄSSJÖ KOMMUN
2022-01-19

Stina Granberg Lindor
Utvecklingschef
Kommunledningskontoret

Ks §69 Dnr: KS.2021.245 1.9.1

Svar på remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Beslut
Kommunstyrelsen beslutar att uppdra till kommunstyrelseförvaltningen att i det inledande stycket i yttrandet skriva in att det inte är någon inbördes prioriteringsordning på punkterna som lyfts i yttrandet, samt att med dagens redaktionella ändring anta föreslaget remissvar, daterat den 23 februari 2022, som sitt eget.

Ärendebeskrivning
Region Jönköpings län har tagit fram ett förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033. Gislaveds kommun väljer att lyfta följande övergripande punkter i sitt remissvar:
- att ett helhetsansvar tas för hela stråket riksväg 27 där en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförs för den återstående sträckan mellan länsgräns Västra Götaland och Gislaved tätort, en sträcka som endast är 8 km kort.
- att HNJ-banans fortsatta funktion som transportled för gods och persontrafik säkerställs genom nödvändigt underhåll och upprustning, samt helst elektrifiering. Detta genom ett aktivt och regionöverskridande samarbete med region Halland.
- att riksväg 26 antas som en namngiven åtgärd med syfte att säkerställa att vägen planeras med hänsyn till oskyddade trafikanter, samt för att minimera barriäreffekter.

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 - 2033. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022.

Vid kommunstyrelsens sammanträde den 23 februari 2022 beslutades att uppdra till kommunstyrelseförvaltningen att i remissyttrandet tillägga att en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, behöver göras på järnvägssträckan Värnamo-Halmstad. Tillägget har gjorts och remissyttrandet har daterats om till den 23 februari 2022.

Beslutsunderlag
Remissbrev regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033
Remissversion regional transportplan 2022-2033
Remissyttrande regional transportplan 2022-2033, daterat den 28 januari 2022
Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse daterad den 28 januari 2022
Kommunstyrelsen den 23 februari 2022, §45
Remissyttrande regional transportplan 2022-2033, daterat den 23 februari 2022

Yrkanden
Bengt Petersson (C): Att uppdra till förvaltningen att i det inledande stycket i yttrandet skriva in att det inte är någon inbördes prioriteringsordning på punkterna som lyfts i yttrandet.

Ks §69 (forts.)

Anton Sjödell (M) med instämmande av Emanuel Larsson (KD), Fredrik Johansson (S), Fredrik Sveningson (L) och Mikael Kindbladh (WeP): Bifall till liggande förslag och till Bengt Peterssons (C) yrkande.

Propositionsordning
Ordföranden ställer proposition på Bengt Peterssons (C) yrkande och finner att kommunstyrelsen bifaller det.

Ordföranden ställer därefter proposition på kommunstyrelsens förslag och finner att kommunstyrelsen antar det.

Beslutet skickas till:
Avdelningen för hållbar utveckling
Regional utveckling, region Jönköpings län

Gislaveds kommun
Anna Andersson & Klara Lindegren
Kontakt: joakim.toll@gislaved.se

Kommunens dnr: KS.2021.245
Mottagarens dnr: RJL2021/1077 (Region Jönköpings län)

Remissyttrande Regional infrastrukturplan

Gislaveds kommun tackar för ett bra arbetssätt vid framtagandet av den regionala planen. Det är mycket positivt att Region Jönköpings län har gett kommunerna möjlighet att kontinuerligt lämna synpunkter, stora som små, på både politisk nivå och tjänstepersonsnivå. Det har skapat en transparant process och ett väl förankrat planförslag med en tydlig struktur och ett tydligt innehåll.

Gislaveds kommun vill lämna nedan yttrande vilket inleds med en skrivelse framtagen tillsammans med Tranemo kommun angående åtgärdsvalsstudie på riksväg 26 inför nästa planrevidering (1). Därefter följer kommunens övergripande synpunkter (2), kommunens detaljerade synpunkter (3), samt slutligen kommunens synpunkter på avsnitt rörande gång- och cykelinvesteringar (4).

1. Åtgärdsvalsstudie inför nästa planrevidering på riksväg 27

Tranemo och Gislaved kommuner anser att det måste tas ett helhetsansvar för hela stråket vad gäller riksväg 27 och att en åtgärdsvalsstudie för resterande del av sträckan, länsgräns Västra Götaland till Gislaved, behöver göras i syfte att uppnå en enhetlig standard på riksvägen.

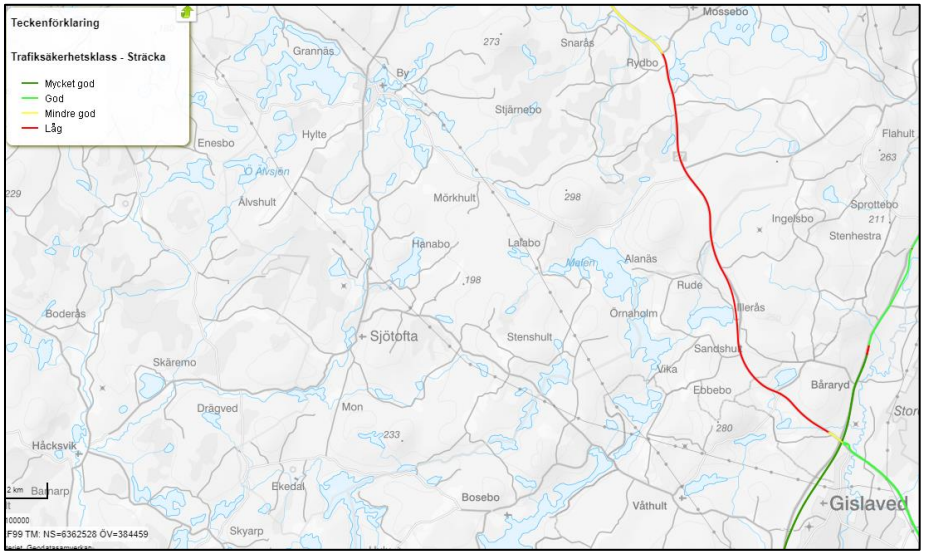
Gislaved och Tranemo kommun ser positivt på att riksväg 27 prioriteras för åtgärder i *Regional transportplan för Jönköpings län* 2022-2033 eftersom vägen utgör en del av det funktionellt prioriterade vägnätet och är utpekad som en regionalt viktig väg för godstransporter, kollektivtrafik samt långväga och dagliga personresor med bil. Vägen är även rekommenderad för farligt gods.

Åtgärder som valts för att bygga bort nuvarande brister på riksväg 27 är prioriterade under kategorin *Namngivna vägåtgärder.* Vägåtgärderna är uppdelade i olika etapper och tidsperioder för genomförande. Den geografiska utbredningen för åtgärderna sträcker sig från Bor sydöst om Värnamo där en förbifart planeras, till korsning S Tånghult och befintlig mötesseparering söder om Anderstorp. Undantaget är att sträckan Forsheda till Bredaryd istället ligger med under kategorin ”Brister som bör utredas 2022-2025”, vilket innebär att en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) krävs för att skapa planeringsmognad och därefter bli en namngiven åtgärd i nästa planomgång. När alla dessa brister är åtgärdade är riksväg 27 mötesseparerad längs hela sträckan från Bor till Gislaved.

Västra Götalandsregionen har sedan 2019/2020 utrett delen av riksväg 27 från kilakorset till länsgränsen i en ÅVS mot bakgrund att det finns stora brister gällande bland annat trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Avgränsningen innebär att sträckan från länsgränsen i Västra Götalands län, i Tranemo kommun, fram till Gislaved tätort inte prioriteras som en brist att utreda för att skapa ett sammanhängande stråk. I nu gällande Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 anger Region Jönköpings län (RJL) att *”Västra Götaland har planerat en ÅVS på riksväg 27 och denna kommer förlängas över länsgräns så att hela den delen av stråket tas i beaktande*.”, vilket inte längre nämns i rubricerad transportplan.

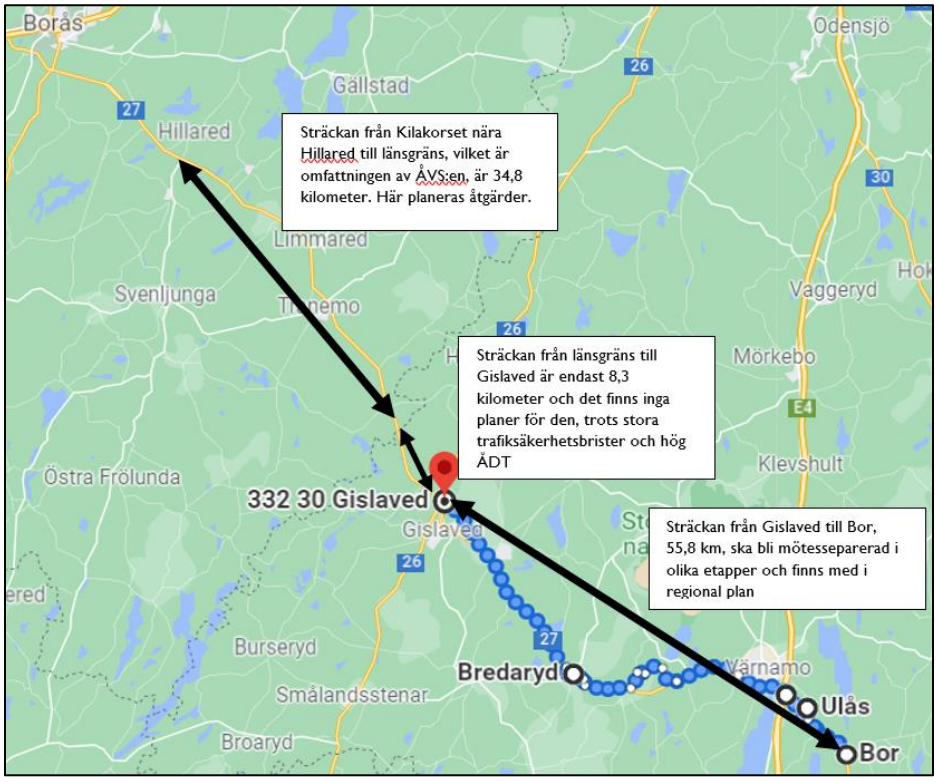
Samtidigt ska hastighetssänkningar från 90 km/h till 80 km/h göras på icke mötesfria sträckor trots att trafikbelastningen på vägen väntas att öka i framtiden. Framförallt kommer den tunga trafiken att öka då industrier i Gislaveds kommun planerar att utöka sina verksamheter, vilket i kombination med brist på satsningar på järnvägen där godstrafiken skulle kunna gå istället, leder till ökad olycksrisk och längre restider.

Sträckan länsgräns till Gislaved har nästan lika hög årsdygnstrafik (ÅDT) som sträckan länsgräns-Kilakorset i Tranemo och den har en större andel tung trafik än sträckan mellan Anderstorp och Bredaryd, som är prioriterad i både den gällande och i remissversionen av regional plan. Framförallt har sträckan den lägsta trafiksäkerhetsklassen (se figur 1 nedan), vilket enligt nollvisionen och de transportpolitiska målen borde motivera att sträckan prioriteras att utredas.



Figur 1: Trafiksäkerhetsklass för delar av väg 27, nordväst om Gislaved. Sträckan mellan Rydbo och Gislaved har trafiksäkerhetsklass låg vilket illustreras av att vägsträckan är röd. Källa: NVDB

Figur 2 nedan tydliggör att den utelämnade sträckan är en konsekvens av en administrativ gräns, då det endast handlar om 8,3 kilometer som utelämnats.



Figur 2. Avstånden mellan Kilakorset – länsgräns (34,8 km), länsgräns – Gislaved (8,3 km) samt Gislaved – Bor (55,8 km) illustreras i bilden. Att den korta sträckan mellan länsgränsen och Gislaved utelämnats från planarbetet tydliggör svårigheter kring administrativa gränser mellan närliggande regioner.

Kommunen vill se ett samarbete över länsgräns och anser att en ÅVS för resterande sträcka länsgräns – Gislaved inleds, bland annat med anledning av att Västra Götalandsregionen (VGR) planerar att prioritera väg 27 i nästa planrevidering (2026). Det är därför viktigt att planeringsmognaden på Jönköpings läns sida är synkroniserad med Västra Götalandssidan. Precis som Region Jönköpings län själva skriver, att ”*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” (s. 53).* Det naturliga steget borde således vara att en ÅVS görs eller resterande ÅVS förlängs för den aktuella sträckan.

2. HNJ-banan och behov av Åtgärdsvalsstudie

För att säkerställa Halmstad-Nässjö järnvägs (HNJ-banan) fortsatta funktion som en transportled för såväl gods som persontrafik mellan västkusten och det småländska inlandet måste hela banan underhållas, och helst elektrifieras, även på Hallandssidan. Det finns med andra ord flertalet utmaningar och brister med HNJ-banan i dagsläget. För att säkra HNJ-banans framtid för gods och persontrafik på sikt anser Gislaveds kommun således att det bör göras en ÅVS för banans sträckning. En ÅVS skulle innebära att en helhetssyn appliceras, och att samtliga av banans intressenter blir en del av processen. Vi eftersöker med detta i åtanke ett aktivt samarbete mellan region Jönköpings län och region Halland, där vi förväntar oss att region Jönköpings län intar en drivande roll för att säkra att HNJ-banan även fortsatt binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo, Gislaved och Jönköping med Halmstad, Falkenberg, Laholm och Hylte kommun, samt möjliggör för en överflyttning av gods från väg till järnväg.

3. Gislaveds kommuns övriga övergripande synpunkter rörande den regionala infrastrukturplanen

På grund av kostnadsdrivande åtgärder som har framkommit i och med arbetet med vägplan för väg 26, exempelvis vattenskyddsåtgärder på grund av vägens närhet till Nissan, högkapacitetsräcken och behov av planskild överfart för gång- och cykel, bör väg 26 antas som en namngiven åtgärd. Detta för att säkerställa att vägen kan planeras och anläggas med hänsyn till oskyddade trafikanter såsom kollektivtrafikresande och skolbarn, samt minska vägens betydande barriäreffekt.

4. Gislaveds kommuns detaljerade synpunkter rörande den regionala infrastrukturplanen

Megatrendernas påverkan på Transportsystemet i Jönköpings län, sidan 16: klimatanpassning är inte en trend som beskrivs i ESPAS, vilket är det dokument regionen här refererar till. Megatrenden handlar om klimatförändringar där klimatanpassning ingår som en del av de åtgärder som måste implementeras och där det även saknas initiativ på policy-nivå. Att säga att klimatanpassning är en megatrend ger också känslan av att vi är på god väg att göra tillräckligt för att hindra klimatförändringarna, vilket inte stämmer.

Befolkningens relativa andel, sidan 17, inklusive diagrammet: här är det otydligt vilken text som hör ihop med vilken bild/tabell. Diagrammet visar år 2020 men i texten talar man om 2010-2020. Källor borde finnas under tabell. Bostäder-kolumnen kan ha en egen tabell då textstycket som handlar om det är först på nästa sida och bör finnas med där. Ordet relativ kan tas bort eftersom andelar alltid är relativa.

Stråket utmed RV27 och kust till kustbanan, sidan 21: under *Interregional funktion* står det att stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjö. Stråket binder också samman med Borås och Borås FA-region, som är närmare för två av tre kommuner (Gislaved och Gnosjö) i Värnamos FA-region. Under *Region funktion* under samma rubrik (s. 21) skriver man inte för vilka kommuner eller orter stråket är viktigt, det har man gjort under alla andra stråkbeskrivningar och bör finnas med även här.

Elektrifiering och höjda banstandarder, sidan 23: I texten beskrivs åtgärdsbehovet på HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) gälla för ”Värnamo-Smålandsstenar (Halmstad)”. För att förtydliga vad som menas med Halmstad inom parentes bör en mening formuleras, förslagsvis ”… och Värnamo – Smålandsstenar (Halmstad). Sträckan Värnamo – Halmstad korsar länsgränsen till region Halland efter station Reftele, och även järnvägen som ingår i region Halland är i behov av elektrifiering.”.

Krav på funktionellt samband, sidan 28: här står det att väglagen innebär att ”*det med nuvarande tolkning av lagstiftningen inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbidrag som del av cykelvägnätet”.* Detta planerar dock Trafikverket att göra i vägprojektet riksväg 26 mellan Smålandsstenar och Gislaved, vilket torde tyda på att nya tolkningar av befintligt regelverk görs.

Sammanfattningen på sidan 35 kräver mer förklaring – framförallt angående nämnda fokusområden där bakgrund behövs för att läsaren ska förstå vad som menas. De olika delarna kan med fördel vara uppdelade eftersom det är svårt att rent visuellt och pedagogiskt att ta till sig informationen.

En av prioriteringsgrunderna för kollektivtrafikåtgärder (s. 51) handlar om *Framkomlighetsåtgärder för att minska restid.* Prioriteringsgrunden utgår från att åtgärder för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i regionens trafikförsörjningsprogram ska prioriteras. Med tanke på att en av potterna gäller det kommunala vägnätet och inte alla kommuner omfattas av storregionala stråk blir denna prioriteringsgrund fokuserad på långa resor. Detta harmoniserar inte med regionens egen beskrivning av pendlingsviljan, som starkt begränsas efter 45 minuters restid. Inte heller stämmer det överens med hur FA-regionerna är geografiskt lokaliserade (FA-region: en Funktionell Analysregion är en region inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor). Trafikförsörjningsprogrammet prioriterar inte storregionala stråk explicit utan strävan är att *åstadkomma likartat utbud till motsvarande målpunkter/orter i angränsande region som inom den egna regionen* (Remissversion av Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2035, s. 34.) Den relation som identifieras utifrån behov av flest turer/vardag (24) är *kommunhuvudort till angränsande kommunhuvudort med längst 60 minuter kollektivtrafikpendling.* Detta bör även speglas i nämnd prioriteringsgrund i den regionala planen.

5. Gång- och cykelinvesteringar

Gislaveds kommun ser det som mycket positivt att finansieringsmodellen för gång-och cykelvägar längs regionala statliga vägar har reviderats i syfte att minska kostnaderna för kommunerna. En minskad medfinansieringskostnad ner till 10 procent ger goda möjligheter för kommuner att medfinansiera fler gång-och cykelvägar längs statliga vägar.

I flera kommuner i länet, liksom i Gislaved, är det angeläget att bygga gång-och cykelvägar på banvallar då detta är både kostnads-och resurseffektivt. Nuvarande finansieringsmodeller, för både det kommunala och statliga vägnätet, medger inte finansiering för byggande på banvallar, även om det är på kommunal mark. Gislaveds kommun uppmanar därför till att utreda möjligheterna för att skapa en sådan finansieringsfunktion, alternativt att nuvarande finansieringsfunktioner breddas för att innefatta inte bara kommunal väg utan även kommunal mark.

Gällande grunder för prioriteringar inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät kopplar den första prioriteringsgrunden till kommunala strategier. Mer specifikt nämns att åtgärder som relaterar till strategier i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras. Det är inte alla kommuner som har trafikstrategier, eller åtgärder av sådan detaljeringsgrad i sina översiktsplaner. Vi föreslår en mer generell skrivning om att ”åtgärder kopplade till strategier i kommunala styrdokument” används så att inte kommuner går miste om statlig medfinansiering på grund av olika benämningar av dokument. Detta gäller även för prioriteringsgrunderna för kollektivtrafikåtgärder (s. 51).

Gällande grunder för prioriteringar inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar kopplar dessa till åtgärder som har planeringsmognad och/eller att de finns angivna i plan för statliga cykelåtgärder. Det bör förtydligas i detta avsnitt vilken roll kommunerna har eller ska ta för att skapa planeringsmognad. Det skulle till exempel kunna handla om att även de prioriterade åtgärderna för de statliga gång-och cykelvägnätet ska prioriteras i kommunala styrdokument. Det viktigaste är dock att det är tydligt för kommunerna *ifall* och i sådana fall *vad* för motprestation som krävs.

Riksväg 26 Smålandsstenar-Gislaved beskrivs på sidan 59 utifrån att det är ett ej namngivet objekt i Nationell plan 2018-2029. Aktuell status i vägplanen är att det planeras för en sommarcykelväg mellan Smålandsstenar och Gislaved, inte en gång-och cykelväg mellan Smålandsstenar och Kappeled, som det står i beskrivningen.

LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

Datum
2022-03-09

Ärendebeteckning
341-9544-2021

Region Jönköpings län
regional.utveckling@rjl.se

Yttrande av regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Er beteckning: RJL 2021/1077

Länsstyrelsen i Halland har tagit del av remissversion av Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033. Planen är välstrukturerad och pedagogisk. Länsstyrelsen uppskattar att tre tydliga alternativ redovisas och utvärderas. Utifrån genomförd analys är det också logiskt att gå vidare med alternativet balans. Länsstyrelsen i Halland noterar att järnvägsinvesteringar, gång- och cykelinvesteringar samt kollektivtrafikåtgärder står för 65 procent av den totala kostnadsramen. Detta kan jämföras med remissversionen av Region Hallands infrastrukturplan, där endast 33 procent av kostnaderna gällde järnväg, kollektivtrafik och cykel. Sammantaget kan konstateras att den småländska planen har flera styrkor och att den kan ge inspiration till andra regioner.

Länsstyrelsen i Halland vill särskilt betona infrastruktursystemens länsöverskridande betydelse i vägar, järnväg och hamnar för transporter av gods och för arbetspendling samt samverkan inom kollektivtrafiken för tillgängligt och hållbart resande. Effektiva och hållbara transportsystem är en förutsättning för att utvidga och knyta ihop arbetsmarknadsregioner, boendeutveckling och att skapa förutsättningar för företag och kompetensförsörjning.

Arbetsmarknad, boende och näringsliv i Halland och Region Jönköping är sammanlänkade och innefattar rörlighet mellan regionerna. Det finns tydliga mönster av pendling från och till närliggande kommuner exempelvis Hylte. Stråken längs riksväg 26, väg 153 samt HNJ-banan har en klar interregional funktion med betydelse för godstransporter, hamnar, arbetspendling och fritidsresande mellan orter i Region Jönköping och Halland.

Länsstyrelsen i Halland ser mycket positivt på prioriteringarna för elektrifiering av de regionala järnvägarna. Satsningen på järnvägsinfrastrukturen möjliggör långsiktigt fler fossilfria resor och transporter av såväl gods- som persontrafik. Det bidrar till regionförstoring avseende studier och arbetsmarknad och stärker företagens förutsättningar för etablering och transporter. Utifrån ett halländskt perspektiv välkomnas särskilt elektrifiering och åtgärder för höjd banstandard på sträckan Värnamo–Nässjö.

Det finns en omfattande samverkan mellan regioner i södra Sverige, exempelvis Regionsamverkan Sydsverige med samverkan inom infrastruktur, kultur, kollektivtrafik samt arbetsmarknad och kompetensförsörjning. Denna samverkan ser Länsstyrelsen positivt för sammanhållen utveckling.

Goda möjligheter till arbetspendling bidrar till kompetensförsörjningen för arbetsgivare och matchning mellan utbildning och näringsliv då fler kan hitta passande arbeten. Ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv samt tillvaratagandet av allas resurser och potential stärker utvecklingen framåt, liksom strävan efter ökad flexibilitet och rörlighet på arbetsmarknaden.

Vad gäller konsekvensbeskrivningar vill Länsstyrelsen poängtera betydelsen av Fokusområde B Hälsa och livskvalitet, avseende människors hälsa och befolkningens behov vid en samlad bedömning av samhällsekonomin och regionala utvecklingen. För en hållbar utveckling behöver de sociala hållbarhetsperspektiven noga vägas in.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsarkitekt Cecilia Engström med planarkitekt Josefine Carlsson som föredragande. Energi- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer har deltagit.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Mottagare
regional.utveckling@rjl.se
Region Jönköpings län
RJL 2021/1077

Datum
2022-03-08

Diarienummer
RS211345

Svar på remiss på regional transportplan för Region Jönköpings län 2022 - 2033

Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022 - 2033 och den ekonomiska ramen for denna period är 1 684 miljoner kronor. Så här sammanfattar man transportplanen;
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.

Grunden till ställningstagandena i transportplanerna är väl förankrad genom att de långsiktiga prioriteringar som har gjorts ligger fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Region Hallands synpunkter

Sammanfattningsvis har planen ett mycket bra upplägg. Den är tydlig, lättläst och förklarande.

Åtgärder och fördelning av medel
Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-13 48 00 Fax: 035-13 54 44

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–0015

den löpande genomförandeprocessen. Region Halland tycker det är ett intressant grepp att löpande välja ut vilka åtgärder som ska prioriteras.

Vi noterar att en stor del av medlen avsätts till större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder som beskrivs till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter vilket är bra.

Nya stambanor
I planen tas upp att de nya stambanorna kommer att innebära nya resmöjligheter. Region Halland instämmer i skrivningen som belyser att ”för att hela länet ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna”. Detta anser vi är viktigt och gäller även anslutande väg- och järnvägar i den omliggande geografin.

Kopplingen till Halland
Kopplingen till Halland är främst genom stråket längs nationell väg 26 och HNJ-banan. Så här beskrivs stråket Jönköping-Halmstad: stråket är betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnarna i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar- Halmstad.

Region Halland ser positivt på ambitionerna att tillskapa kortare restid med tåg på sträckan Jönköping – Värnamo som ska ske genom åtgärder mellan Värnamo – Jönköping/Nässjö, med elektrifiering och höjd hastighet (Y:et).

Region Halland noterar att satsningar på järnvägsnätet inom länet genom samfinansiering med nationell plan är betydande Åtgärdsområdet tilldelas 634 mkr vilket utgör nära 40% av den ekonomiska planramen.

Konsekvensbeskrivning, nyttor och samarbete
Konsekvensbeskrivningen av planens innehåll och åtgärder är heltäckande. Särskilt intressant är sammanställningen av nyttor där även en bedömning av samhällsekonomi och regional utveckling ingår.

Det är ett intressant grepp att planen redovisar olika alternativa strategier. Vi kan tycka att det valda alternativet, Balans, svarar upp väl mot behoven i länet. Alternativet Balans strävar som beskrivs efter att hålla den sedan tidigare inslagna linjen från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Vi noterar till slut att de sydsvenska målen har haft stor påverkan på den regionala transportplanen vilket är positivt och gynnar våra gemensamma positioner inom Regionsamverkan Sydsverige.

Regionstyrelsen

Helene Andersson
Ordf. Regionstyrelsens tillväxtutskott

Jörgen Preuss
Regiondirektör

Mottagare
regional.utveckling@rjl.se
Region Jönköpings län
RJL 2021/1077

Datum
2022-03-08

Diarienummer
RS211345

Svar på remiss på regional transportplan för Region Jönköpings län 2022 - 2033

Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022 - 2033 och den ekonomiska ramen for denna period är 1 684 miljoner kronor. Så här sammanfattar man transportplanen;
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.

Grunden till ställningstagandena i transportplanerna är väl förankrad genom att de långsiktiga prioriteringar som har gjorts ligger fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Region Hallands synpunkter

Sammanfattningsvis har planen ett mycket bra upplägg. Den är tydlig, lättläst och förklarande.

Åtgärder och fördelning av medel
Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-13 48 00 Fax: 035-13 54 44

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–0015

den löpande genomförandeprocessen. Region Halland tycker det är ett intressant grepp att löpande välja ut vilka åtgärder som ska prioriteras.

Vi noterar att en stor del av medlen avsätts till större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder som beskrivs till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter vilket är bra.

Nya stambanor
I planen tas upp att de nya stambanorna kommer att innebära nya resmöjligheter. Region Halland instämmer i skrivningen som belyser att ”för att hela länet ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna”. Detta anser vi är viktigt och gäller även anslutande väg- och järnvägar i den omliggande geografin.

Kopplingen till Halland
Kopplingen till Halland är främst genom stråket längs nationell väg 26 och HNJ-banan. Så här beskrivs stråket Jönköping-Halmstad: stråket är betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnarna i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar- Halmstad.

Region Halland ser positivt på ambitionerna att tillskapa kortare restid med tåg på sträckan Jönköping – Värnamo som ska ske genom åtgärder mellan Värnamo – Jönköping/Nässjö, med elektrifiering och höjd hastighet (Y:et).

Region Halland noterar att satsningar på järnvägsnätet inom länet genom samfinansiering med nationell plan är betydande Åtgärdsområdet tilldelas 634 mkr vilket utgör nära 40% av den ekonomiska planramen.

Konsekvensbeskrivning, nyttor och samarbete
Konsekvensbeskrivningen av planens innehåll och åtgärder är heltäckande. Särskilt intressant är sammanställningen av nyttor där även en bedömning av samhällsekonomi och regional utveckling ingår.

Det är ett intressant grepp att planen redovisar olika alternativa strategier. Vi kan tycka att det valda alternativet, Balans, svarar upp väl mot behoven i länet. Alternativet Balans strävar som beskrivs efter att hålla den sedan tidigare inslagna linjen från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Vi noterar till slut att de sydsvenska målen har haft stor påverkan på den regionala transportplanen vilket är positivt och gynnar våra gemensamma positioner inom Regionsamverkan Sydsverige.

Regionstyrelsen

Helene Andersson
Ordf. Regionstyrelsens tillväxtutskott

Jörgen Preuss
Regiondirektör

Remissvar Regional Transportplan Jönköpings län 2022-2033

LRFs kommungrupp i Värnamo har tagit del av Länstransportplan Jönköping och vill tillföra synpunkter.

Väg 27 går som en livsnerv genom Värnamo kommun i öst-västlig riktning. Väster om Värnamo finns i dag goda möjligheter att pendla mellan orterna utmed vägen och till och från Värnamo med kollektivtrafik.

I sydöstlig riktning från Värnamo mot Alvesta och Växjö är det betydligt sämre. I Horda stationssamhälle som ligger vid sidan av väg 27 och som har Alvesta-Borås Järnväg passerande genom samhället finns inga möjligheter att ta sig till och från arbete/högre studie.

Horda samhälle med omkringliggande landsbygd har en bofast befolkning på ca 1000 invånare.

I Horda finns ett mycket aktivt näringsliv och stor efterfrågan på arbetskraft och bostäder. Inom gångavstånd från stationsområdet finns ca 250 arbetsplatser. Huvuddelen av arbetstagarna pendlar till Horda med bil. Många pendlar från Värnamo, Bor, Rydaholm men även Växjö.

LRFs kommungrupp i Värnamo vill att Regionen tillser att stationen i Horda öppnas igen och att tågen stannar där i samma omfattning som i Bor och Rydaholm. Vi vill se att hela kommunen är livskraftig på lika villkor.

LRFs Kommungrupp i Värnamo

§ 12/22 Ärendenummer: 2021/02591

Remissvar. Remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Regionala utvecklingsnämndens beslutar

1. att godkänna remissvar; Remittering av regional transportplan för Jönköpings län
   2022 - 2033

Sammanfattning

Förslaget i korthet

Region Jönköping har på uppdrag av Regeringen upprättat ett förslag till transportplan för åren 2022 – 2033. Planens syfte är att tydliggöra den långsiktiga investeringsplaneringen i länet. Plan-förslaget innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till planerade eller pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 1 684 mkr inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018-2021.

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.

Region Blekinge har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget till plan senast den 18 mars 2022.

Region Blekinges synpunkter

Förslaget är i sin helhet väl utarbetat och klargör på ett tydligt sätt vilka satsningar Region Jön-köping ämnar genomföra under planperioden 2022-2033. Många åtgärder och inriktningar i regionala infrastrukturplaner får direkt eller indirekt inverkan på grannregionerna. Då Blekinge inte gränsar till Jönköping geografiskt är det svårt att hitta åtgärder som får en direkt påverkan på Blekinges transportinfrastruktur. Ur ett sydsvenskt perspektiv med indirekt påverkan på Blekinge går det att identifiera ett fåtal åtgärder.

Region Jönköping satsar en stor del av sin planbudget på åtgärder längs riksväg 27. Totalt rör det sig om tre stycken separata vägåtgärder längs sträckan; förbi Bor, Ullås - Bredasten och Bredaryd-Anderstorp. För Blekinges del är satsningar på Riksväg 27 utanför Blekinge välkommet. Blekinges Länstransportplan inkluderar två åtgärder på Riksväg 27 i Blekinge och i Kronobergs förslag till Länstransportplan finns även där åtgärder på Riksväg 27 med. Detta tyder på att det görs gemensamma satsningar i de olika regionerna för att stärka stråket, vilket såklart är positivt.

Vad gäller övriga åtgärder som föreslås i planen, har Region Blekinge inga synpunkter eller kommentarer.

Svar tillhanda Region Jönköpings län senast den 18 mars 2022

Beslutsunderlag

Länk: Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län (rjl.se)

Protokollet ska skickas till

Region Jönköpings län

EKSJÖ KOMMUN

Yttrande
2022-02-07

Kommunstyrelsen

Diarienummer: KLK 2022/38

Region Jönköpings län
Box 1024, 551 11 Jönköping
RJL 2021-1077
regional.utveckling@rjl.se

Yttrande över remiss Regional Transportplan Jönköpings län 2022-2033

Inledning

Den regionala transportplanen tas fram på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, regeringens direktiv och infrastrukturproposition. Planen omfattar statliga pengar som fördelas till länet via regeringens direktiv. Region Jönköpings Län avgör inriktning och innehåll i planen. Åtgärderna i planen genomförs av Trafikverket.

En transportplan omfattar ofta tolv år och revideras vanligtvis vart fjärde år efter direktiv från regeringen. Den nuvarande regionala transportplanen för Jönköpings län omfattar åren 2018-2029. Arbetet med att ta fram en regional transportplan för åren 2022-33 pågår och planen remitterades till bland annat länets kommuner den 15 december 2021.

I arbetet med den regionala transportplanen samverkar Region Jönköpings län löpande med till exempel Trafikverket, länets kommuner och Länsstyrelsen om prioriteringar av investeringar i infrastruktur.

För Eksjö kommun är utveckling av transportinfrastruktur och kollektivtrafik en förutsättning för en fortsatt god utveckling. Transportinfrastrukturen påverkar såväl attraktivitet, klimatomställning och konkurrenskraft. Ett utökat arbetsmarknadsområde i kombination med befolkningstillväxt är sannolikt en förutsättning för att tillgängliggöra kompetens inom såväl näringsliv, stat, region och kommun i framtiden. Försörjning av arbetskraft till exempelvis trä- och metallindustri, sjukvård, försvar- och polis kommer kräva en kombination av en mer attraktiv kollektivtrafik på järnväg, väg och cykelväg samt ett tryggt, säkert och effektivt vägnät. Dessa måste ses som kompletterande och kommunicerande funktioner.

De åtgärder som ligger för genomförande går väl i linje med kommunens ambitioner om förbättrade restider och komfort mellan såväl hela Höglandet som Eksjö kommun och Jönköping men fler åtgärder är nödvändiga.

	Total-kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		**50**	**196**	**388**	**634**	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Y:et)[1]	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov[1]	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar[2]	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580[3]	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		**213**	**52**	**124**	**389**	
Rv 27 förbi Bor[2]	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten[2]	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		**109**	**78**	**120**	**307**	
Längs regional statlig väg[2]		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		**42**	**36**	**63**	**141**	
Kollektivtrafikåtgärder		**36**	**48**	**66**	**150**	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		**17**	**15**	**31**	**63**	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		**467**	**425**	**792**	**1 684**	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

Tabellen ovan visar den Regionala transportplanens finansiella fördelning under planperioden.

Eksjö kommun ser givetvis särskilt positivt på objektet ”Elektrifiering Nässjö-Eksjö” samt förtydligandet om full kostnadstäckning ur Regional transportplan.

Åtgärder på Nässjö-Vetlandabanan ses som nödvändiga för att åstadkomma en enhetlig fordonsflotta med dess fördelar och samtidigt en tydligare och förbättrat systemsyn som kan förväntas skapa mer attraktiva tågupplägg och ett ökat resandeunderlag. Pendlingstiden mellan Höglandets centralorter och Jönköping är central. Kostnadsbedömningen för hela åtgärdspaket på Nässjö-Vetlandabanan är häpnadsväckande och bör ytterligare konkretiseras och utredas vidare.

Projekt ”Y:et” måste genomföras under planperioden. Projektet binder upp många andra projekt och beroenden och framdriften måste vara av högsta prioritet.

Inga av de större vägåtgärderna berör Eksjö kommun under planperioden. Åtgärderna skapar utveckling i Regionen och anses relevanta. Plan belyser behov av utredningar för väg 32 på sträckan Eksjö-Sunneränga. Eksjö kommun delar behovet av en översyn av vägavsnittet men ser samtidigt

stora behov av utredning på huvuddelen av väg 32 i stråket Vetlanda-Eksjö-Aneby-Tranås. Syftet med en sådan utredning skulle vara att bedöma vilken delsträcka som är i störst behov av åtgärder utifrån flera parametrar. Trafiksäkerhet, arbetsmarknadsförstoring och attraktivitet är områden som Eksjö kommun vill lyfta fram.

Regionen föreslår fortsatt stora summor för regionala cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Det pågående arbetet med att analysera och konkretisera vilka sträckor och projekt som ska prioriteras välkomnas. Att medfinansieringsmodellen har förtydligats ses som positivt för ökad framdrift och genomförbarhet av projekten. Samtidigt ligger denna process sent i förhållandet till de medel som planeras i planens första del. Eksjö kommun är angelägen om att planen är genomförbar och att avsatt utrymme nyttjas.

Medfinansieringsåtgärder på det kommunala väg- och cykelnätet samt åtgärder för kollektivtrafiken och investeringsbidrag är positiva och förenklande för kommunens egna åtgärder och anses ligga på en bra nivå. Investeringsbidragen till det enskilda vägnätet likaså.

Annelie Hägg
Kommunstyrelsens ordförande

Mikael Wärnbring
Samhällsbyggnadschef
Samhällsbyggnadssektorn

Länsstyrelsen
Västra Götaland

Datum
2022-02-24

Ärendebeteckning
341-55210-2021

Region Jönköpings län
regional.utveckling@rjl.se

Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Er beteckning: Dnr RJL 2021/1077

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har inget att erinra avseende remissversion av Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033. Länsstyrelsen väljer dock att lämna ett par övriga synpunkter.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen Västra Götaland tackar för möjligheten att få lämna synpunkter på Regional transportplan för Jönköpings län. Vi anser att handlingen är överblickbar, tydlig och har ett bra territoriellt perspektiv. Vi uppskattar särskilt redovisningar på karta, kopplingar till kompletterande handlingar och processer samt redovisning av behov och utmaningar.

De som medverkat i beslutet

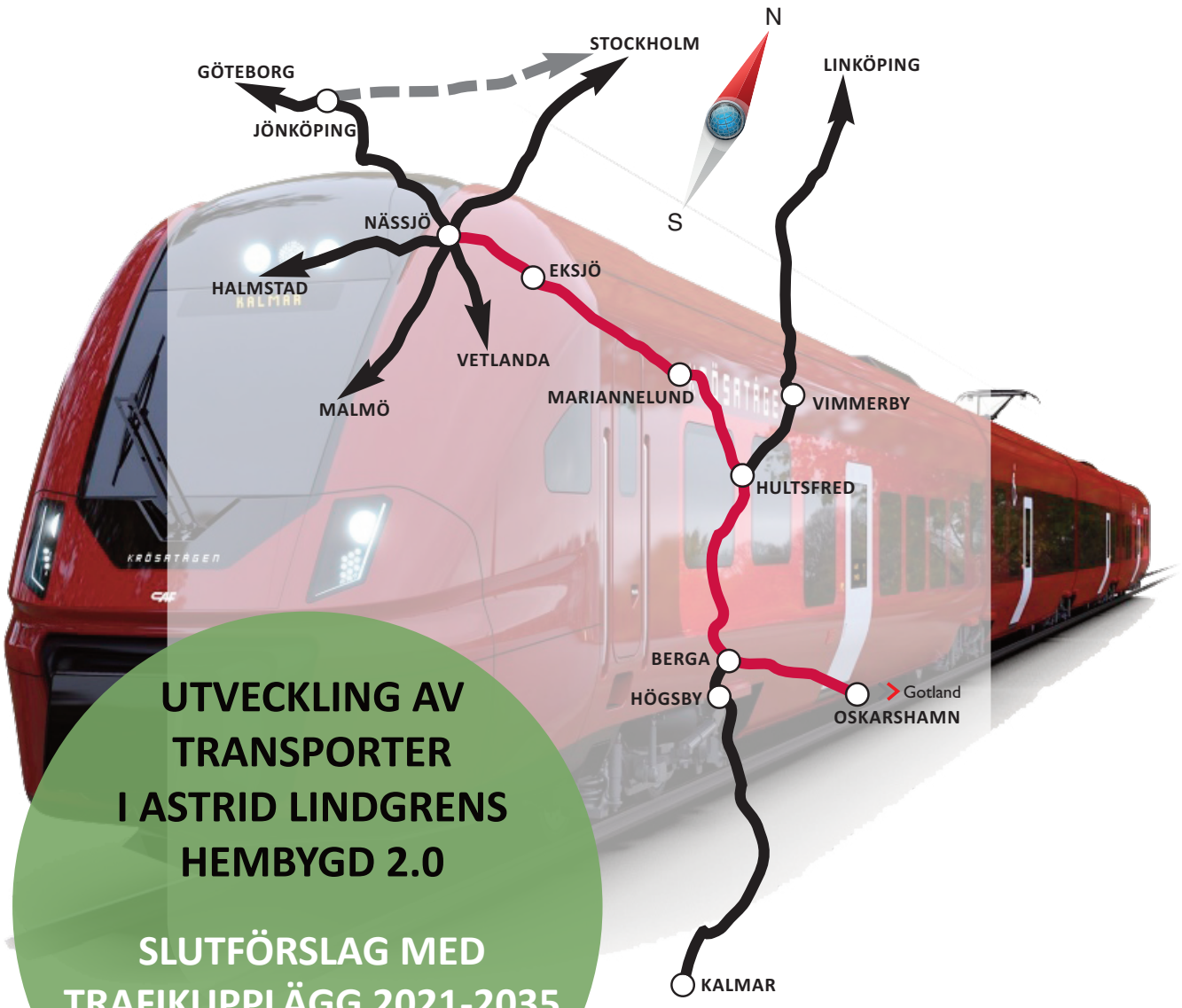
Beslutet har fattats av länsarkitekt och funktionschef Andreas Lidholm med handläggare Johanna Stenberg som föredragande.

Astrid Lindgrens Hembygd
Lokalt ledd utveckling

Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden

HÖGLANDSBANAN

Nässjö – Oskarshamn



UTVECKLING AV TRANSPORTER I ASTRID LINDGRENS HEMBYGD 2.0

SLUTFÖRSLAG MED TRAFIKUPPLÄGG 2021-2035

OKTOBER 2021

Innehållsförteckning Sida

Uppdrag från medlemskommunerna 4

Hur har vi arbetat för att förverkliga våra visioner? 4

Sammanfattning av framtagna förslag 6

HÖGLANDSBANAN – KORT HISTORIK 7

VÅR VISION OM JÄRNVÄGEN NÄSSJÖ – OSKARSHAMN - HÖGLANDSBANAN 8

Det tunga godsets väg är järnväg 8

Framtidens tågresa Göteborg-Oskarshamn på 3 timmar 9

Daglig anslutning till och från Gotland 10

SLUTRAPPORT HÖGLANDSBANAN LUNDIN TRAFIKKONSULT AB 11

Tågtrafik på Höglandsbanan 12

Persontrafik på järnväg i närtid 13

Förslag tidtabell Nässjö-Oskarshamn 16

Ekonomi 18

En ny generation motorvagnar på gång 19

Höglandsbanan i framtiden 20

Hur går vi vidare 24

FÖRSLAG TÅGTRAFIKUPPLÄGG I ALH TRIVECTOR AB 25

Inledning 27

Nuläge 29

Jämförelser med annan regionaltågstrafik med måttligt resandeunderlag 37

Förslag på målstandard 40

Förslag på trafikupplägg 41

Trafikekonomisk kalkyl 48

Behov av ny infrastruktur 50

Slutsats 51

Bilaga med principtidtabeller 52

FEM STATIONER NÄSSJÖ – OSKARSHAMN 54

OM ASTRID LINDGRENS HEMBYGD 55

Uppdrag från medlemskommunerna

Astrid Lindgrens Hembygd, ALH, är ett av Sveriges leaderområden för landsbygdsutveckling. 2016 gavs ALH i uppdrag av de sex medlemskommunerna Nässjö, Eksjö, Hultsfred, Vimmerby, Högsby och Oskarshamn att se vad man kan göra gemensamt för att stärka landsbygdsutvecklingen och främja kommunikationerna. Bra transporter och kommunikationer skapar hållbart liv i bygderna. Järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn passerar en rad större och mindre tätorter i fem av de sex medlemskommunerna. Därför bildades projektet Transporter i Astrid Lindgrens Hembygd 2017 med företrädare för föreningens styrelse och medlemskommunerna i en särskild styr-/projektgrupp. Projektet har fortsatt i en andra etapp 2019-2021 som Transporter 2.0.

Syftet med projektet är att främja bättre och miljövänligare transporter för såväl människor som varor med järnvägen Nässjö-Oskarshamn samt anslutande buss- och tågförbindelser. Målet är att ta fram trafikeringsförslag till återupptagen persontågstrafik under hela året på längre sikt och sammanfatta förutsättningarna för utvecklad godstrafik på järnvägen Nässjö-Oskarshamn.

För genomförande av projektet har ekonomiskt stöd erhållits från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och medlemskommunerna genom Astrid Lindgrens Hembygd.

Hur har vi arbetat för att förverkliga våra visioner?

Några axplock av vad projektet tagit initiativ till under de gångna åren.

24 november 2017
Resa med motorvagn för att besiktiga sträckan Nässjö – Hultsfred. Intrycket var att banan fortfarande är i hyggligt skick men att det krävs insatser i mötesspår, linjerätning, säkerhetsanläggningar och på sikt elektrifiering för att ta hand om större godsmängder från den blivande kombiterminalen i Oskarshamn.

3 mars 2018
Godsseminarium i Oskarshamn. Satsningen på kombiterminal har skapat intresse för järnvägstransporter även från andra företag i området. Trafikverket pekade vid mötet på möjligheten att använda medel från den näringslivspott för godstransport som väntas ingå i trafikplan med ett totalt anslag på 1,2 miljarder kr fördelat på 12 år.

12 maj 2018
Vårresa med motorvagn Nässjö-Oskarshamn med företrädare för styrelsen ALH, kommunerna och allmänheten. Musikunderhållning vid starten Nässjö C, förtäring och musik Eksjö, Hultamatörerna i Hult, servering i Mariannelund, kaffe i Hultsfred. Berga Blås spelade i Berga och Oskarshamn. Bra mediabevakning.

27-28 september 2018
Studieresa till och seminarium i Ystad med bl a Skånetrafiken och Trafikverket om utveckling av regional persontrafik. Upprustningen och utvecklingen på Österlenbanan Ystad-Tomelilla-Simrishamn kan ses som en bra målbild för Höglandsbanan Nässjö-Oskarshamn.

11 oktober 2019
Seminarium i Nässjö om förutsättningarna för framtida trafik på Höglandsbanan och anslutande banor med deltagare och medverkande från Regionerna och ALH-kommunerna i Jönköpings och Kalmar län samt Trafikverket.

Januari 2020
Ett förslag till Tågtrafikupplägg i Astrid Lindgrens Hembygd presenteras av konsultföretaget Trivector AB. Innehåller förslag på kort, medellång och lång sikt till återupptagen persontrafik Nässjö-Oskarshamn med koppling till Kustpilentrafiken på Stångådalsbanan.

Februari/maj 2020
Yttrande över Trafikförsörjningsprogram för Region Jönköping respektive Region Kalmar.

19 november 2020
Digitalt möte med företrädare för Trafikverket i Kalmar och Jönköping län.

Augusti/september 2021
Förslag till återupptagen persontrafik Nässjö-Oskarshamn på kort sikt från Lundin trafikkonsult AB. Innebär anslutningar till och från Gotlandsfärjan som länkar samman Götaland från öst till väst. Framtidssatsningar för bl a eldrift och spårupprustning.

Det här är givetvis bara början på en process som ska leda till att järnvägen Nässjö – Oskarshamn åter blir en viktig länk för transporter och resor från västkust till ostkust och med Nässjö som en av landets största järnvägsknutar och Oskarshamn som porten till Gotland och Östersjön.

Sammanfattning av framtagna förslag

Med utgångspunkt från uppdraget från kommunerna i Astrid Lindgrens Hembygd, angivet syfte och målsättning, framtagen Vision och följande konsultrapporter från

- Lundin trafikkonsult AB 2021-08-15
- Trivector AB 2020-01-16

kan projektets förslag sammanfattas enligt följande:

På kort sikt:

- Döp om järnvägen Nässjö-Oskarshamn från det föråldrade och obegripliga Bockabanan till det begripliga och framåtsyftande Höglandsbanan.
- Återinför den första och sista Linköpings-(Stockholms-) förbindelsen till/från Oskarshamn (utgår efter 2019- 06 från/till Hultsfred i stället för Oskarshamn).
- Återstarta persontågstrafiken med Krösatåg på hela sträckan Nässjö-Oskarshamn enligt framtaget förslag till tidtabell med anslutning till Gotlandsfärjan.
- Ge eftermiddagsfärjan från Visby enhetlig avgångstid 16.20 med ankomst Oskarshamn senast 19.15 alla dagar turen går.
- Ekonomiskt driftstöd från Trafikverket för den nya långväga persontrafiken Nässjö-Oskarshamn med koppling till Jönköping/Göteborg/Malmö och Gotland.
- Spåranslutning mellan Höglandsbanan och den kommande kombiterminalen i logistik- och företagsparken vid Kvastmossen i Oskarshamn med delfinansiering från Trafikverkets näringslivspott för godstransporter.
- Upprustning till helsvetsat spår på betongslipers och makadamiserad banvall.
- Berörda kommuner och regionerna i Jönköping och Kalmar län i kontakt med näringslivet och Trafikverket går vidare med att utveckla fler godstågskoncept lämpliga att bedriva på Höglandsbanan och Stångådalsbanan.

På längre sikt:

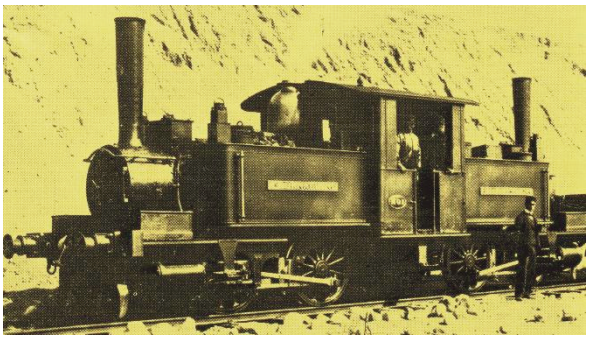
- Nya och tillräckligt långa mötesstationer.
- Eldrift med delelektrifiering Nässjö-Eksjö (redan planerad), Hultsfred-Berga och stationär laddning i Oskarshamn.
- Utbyggnad till timmestrafik i högtrafiktid och varannantimmestrafik i lågtrafiktid.

Höglandsbanan – kort historik

Kärt barn har många namn. Vi har valt har valt att kalla järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn för Höglandsbanan och lyfter på hatten för denna järnväg som snart ska fylla 150 år. Banan invigdes 1874 – endast 10 år efter att Södra stambanan högtidligt öppnats för allmän trafik.

Hastigheten var inte så svindlande de första åren. Klen räls, dålig banöverbyggnad i förening med den tidens ånglok krävde 7 timmar restid för de 148 km som skulle avverkas från Oskarshamn till Nässjö.

Det var engelsmän som stod för bygget av järnvägen och det var engelsktillverkade lok och vagnar som användes första tiden. Banans fem ånglok med dubbla ångpannor bidrog till att järnvägen i folkmun kallades ”Bockabanan”.



Trafikering

Som de flesta järnvägar som byggdes vid sidan av de statligt finansierade stambanorna var det godstransporterna som var viktigaste anledning till investeringen. Denna bana var inget undantag. Hamnen fanns i Oskarshamn. Banan passerade industrisamhällen som kunde utvecklas och växa tack vare järnvägen. Ett exempel var Bruzaholm där smides- och gjutgods från ortens bruk sedan 1600-talets början forslats med oxspann fram tills järnvägen byggdes.

Persontrafikens betydelse växte över tid – inte minst till följd av de regementen som fanns i Eksjö (och tidigare Hultsfred) och deras övningsplatser. Dessutom hade Oskarshamn under lång tid varit en viktig länk för båt- och färjetrafik till Gotland.

Järnvägen förstatligades 1946. Gods- och persontrafiken utsattes för hård konkurrens av vägtrafiken från 50-talet och framåt. Persontrafiken på banan undgick den nedläggningsvåg som drog fram i mitten av 1980-talet. Banan blev i anslutning till 1988 års trafikpolitiska beslut kategoriserad som länsjärnväg. Persontrafiken Nässjö-Oskarshamn och Nässjö-Halmstad lades i maj 1990 samman med Nässjö-Åseda och Jönköping-Vaggeryd och blev Länstågen (från 2002 Krösatågen). Ansvaret fördes 1990 över från SJ till de regionala trafikhuvudmännen i Jönköpings, Kalmar och Hallands län.

Persontrafiken på banan har från 1990 utförts av ett dussintal trafikföretag upphandlade av berörda trafikhuvudmän. Persontrafiken Berga-Oskarshamn upphörde våren 2005 men återupptogs i december 2011. Nästan på dagen tre år senare var det slutkört med Krösatåg öster om Eksjö. Sträckan Berga-Oskarshamn trafikeras vidare i trafiksystemet Kustpilen men 15 juni 2019 upphörde även denna trafik.



Tretågsmöte i Berga 11 juni 2019. Fr v tåg till Oskarshamn, godståget mot Hultsfred-Nässjö och ankommande tåg från Linköping som snart ska byta färdriktning och fortsätta till Kalmar.
För persontrafiken till Oskarshamn är det sista veckan. När sista tåget gått på lördag kommer resenärerna hänvisas till buss.
Foto: Mats Améen

Vår vision om järnvägen Nässjö-Oskarshamn

Höglandsbanan

Denna vision har tagits fram inom ramen för projektet Utveckling av transporter i Astrid Lindgrens hembygd, ALH, 2017 – 2021. Projektet stöds ekonomiskt av Leaderföreningen ALH och med medel från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling.

Vår vision –

Det tunga godsets väg är järnväg

Godstrafiken har under lång tid spelat en viktig roll för Höglandsbanans ekonomi. Näringar kopplade till främst trä och metall har med järnväg varit anslutna till Södra stambanan i Nässjö och till hamnen i Oskarshamn för omlastning till och från fartyg. Produktionen av trävaror ökar och förädlas alltmer men den del av godset som går på järnväg har minskat kraftigt. Godstrafiken består idag i huvudsak av ett genomgående tågpar vardagar Nässjö-Oskarshamn och tåg med sågat virke från Hjältevad (Vida Timber). Dagens godskunder är bl a IKEA Industry Group och förpackningsföretaget OKAB.

I morgondagens alltmer klimatanpassade värld har järnvägen sin givna plats. Det förutsätter dock att fordon och bana miljöanpassas och kan tillgodose effektiva och tidsanpassade transporter i de relationer marknaden efterfrågar. Då blir även investeringar i anslutande bana (Stångådalsbanan) viktiga för transport av t ex massaved och trävaror på Höglandsbanan.

Näringslivet ser positivt på järnvägstransporter

Oskarshamns kommun och Scania CV AB har i en tidigare gemensam avsiktsförklaring lagt grunden för att bygga en ny godsterminal på Kvastmossen väster om stadens centrum. Arbetet har påbörjats. Kombiterminalen avses få anslutning till järnväg samt till E 22 och Rv 37/47. Scania lyfte i sin avsiktsförklaring fram målet att halvera sina koldioxidutsläpp till år 2025 och att få en högklassig transportlösning där last av råmaterial och färdiga hytter snabbt och enkelt ska kunna lyftas över från tåg till lastbil och vice versa. Då handlar det om långväga järnvägstransporter till industriella centra i Europa där lastbilarna monteras samman.



Scania vill köra hytterna på järnväg ut i Europa

● Scania tänker transportera hytterna från Oskarshamn ut i Europa på järnväg i framtiden.
● Materialet till hyttfabriken ska gå samma väg.

OSKARSHAMN. Det framgår av en avsiktsförklaring, letter of intent, som Scania och kommunen är på väg att teckna. Scania har för övrigt redan undertecknat det.

– Det är ett steg i rätt riktning för att kombiterminalen ska kunna byggas vid Kvastmossen. Och den har undertecknats av centrala ledningen inom Scania CV, säger kommundirektören Rolf Persson.

– Man kan säga att det är första steget.

Av avsiktsförklaringen framgår att Scania har som mål att minska sina koldioxidutsläpp med 50 procent till 2025.

"För att kunna nå målet och ambitionsnivån ser Scania tågtransporter som en grund för ett transportsystem i världsklass", skriver Scania i avsiktsförklaringen.

Systemet ska vara intermodalt. Det innebär att lasten ska kunna växlas snabbt över från tåg till lastbil och vice versa.

"Att etablera en tågterminal är en välbehövlig bidragande faktor till större volymer i våra tågtransporter", skriver Scania.

Scania ser vidare den industriella tillväxten vid Kvastmossen, där deras logistikcenter finns, som en viktig faktor som kan "driva förbättringar av våra processer och bidra till den lokala hållbarheten".

Kommundirektören Rolf Persson berättar att Scania själva väljer vilken transportör de vill ha på järnvägen och kan ställa miljökrav på de lok som används.

– Vi ska se till att rätt kapacitet finns vid kombiterminalen, säger han.

De lok som används till godstågen i dag är dieseldrivna och gamla.

Kommunen ser flera fördelar med att de tunga transporterna hanteras vid Kvastmossen.

– Det innebär att mycket logistikaktiviteter som sker i Oskarshamns mer centrala delar omlokaliseras till det utbyggda industriområdet Kvastmossen, säger Rolf Persson.

Kommunen ser också att andra aktörer skulle ha nytta av terminalen.

– Det skulle vara gods som genereras av bland andra Södra, Okab, Skrotfrag, Gotlandstrafiken och Smålandshamnar

Avsiktsförklaringen är enligt kommundirektören Rolf Persson "ett steg i rätt riktning för att kombiterminalen ska kunna byggas vid Kvastmossen." Redan i dag finns Scanias logistikcenter vid Kvastmossen, till höger bild från bygget 2014.

ARKIVFOTO: ROGER CARLSSON

Scania intresserat av järnvägslösning

OT den 31 maj 2011.

"Att etablera en tågterminal är en välbehövlig bidragande faktor till större volymer i våra tågtransporter."

SCANIA, i avsiktsförklaringen

På tisdag ska avsiktsförklaringen hanteras i kommunstyrelsens arbetsutskott, KSAU. Det slutliga beslutet om undertecknande sker i kommunstyrelsen, troligen i februari.

Kommunen har redan satt i gång arbetet med detaljplanen för det 165 hektar stora nya industriområdet. Den beräknas vara klar under 2018. Därmed kan detaljprojekteringen av den nya terminalen komma i gång redan under slutet av nästa år.

TEXT TORSTEN STRÖMBERG

IKEA Industry Group i Hultsfred får det lim som används för tillverkning av spånskivor via järnväg. Företaget undersöker möjligheterna att även kunna leverera färdiga produkter från sin anläggning på järnväg. Även i detta fall fortsätter en stor del av godsflödet ut i Europa. Företagets tidigare VD Klas Steensrum såg i samband med projektets godsseminarium 2018 behov av att öppna persontrafik på järnvägen för att lättare kunna rekrytera kompetent personal och underlätta besök från omvärlden där man idag tvingas åka bil långa sträckor för att besöka fabriken.

Vår vision –

Framtidens tågresa Göteborg-Oskarshamn på 3 timmar

Tung godstrafik med tåglängd upp mot 700 meter kräver att banan rustas upp, elektrifieras och får förlängda mötesstationer. Upprusningen innebär helsvetsat spår i betongslipers på makadambädd. Därmed ges möjlighet till lugnare gång i högre hastighet och minskad för urspårning till följd av bl a solkurvor. Investeringar för framtida godstrafik kommer även banans persontrafik till godo. Upphandling av nästa generation motorvagnar har nyligen slutförts. En ny stor depå för underhåll står färdig i Nässjö om två år och redan 2024 väntas de första motorvagnarna i en serie om 28 fordon tas i trafik.



Med den nya generationen Krösatåg i trafik på upprustad bana är det rimligt att kalkylera med 2 timmars restid Oskarshamn-Jönköping. Med byte till framtida höghastighetståg i Jönköping kan både Landvetter flygplats och Göteborg nås på ca 3 timmar. Blir trafikupplägget utan tågbyte och så att Krösatåget från Oskarshamn istället växlas in på den nya banan kan Göteborg nås med bara en halvtimme längre restid. Den nya generationen eldrivna Krösatåg kan köra 200 km/h och har ca 200 sittplatser.

Restiderna kan minskas redan nu

Fram till 1980-talet var SJs främsta medel att minska restider på regionala linjer att slopa uppehåll. Med tillkomsten av Krösatågen och annan storregional trafik följde banupprustning, effektivare fordon och kortare restider. Restiderna i trafiken har hittills sänkts med ca 20 %.

Det motsatta hände när persontrafiken med tåg öster om Eksjö ersattes med buss 2014. Resenärer som ska åka Göteborg-Oskarshamn hänvisas normalt ta tåget till Kalmar och där byta till buss med total restid 5:30 - 6:00 timme. Sträckan är 43 mil att jämföra med 37 mil då tågresan gick via Nässjö. Motsvarande bilresa via Rv 40 är 32 mil och beräknas ta 4 timmar utan raster och måltidsuppehåll.

Med återupptagen persontrafik Nässjö-Oskarshamn kan restiden Göteborg-Oskarshamn minska till ca 5 timmar inkl. tågbyte i Nässjö. Restiden blir något kortare från Malmö och Halmstad. Krösatågens motorvagnar har god acceleration som gör det möjligt att behålla uppehåll på många av de stationer där tågen tidigare stannat.
En annan fördel med tåg på Höglandsbanan är att anslutningar till Stångådalsbanan i Hultsfred och Berga ger bekväm anslutning till och från ett pärlband av stationsorter mellan Kalmar och Linköping. Hultsfred kan därmed åter bli en järnvägsknut.

Det verkliga genombrottet för öst-västliga resor inträffar om en ny och rak höghastighetsbana byggs Göteborg-Jönköping. Reslängden blir då ungefär densamma för tåg och bil men den som tar tåget reser betydligt snabbare och kan använda restiden för mat, vila eller arbete.

Vår vision -

Daglig anslutning till och från Gotland

Oskarshamns station ligger helt nära stadens färjeterminal. Tågens tidtabeller har därför under lång tid anpassats för färjeanslutning. Det var egentligen först 2005 när tågtrafiken ställdes in till Oskarshamn som detta samspel bröts. Bortfallet av tågtrafik innebar att långväga anslutningar som t ex till Malmö och Göteborg föll bort och många resenärer tvingades ha tillgång till bil för att kunna resa denna väg till eller från Gotland.



Det handlar om några minuters gångväg mellan plattform och färjeterminal. Oskarshamn station står idag i huvudsak tom efter att ha rustats upp med lokaler för restaurangverksamhet och för Kalmar Länstrafiks kundtjänst.

Tåg och färja kan anslutas redan nu

Det gjordes försök att utveckla anslutning tåg-färja i 2000-talets inledning. Resor till Visby var inget problem. Däremot kunde inte resenärer i motsatt riktning nå Nässjö innan sista snabbtåget mot Malmö redan avgått.

Så en dag kring årsskiftet 2018/2019 löste SJ vårt problem – nästan i varje fall.

Den kraftiga uppgången i resandet före pandemin gav SJ anledning sätta in ett nytt tåg mot Malmö en timme senare från Nässjö. Denna förbindelse har även gett senare tåganslutning till Jönköping och Växjö och ger anslutning till flertalet tåglinjer i Skåne. Summerar man befolkningsunderlaget som kan använda förbindelsen handlar det om drygt en miljon invånare. Väster om Öresund finns lika många som kan nå sitt resmål timmen efter midnatt.





Destination Gotlands färjor är byggda 2003-2019 och tar 1500-1650 passagerare med möjlighet att gå 28.5 knop. Det innebär en restid Visby-Oskarshamn på under 3 timmar.

Nässjö resecentrum invigdes 1993. Stationen har sex utgående spår med 2-3 resandetåg i timmen och riktning på Södra Stambanan och Jönköpingsbanan. Persontrafik med tåg finns även till Eksjö, Halmstad och Vetlanda.

Lundin trafikkonsult AB

HögLandsbanan

Nässjö - Oskarshamn



Höglandsbanan är järnvägen som kan ge anslutning till/från Gotland och länka samma Götaland från öst till väst. Vår vision är att banan ska rustas för tung godstrafik och att persontrafiken återupptas på hela sträckan.

- Augusti 2021 -

Tågtrafik på Höglandsbanan

Steget från vision till verklighet

Sett till nuvarande trafik på Höglandsbanan kan det krävas många steg för att vända utvecklingen. Endast ett godstågspar vardagar och persontrafik på mindre än 40 % av banlängden medför risk för att investeringar uteblir, underhåll dras in och befintlig trafik på sikt kan flyttas över till väg.

Leaderprojektet Astrid Lindgrens Hembygd (ALH) insåg detta och startade 2017 ett delprojekt om transporter Nässjö-Oskarshamn för att klarlägga förutsättningarna för framtida gods- och persontrafik. Inom delprojektet genomfördes seminarier om framtida persontrafik och om utvecklad godstrafik på banan. Slutsatsen var att Höglandsbanan har förutsättningar att utvecklas till en viktig länk i Sveriges järnvägsnät både för gods- och persontrafik.

Detta resulterade i att ALH öppnade ett nytt delprojekt 2019: ”Transporter i Astrid Lindgrens Hembygd 2.0” med syfte att gå vidare och lägga fram förslag för trafikupplägg på kort och lång sikt. Vår rapport inrymmer förslag till åtgärder på kort sikt för att få igång trafiken och en utblick 20-25 år framåt i tiden när tidigare redovisad vision kan tänkas vara förverkligad.



Sista Krösatåget i Oskarshamn den 13 december 2014. Följande dag ersattes tågtrafiken med buss på sträckan Eksjö-Hultsfred. Tågtrafiken på sträckan Berga-Oskarshamn skulle fortsätta ytterligare tre år men då som en del av trafiksystemet Kustpilen och med anslutning till/från tågen Kalmar-Linköping i Berga.

Tågets förare Magnus Lindman (bilden) har bistått med kunskap och bilder om främst motorvagnar och infrastruktur till denna rapport. Han har även varit förare vid studieresorna inom projektet.

Vägen att förverkliga visionerna om Höglandsbanan kan synas lång och resurskrävande men varje förflyttning börjar med ett första steg. Vårt förslag är att med befintlig bana och tillgängliga motorvagnar redan i närtid göra persontrafiken genomgående Nässjö-Oskarshamn. Vi menar att nyckeln till framgång är att i Oskarshamn knyta samman färjetrafiken till Gotland med järnvägsnätet i södra Sverige. Samma nyckel kan användas i kontakter med Trafikverket om statligt stöd för att komma igång med trafiken.

Nästa steg är att godsterminalen som byggs vid Oskarshamn blir en kombiterminal som förenar väg- och järnvägstransporter. Regelbundna godstransporter på järnväg öppnar för baninvesteringar som även gynnar persontrafiken och i sin tur ökar intresset att lyfta över fler transporter till järnväg.

Persontrafik på järnvägen i närtid

När persontrafiken på järnväg Eksjö – Hultsfred ställdes in i december 2014 ersattes tågen med ökad trafik på två befintliga busslinjer. Linje 325 Nässjö-Vimmerby-Västervik och linje 330 Eksjö-Mariannelund. Dessutom tillkom en ny busslinje 327 Hultsfred-Mariannelund. Denna linje drogs in till följd av lågt resande samtidigt som kvarvarande tågtrafik Berga-Oskarshamn ställdes in 15 juni 2019. Vardagar går linje 325 varje timme Nässjö-Vimmerby med förlängning varannan timme till Västervik. Linje 330 är mer lokal och i huvudsak inriktas på arbets- och skolresor och går främst morgon och eftermiddag vardagar.

De tidigare tågturerna Berga-Oskarshamn ersattes i första hand av fler turer på busslinje 155 Högsby-Berga-Oskarshamn. Linje 310 trafikerar sträckan Växjö-Åseda-Högsby-Oskarshamn. Trafikutbudet är begränsat men några turer har i Växjö anslutning med Kust till Kustbanan.

Den busstrafik som ersatte tågen angör flera målpunkter i berörda kommuncentra. Med tanke på busstrafikens omfattning och inriktning är det rimligt att anta att ett begränsat tillskott av tågturer på Höglandsbanan får begränsad effekt på kortväga resandet. Tågen kan avlasta några bussturer men inte i sådan omfattning att det motiverar minskning i busstrafikens utbud. Tågen alstrar främst nya resor eller tar över resor som skulle skett med bil. Möjligheten att nå attraktiva resmål som medeltidsstaden Visby och Astrid Lindgrens Värld med kort promenad kan göra tåget till ett alternativ för många som tidigare inte kunnat eller velat använda bil.

Vad är det som kan motivera återupptagen tågtrafik på kort sikt?

1. **Överföring av mer långväga resande längs linjen som i huvudsak sker med bil. Det gäller främst resor som i järnvägsknuten Nässjö ansluter till och från Jönköping samt Malmö, Stockholm, Göteborg och Halmstad.**

2. **Det finns redan idag goda möjligheter att ordna anslutning till och från Gotland året runt. Sommarhalvåret kan anslutning ordnas både med förmiddags- och kvällsturer - vinterhalvåret till och från kvällsfärjan. Tåget får en viktig roll i en klimatarbetet när det inte längre krävs tillgång till bil för att åka mellan Gotland och större resmål på fastlandet.**

3. **Dagens trafikupplägg innebär att med persontrafik på Höglandsbanan kan tåg i tre riktningar mötas i Hultsfred varannan timme för passagerarutväxling. Det ger en koppling för snabba och bekväma tågresor mellan Nässjö, Kalmar och Linköping och stationerna däremellan.**

Tre frågor måste besvaras för att motivera återupptagen persontrafik på kort sikt. Det är:

- **Håller banans nuvarande standard och säkerhetssystem för sådan trafik?**
- **Går det att omdisponera motorvagnar för dessa turer inom nuvarande vagnpark?**
- **Kan trafiken utföras utan krav på kraftigt ökat ägartillskott från regionernas sida?**

Höglandsbanans standard och säkerhetssystem

När det gäller standard och säkerhetssystem kan banan delas in i fyra sträckor.

- Nässjö-Eksjö. Här bedrivs både person- och godstrafik. Sträckan är delvis backig och kurvig men genom omfattande banupprustning i slutet av 1990-talet erbjuds god banstandard med helsvetsat spår i betongslipers på makadambädd. Säkerhetssystem ATC finns. Möjligt att mötas i Eksjö. Högsta förekommande hastighet år 120 km/h.

- Eksjö-Hultsfred. Begränsad trafik med ett godstågspar vardagar till/från Oskarshamn och regelbunden trafik med sågat virke från Hjältevad. Persontrafik saknas. Någon större banupprustning har inte skett sedan 1960-talet. Skarvspår med träslipers på grusbädd. Säkerhetssystem ATC saknas. Viss spårjustering har genomförts med makadamisering i främst kurvor. Mötesmöjlighet i Hjältevad när tågklarerare är i tjänst. Högsta tillåtna hastighet 95-100 km/h med ett antal hastighetsnedsättningar.

- Hultsfred-Berga. Gemensam sträcka med Stångådalsbanan. Persontrafik Kustpilen, Kalmar-Linköping med avgångar varannan timme och möten i bl a Hultsfred. Ett godstågspar till Oskarshamn vardagar. Hultsfred är bevakad station. Mörlunda station är byggd för tågmöten men bemannas normalt inte med tågklarerare. ATC finns. Sträckan bara delvis upprustad med helsvetsat spår. I övrigt fortfarande skarvspår. Högsta tillåtna hastighet 120 km/h.

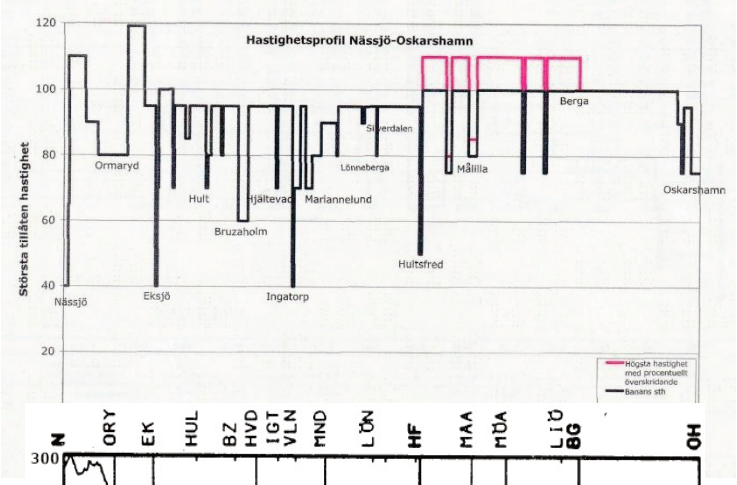
- Berga-Oskarshamn. Berga är bevakad station. Sträckan har god linjegeometri och inga mellanliggande hållplatser. Skarvspår på grusbädd. Inga mötesmöjligheter. ATC saknas. Högsta tillåtna hastighet 100 km/h.



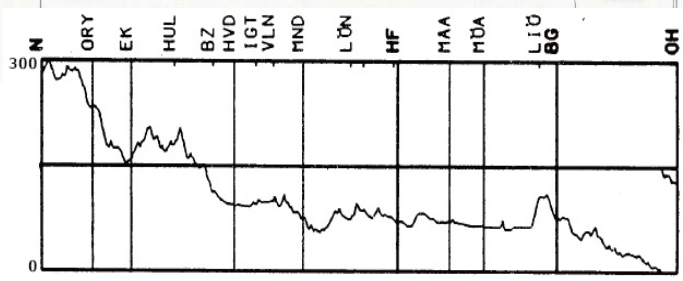
Den upprustade sträckan Nässjö-Eksjö har helsvetsat spår med stabil infästning i betongslipers. Rälsen är lagd på makadambädd. Vid framtida elektrifiering måste den gamla bron på bilden och upp mot 10 andra broar byggas om för att ge tillräcklig höjd för kontaktledningen.

Tekniskt sett kan Höglandsbanan redan nu användas för persontrafik. Den teoretiska körtiden beräknad på största tillåtna hastighet på delsträckor och utan uppehåll blir ca 1:35 timme vilket motsvarar en genomsnittlig hastighet på 90 km/h.

Den faktiska restiden måste utgå från ett antal fasta eller behovsanpassade stationsuppehåll för tågmöten och resandeutveckling. Tidtabellsmässigt realistisk körtid är 1:50 - 2:00 timme med en genomsnittlig hastighet på 75-80 km/h.



Som framgår av denna hastighetsprofil medges betydligt högre hastighet på den upprustade sträckan Nässjö-Eksjö än på de sträckor som fortfarande har skarvspår. Region Kalmar län beräknade i en rapport 2020 kostnaden att rusta upp 34 km av Hultsfred – Berga till 197 milj kr. Godstrafikens hastighet skulle då kunna höjas från 70 km/h till 100 km/h.



Banprofil över samma stäcka visar att det finns grund för ordet ”Höglandsbanan”. Från Oskarshamn nära havsnivån till Nässjö ca 300 m.ö.h. Kraftig stigning på många avsnitt, främst Eksjö-Nässjö.

Utbyggnad av ATC till hela sträckan Nässjö-Oskarshamn är prioriterat liksom en utvidgning av Hultsfreds stationsområde för utväxling av vagnar till IKEAs anläggning utan att låsa upp hela järnvägssträckan Hultsfred-Hjältevad. Införande av persontrafik i närtid hindras inte av den begränsade godstrafiken på banan förutsatt att resandetågen prioriteras och godstågets tåglägen justeras något.

Kan trafiken utföras inom ramen för dagens vagnpark

Även denna fråga kan besvaras med ”ja”.

Höglandsbanan är inte elektrifierad och lär inte bli det under detta årtionde. Det innebär att de fordon som ska utföra trafiken är av typ Y31/Y32 Itino. Motorvagnarna finns både som Krösatåg och Kustpilen. Y31 är tvådelad med 100 sittplatser och Y32 med ca 160 sittplatser. Krösatågen har 4 Y31 och 6 Y32 tillverkade 2003-2010. Samtliga har genomgått revisioner och fått delvis ny inredning. Kustpilen har 5 Y31 för trafik på Stångådals- och Tjustbanan.



Motorvagn Y 32 (tredelad) i Eksjö



Motorvagn Y 31 (tvådelad) i Oskarshamn

Förslag till tidtabell för persontrafik Nässjö-Oskarshamn

Utgår vi från dagens situation där två av Krösatågens tio motorvagnar utgör fordonsreserv för att klara planerat underhåll och revisioner så står högst åtta tågsätt till daglig disposition. De flesta står i Nässjö över natt. Sen eftermiddag vardagar är alla dessa åtta trafiksatta. Ett av fordonsomloppen går i huvudsak i lokala turer Nässjö-Eksjö. Det går att samordna dessa lokala turer med genomgående turer till Hultsfred och Oskarshamn. Trafiken kan utföras inom ramen för befintligt antal fordon. Viss tidjustering krävs vid avgång Nässjö.

Det trafikupplägg som redovisas nedan ger två genomgående förbindelser till Oskarshamn med möjlig färjeanslutning. De Krösatåg som vänder i Hultsfred har anslutning till/från både Kalmar och Linköping. Kortaste anslutningstid från färja är 30 minuter.

Förslag tidtabell Nässjö-Oskarshamn (trafik enligt tågplan T21):

	Dagligen	Dagligen	Må-fr, S	Lö	Må-fr, S
Avg Malmö	*06:04 4)*	*10:04*	*13:04*	*14:04*	*15:04*
Avg Göteborg	*04:59 4)*	*09:00*	*12:26*	*13:59*	*13:59*
Avg Jönköping C	*07.39 4)*	*11:26 4)*	*14:34*	*16:04*	*16:29*
Avg Nässjö	**08.28**	**12:30**	**15:24**	**16:51**	**17:25**
Avg Eksjö	**08.47**	**12:50**	**15:45**	**17:09**	**17:47**
Mariannelund	**09:15 x**	**13: 19 x**	**16:13 x**	**17:37 x**	**18:15 x**
Ank Hultsfred	**09.33**	**13:38**	**16:31**	**17.55**	**18:33**
Ank Kalmar	*11:38*	*15:38*	*–*	*19:38*	*21:37*
Ank Linköping	*11:38*	*15:38*	*–*	*19:40*	*21:38*
Avg Hultsfred	**09:33**	***14:04***	**16:33**	***18:04***	**18:33**
Berga	**10:01 x**	***14:30***	**16:58 x**	***18:30***	**18:58 x**
Ank Oskarshamn	**10:22**	***15:15 B***	**17:17** 2)	***19:05 B***	**19:17**
Ank Visby hamn	*14:40/14:50 1)*			*23:00/00:20 1)*	*23:00/00:20*

	Må-fr	Lö	Dagligen	Dagligen	Lö	Må-fr, S
Avg Visby hamn	*2)*	*2)*	*06:20/07:30 1)*			*16:20 3)*
Avg Oskarshamn	**05:46**	**09:03**	**11:04**	***12:55 B***	***16:55 B***	**19:45**
Berga	**06:08 x**	**09:25 x**	**11:26 x**	***13:39***	***17:39***	**20:06 x**
Ank Hultsfred	**06:32**	**09:48**	**11:49**	***14:02***	***18:02***	**20:32**
Avg Kalmar	*-*	*08:30*	*10:36*	*12:36*	*16:36*	*18:36*
Avg Linköping	*-*	*08:21*	*10:24*	*12:23*	*16:25*	*18:26*
Avg Hultsfred	**06:32**	**10:06**	**12:06**	**14:06**	**18:06**	**20:33**
Mariannelund	**06:51 x**	**10:24 x**	**12:24 x**	**14:24 x**	**18:24 x**	**20:52 x**
Avg Eksjö	**07:18**	**10:51**	**12:51**	**14:51**	**18:51**	**21:20**
Ank Nässjö	**07:36**	**11:08**	**13:08**	**15:08**	**19:08**	**21:37**
Ank Jönköping	***08:20***	*11:55*	*14:48*	*16:01*	*19:55*	*22:51*
Ank Göteborg	*11:00*	*14:00*	*16:00*	*18:00*	*22:00*	*-*
Ank Malmö	*09.48*	*13:39*	*15:48*	*17:49*	*-*	*23:58*

Röd kursiv stil gäller tid för anslutande tåg/buss/båt. Samtliga hållplatser Nässjö-Hultsfred är inte medtagna.

1) Dessa färjeturer går främst under sommarperioden och vid större helger
2) Motorvagnen står I Oskarshamn över natt
3) Avgång Visby kl 16:20 fredag och söndag förutsätts gälla alla veckans trafikdagar
4) Måndag-fredag

Samtliga avgångar Nässjö – Eksjö

	Må-fr	Dagligen	Må-fr	Dagligen	Må-fr
Nässjö	05.55	08:28	11:20	12:30	13:20
Eksjö	06.13	08:46	11:38	12:48	13:38

	Lö	Må-fr, S	Dagligen	Lö	Må-fr, S	Må-fr
Nässjö	15:20	15:24	16:10	16:51	17:25	19:20
Eksjö	15:38	15:42	16:28	17:09	17:43	19:38

Samtliga avgångar Eksjö – Nässjö

	Må-fr	Må-fr	Lö	Må-fr	Dagligen	Må-fr
Eksjö	06:30	07:18	10:51	11:48	12:51	13:48
Nässjö	06:48	07:36	11:08	12:06	13:08	14:06

	Dagligen	Lö	Dagligen	Lö	Må-fr	Må-fr, S
Eksjö	14:51	15:48	16:33	18:51	19:48	21:20
Nässjö	15:08	16:05	16:51	19:08	20:06	21:37

Ekonomi

Den utökade trafiken på Höglandsbanan kräver på kort sikt inga investeringar i bana eller motorvagnar. Trafikarbetet enligt vårt exempel ovan ökar med ca 275 000 tågkm per år jämfört med dagens trafik på sträckan Nässjö-Eksjö.

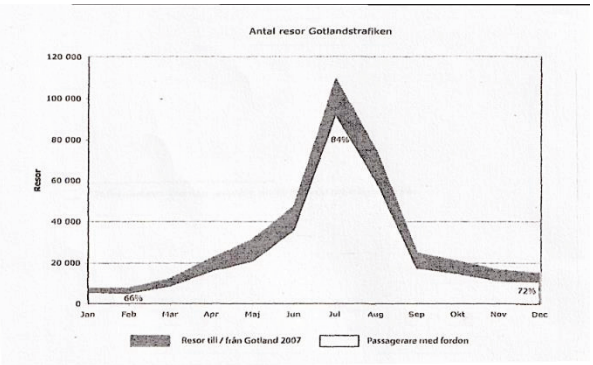
När vi beräknat merkostnaderna så har vi utgått från ett pris som är nära genomsnittlig kostnad för Krösatågens basutbud. Vi har valt 55 kr per tågkm. Merkostnaden blir då ca 15 milj kr. Kostnadsökningen kan helt eller delvis täckas av statsbidrag och trafikintäkter.

Det är som vanligt lättare att beräkna kostnad än intäkt. Resandet påverkas över tid och med stora säsongsmässiga variationer. Det framtida resandet kan även växa genom ökad militär närvaro på Gotland eller att ungdomar avstår bil och åker kollektivt till och från studieorter på fastlandet. Resor under turistsäsong kan som tidigare fylla vissa tåg. Även under lågsäsong kan resandet vara högt helger medan det normalt är lågt vardagar. Vi ska inte heller bortse från resor till/från Oskarshamn. Det handlar om upp mot en halvtimmes kortare restid mot Malmö och en timme kortare restid mot Göteborg med byte i Nässjö istället för Kalmar.

Vi har utgått från att priset för tågresa Oskarshamn-Nässjö är jämförbart med priset för bussresa Västervik-Nässjö (93 kr vuxen resenär).

Pandemin har bidragit till att en kraftig nedgång i resandet med kollektivtrafik. Vi utgår därför från att den aktuella tågtrafiken under det inledande året bara får en fyllnadsgrad på 25 %, Det innebär att i genomsnitt var fjärde plats fylls på tågen. Det ger en intäkt på ca 6,5 milj kr och kostnadstäckning på ca 43 %. Ägartillskott 8,5 milj kr. Den dag tågen fylls till i snitt 30 % ökar intäkten till 7,8 milj kr och kostnadstäckningen höjs till 52 % och ägartillskottet blir 7,3 milj kr. Med den styrning mot minskat bilåkande som följer i klimatkrisens spår utgår vi från att denna resultatförbättring kommer att fortsätta över tid.

Det är bara 10 år sedan statsbidraget togs bort för tågtrafiken på denna linje. Möjligheten att åter få statsbidrag för tågtrafik Nässjö-Oskarshamn måste lyftas nu när fokus ligger på långväga resor och koppling till Gotland. Gotlandstrafiken är ett dominerande objekt för statligt transportstöd. Trafikverket handlägger stödet till denna trafik (ca 500 milj kr per år). Det ligger i verkets intresse att färjetrafiken bedrivs effektivt och klimatanpassat.



Resor med Destination Gotlands färjor Visby-Oskarshamn år 2008.
Det är en påtaglig topp i resandet under semestermånaden juli. Då är samtidigt utbudet av turer som högst. Under juli är bara ca 10 % av resenärerna från Gotland.
Under vinterhalvåret handlar det normalt om en dubbeltur sex dagar i veckan på linjen till Oskarshamn. Ungefär 50 % av de som reser då är bosatta på Gotland.
Källa: Infraplan rapport 2008

En ny generation motorvagnar på gång

Två viktiga trafikupphandlingar har genomförts under det senaste året.

- **December 2020 avslutades trafikupphandling. Avtalet är på tolv år och omfattar trafiken på hela nätet med Krösatåg och Kustpilentåg. Hela denna trafik kommer att utförs av en och samme trafikutövare som Krösatåg.**

- **April 2021 avslutades upphandlingen av nya motorvagnar. Vagnarna kommer att användas i den gemensamma Krösatågstrafiken som avses ovan och kommer att levereras av spanska tillverkaren CAF.**





Tabell: Några data om de nya motorvagnarna

	ER3 – Eldriven motorvagn	BIR1 - Bimodal motorvagn
Antal	20 st	8 st
Motorvagnens längd	76 m	68 m
Hastighet	200 km/h	140 km/h diesel. 200 km/h eldrift
Vikt	160 ton	165 ton
Sittplatser	205 st	152 st
Stående	214 personer	169 personer
Toaletter	2 st	2 st
Övrigt	Tågvärdskupé	Tågvärdskupé med kiosk

Tillskottet av nya motorvagnar kommer utan tvekan att stärka tillförlitligheten i Krösatågens trafik. Fordonens prestanda gör det lättare att hålla tidtabell vid trafikstörningar och att klara ökat resande i högtrafik. De 20 nya eldrivna motorvagnarna ska ersätta äldre fordon tillverkade på 1980- och 1990-talet och som i de flesta fall är ombyggda flera gånger.

Effekterna blir dock begränsade för de bandelar som ännu inte elektrifierats. Upphandlingen inrymmer bara åtta bimodala motorvagnar avsedda för Stångådals- och Tjustbanorna. Dessa ska ersätta äldre motorvagnar typ Y2 byggda 1991-1998 där behov av underhåll blir alltmer kostnadskrävande och tillgången till reservdelar allt sämre.

Det innebär att om Höglandsbanans persontrafik ska återupptas i närtid på måste motorvagnar ur Krösatågens befintliga vagnpark svara för trafiken fram till dess det beställts fler bimodala vagnar eller att banan elektrifierats.

Höglandsbanan i framtiden

Framtidsfrågor inrymmer alltid osäkerhet och en blandning av hot och möjligheter. Framtiden är tiden som ska lösa dagens problem. Framtiden är tiden då visioner ska bli verklighet. Ibland inträffar händelser som inte förutsetts – typ pandemin. Ibland är inträffar händelser som borde åtgärdats tidigare – typ klimatkrisen. Det är då vision och verklighet kan gå olika vägar.

Pandemin har aktivt styrt oss från att åka kollektivt till att åka bil. Det kommer att ta flera år för kollektivtrafiken att återta sina marknadsandelar och nå de ekonomiska mål som ställts på verksamheten. Mellan april 2019 - april 2020 rasade resandet med Krösatågen mer än 55 %. Resandet ligger fortfarande långt under 2019 års nivå. Det finns exempel på buss- och tågtrafik där resandet nått sådan nivå att intäkterna inte täcker kostnaden för drivmedel. Det finns sträckor där det är vanligare att köra tom tur än att ha tjugo passagerare ombord.

Samtidigt kräver målet om ett klimatneutralt Sverige en successiv men snabb minskning av fossildrivna person- och godstransporter för nå målet om inga nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast 2045. Elektrifierad spårburen trafik är en del av lösningen.

Eldrift - ett måste i framtiden

Både person- och godstrafiken på Höglandsbanan utförs med dieseldrivna fordon vars tekniska och ekonomiska livslängd börjar gå mot sitt slut. Det går att uppgradera och öka underhåll till en viss grad men kostnaderna ökar med åldern och tillgången till reservdelar begränsas. Det innebär längre stillestånd och ökat behov av reservfordon.

Nya styrmedel kan tillkomma. Dieseldrivna järnvägsfordon är redan påförda högre banavgift och kan i framtiden utsättas för slopad skattefrihet på fossila drivmedel.

Lösningen för framtiden är eldrivna fordon på elektrifierade banor. Bimodala tåg är en övergångslösning drivna av elmotorer som får sin el från tågets drivenhet. Inledningsvis kan

det handla om fossila drivmedel för att senare övergå till mer klimatneutrala alternativ och till slut batteridrift. Batteridrift kan i sin tur kombineras med partiell elektrifiering som för Höglandsbanan kan innebära att laddning via strömavtagare på sträckor som blir föremål för elektrifiering, t ex Nässjö-Eksjö och Hultsfred-Berga samt stationär laddning i Oskarshamn. När hela sträckan är elektrifierad kommer tågets drivenhet ersättas med en passagerarenhet och all drift ske via kontaktledning.



Det bimodala tåget på bilden har en motorenhet i mitten som alstrar den ström som driver elmotorer i boggierna.

När tåget går på elektrifierade sträckor kan en strömavtagare fällas upp mot kontaktledningen för att ladda batterier i motorenheten.

Motorvagnen på bilden är från Stadler, modell Flirt.

Helsvetsad räls minskar risken för solkurvor

Medan sträckan Nässjö-Eksjö håller god banstandard finns behov av insatser på övriga delar av Höglandsbanan. I dagens läge med mer än hälften av banan utan persontrafik lär det vara svårt att motivera större insatser. Situationen blir en annan den dag det tas beslut om större satsning på godstrafik för transport av t ex skogsråvara eller lastbilshytter. Då handlar det om långa, tunga tåg i tidsanpassade lägen. En viktig faktor i sammanhanget är att många sträckor som är lämpliga för framtida godstransporter är just sådana banor vi idag kallar för regionala.

Lösningen är helsvetsat spår på betongsliper och makadamiserad banvall. Risken för solkurva och urspårning begränsas. Tunga diesellok är inget alternativ på sikt. Det handlar om ellok som klarar de stigningar som finns på Höglandsbanan och som kan gå i internationell trafik med skiftande spänning och säkerhetssystem. Eldrift kräver ökad hinderfrihet i sidled som ger bättre sikt, färre farliga vägkorsningar och minskad risk för nedfallna träd och viltpåkörning.



Trädsäkrad sträcka på södra stambanan nära Lammhult.

Arbetet med att öka utrymmet mellan spår och skog tog fart efter stormen Gudrun år 2005. Då föll mängder av träd ned över spåren och tog i fallet med sig järnvägens kontakt- och matarledningar.

Det tog lång tid innan spåren kunde öppnas på nytt med återställd eldrift.

Sikten blir bättre och därmed förbättras möjligheten att förebygga kollisioner vid frisiktskorsning och älgpåkörningar med trädsäkring. Gäller i hög grad även enkelspåriga banor typ Höglandsbanan.

Med frekvent person- och godstrafik på samma bana måste behovet av fjärrstyrda och tillräckligt långa mötesstationer beaktas. Dessa mötesstationer behöver inte läggas på samma plats där resandeutväxling sker även om det kan ha fördelar. Möjligheten att flytta möten vid trafikstörningar förutsätter fler ”aktiva” mötesplatser som kan fjärrstyras.

För närvarande är det bara Hultsfred som har mötesspår av sådan längd att framtida långa godståg kan gå in på sidotågväg. Av övriga mötesstationer synes det mest kostnadseffektivt att förlänga befintliga spår i Hjältevad.

På Scanias initiativ har det genomförts test med transport av fordonshytter i järnvägsvagn. Innan transporterna kan ske i större skala krävs spåranslutning till lastplats (kombiterminal) samt en vagnpark lämpad för ändamålet. Den inledningsvis begränsade dragkraften vid dieseldrift kan kräva korta tåg till Nässjö där vagnarna sedan växlas samman till heltåg.

Visionen ”Det tunga godset väg är järnväg” kan mycket väl komma att inledas med just transport av hytter. Det påskyndar banupprustning och elektrifiering vilket i sin tur öppnar för fler trafikupplägg med heltåg eller samlastade tågtransporter.

Tåg på längden och buss på tvären

En resa består ofta av flera länkar. Jämför man bil och kollektivtrafik kräver bilen normalt kort gångsträcka vid resans start och mål. Tågdelen i kollektivtrafikresan kan i gengäld ske i högre hastighet. Den totala restiden vid korta och medellånga resor brukar ändå bli längre för kollektivtrafiken till följd av anslutningsresor samt vänte- och bytestid vid terminal. Denna tid upplevs dessutom mer obekväm än den tid man befinner sig ombord på fordonet. Kollektivtrafikens mer långväga resor har lättare att behålla eller öka sin marknadsandel. Tåget kan ha prismässig fördel och restiden kan användas mer effektivt än vid en bilresa.

Jämför vi framtidens restid bil – buss - järnväg kan vi utgå från att vägtrafikens restider i de flesta fall ligger kvar på samma tid som idag. Tågresor på upprustad järnväg har potential att sänka sina restider. Det beror inte bara på snabbare tåg på upprustade banor utan även på effektivare tågledning, smidigare tågmöten och färre störande händelser längs banan.

Framtiden för Höglandsbanan och många andra banor med regional persontrafik kommer att avgöras inom de närmast 10-15 åren. Klarar man denna övergångstid talar mycket för att framtida spår både blir upprustade och elektrifieras

Låt oss utgå från att Höglandsbanan uppfyller dessa kriterier och får en sådan upprutning.

Banupprustning innebär även säkerhetshöjande höjande som planskilda passagager. Tills vidare talar mycket för att hastighetshetsstandarden inriktas mot 250 km/h för högprioriterad järnväg av stambanekaraktär och 200 km/h för regionala banor med mer långväga trafik.

Andra egenskaper som kommer att kännetecknа framtidens regionala tågtrafik är tätare trafik och fasta avgångstider över hela den trafikerade tiden.

För Höglandsbanan (och Stångådalsbanan) innebär det i framtiden timmestrafik över hela dagen. Alla tåg har samma uppehållsmönster och därmed mellantider.

Det innebär för Krösatågstrafiken att tågen från Nässjö, Kalmar och Linköping kan mötas i Hultsfred varje heltimme för resandeutväxling. Tågen mot Kalmar och Oskarshamn kan gå sammankopplade mellan Hultsfred och Berga - eller läggas 10-15 minuter efter varandra med en bevakad säkerhetssträcka emellan.

Timmestrafik på enkelspår förutsätter att resandetåg kan mötas mellan Hultsfred och Nässjö. Tidtabellsmässigt bör den ligga ungefär på ungefär halva sträckan (Hjältevad eller Hult).

Restiden Oskarshamn-Nässjö på en upprustad och elektrifierad bana kan begränsas till ca 1:30 timme plus ytterligare 0:30 timme till Jönköping. Det motsvarar vår vision för persontrafiken.

Förändringar i omgivande trafik

Höglandsbanan och Stångådalsbanan har mer gemensamt än sträckan Hultsfred-Berga. De kompletterar varandra och ger möjlighet att skapa större marknad både för person- och godstrafik. Det är därför viktigt att veta

Vad finns det för tankar kring Stångådalsbanan framtid?
Vad händer i kommande upphandling av färjetrafiken – trafikupplägg, terminaler?
Vad händer med Nässjö station – och med tänkbar elektrifiering Nässjö-Eksjö?

Hur går vi vidare?

Det uppdrag som lagts ut inom projektet **Utveckling av transporter i Astrid Lindgrens hembygd, ALH** får med denna rapport anses slutfört. Samtidigt är det nu som det egentliga arbetet med att skapa nätverk och ta fram beslutsunderlag börjar. Många framtida aktörer har redan nämnts vid namn: Region Jönköpings. Kalmar och Gotlands län med sina resp. regionala trafikmyndigheter, ett flertal kommuner, statliga myndigheten Trafikverket, näringslivets aktörer, Destination Gotland och berörda tågoperatörer. Listan kan göras längre. Det viktigaste är dock att stafetten går vidare och att arbetet börjar snarast möjligt.

Nedan redovisas förslag som behöver lösas redan i ett inledande skede:

- **Ge eftermiddagsfärjan från Visby enhetlig avgångstid Visby 16:20 med ankomst Oskarshamn 19:15 alla dagar turen går!**
- **Kontakta Trafikverket med förslag att det ekonomiska driftstöd som fanns mellan 1990-2010 återinförs när daglig färjeanslutning etableras och tågresandet på Höglandsbanan därmed får en betydligt mer långväga inriktning!**
- **Ge uppdrag till Region Jönköpings och Kalmar län att verka för att lägga in Krösatåg på sträckan hela Nässjö-Oskarshamn i någon av de närmast kommande tågplanerna!**
- **Se till att spåranslutning byggs mellan Höglandsbanan och den nya terminalen Kvastmossen, Oskarshamn och delvis finansieras med medel från Trafikverket!**
- **Låt berörda kommuner och regioner i kontakt med näringslivet och Trafikverket gå vidare med att utveckla fler koncept för godstransporter lämpliga att bedriva på Höglandsbanan och Stångådalsbanan.**

När det gäller motsvarande frågor och förslag i ett framtidsperspektiv hänvisar vi till de visioner som lämnats och där framtida banupprustning och elektrifiering står högt på åtgärdslistan.

Trivector

PM 2019:78

Matilda Porsö
Freddy Larsson
Mats Améen

2020-01-16

Version 1.3

Tågtrafikupplägg i Astrid Lindgrens Hembygd

– Höglandsbanans koppling till Kustpilentrafiken på Stångådalsbanan

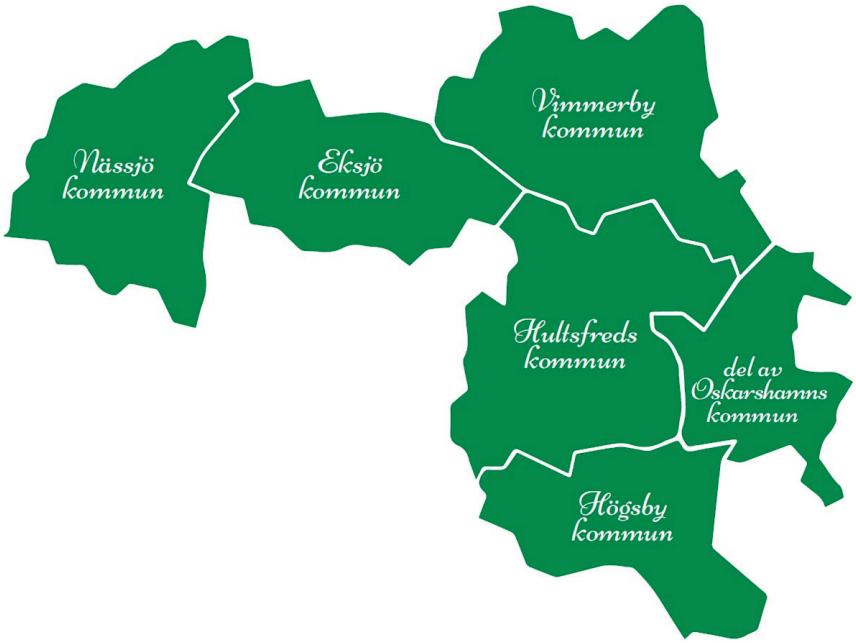
Innehåll

	1		
1.	**Inledning**		**3**
	1.1	Bakgrund	3
	1.2	Uppdrag	3
	1.3	Avgränsningar	4
2.	**Nuläge**		**5**
	2.1	Befolkning	5
	2.2	Järnvägar och kollektivtrafik	7
	2.3	Arbetspendling	10
	2.4	Skolresor	12
	2.5	Tjänsteresor	12
	2.6	Turistresor	12
	2.7	Gotlandsresor	12
3.	**Jämförelser med annan regionaltågstrafik med måttligt resandeunderlag**		**13**
4.	**Förslag på målstandard**		**16**
5.	**Förslag på trafikupplägg**		**17**
	5.1	Trafikeringsförslag för persontåg på medellång och lång sikt	17
	5.2	Trafikering på kort sikt; vad kan göras för att komma igång?	22
	5.3	Förutsättningar för utvecklad godstågstrafik	23
6.	**Trafikekonomisk kalkyl**		**24**
7.	**Behov av ny infrastruktur**		**26**
8.	**Slutsats**		**27**
9.	**Bilaga med principtidtabeller**		**28**

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Astrid Lindgrens Hembygd arbetar med att skapa möjligheter för människor på landsbygden. Föreningen främjar och driver lokal utveckling i Högsby, Oskarshamn (del av kommunen), Hultsfred, Vimmerby, Eksjö och Nässjö med visionen att bygden ska bli mer attraktiv att verka, bo och växa upp i.



Figur 1-1 Kommuner i Astrid Lindgrens Hembygd (källa: ALH).

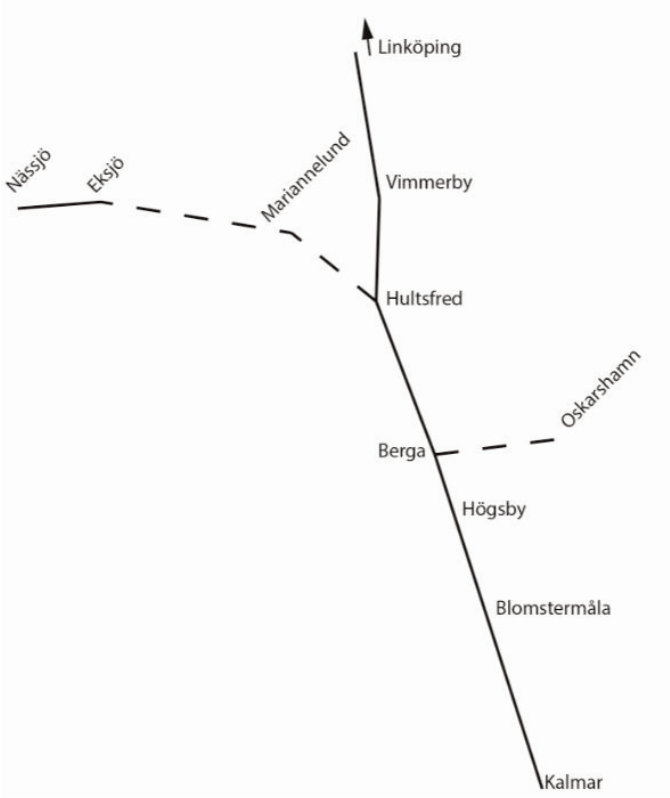
För ALH-kommunerna är kommunikationerna av stor betydelse. Samtliga kommuner ligger vid järnvägarna Nässjö – Oskarshamn och Linköping – Kalmar. Banorna är oelektrifierade och har en varierande bankvalité, men tillräckligt god för att tåg ska vara klart snabbare än buss i stråken. Järnvägen är därmed en värdefull resurs som bör utnyttjas väl. På sikt finns stora investeringsbehov.

1.2 Uppdrag

Trivector Traffic har av Astrid Lindgrens Hembygd, ALH, givits i uppdrag att utreda ett tågtrafikupplägg som visar på förutsättningarna att tillskapa en attraktiv tågtrafik på Höglandsbanan Nässjö – Oskarshamn med kopplingar till Kustpilentrafiken på Stångådalsbanan Kalmar – Linköping och busstrafiken.

Möjligheterna att utveckla godstrafiken ingår också. Utredningen ska utgöra ett underlag i dialogen mellan ALH-kommunerna, regionerna i Jönköpings och Kalmar län, Trafikverket m fl i syfte att tillskapa en tågtrafik med bättre och miljövänliga transporter för såväl människor som gods.

Utredningen har genomförts i dialog med ALH:s styr- och projektgrupp med företrädare för ALH styrelse och ALH- kommunerna samt projektledare och konsult.



Figur 1-2 Järnvägssträckor i Astrid Lindgrens Hembygd. Streckade linjer har idag enbart godstrafik.

1.3 Avgränsningar

I denna utredning studeras tåg och buss i stråket Nässjö – Oskarshamn samt kopplingarna Linköping – Hultsfred och Berga – Kalmar[1]. Även buss Mariannelund – Vimmerby – Västervik ingår. Däremot ingår inte busstrafik i kuststråket Västervik – Oskarshamn – Kalmar.

Tidsperspektivet är dels medellångt (2025), dels långsiktigt (2035). Det förs även en diskussion om vad som skulle kunna göras på kort sikt (2020 eller i början av 2020-talet).

[1] Busstrafik i Östergötland ingår inte, eftersom den inte påverkas av föreslagna trafikupplägg

2. Nuläge

I nulägesanalysen beskrivs dagens situation längs stråket. Inledningsvis presenteras befolkning, kollektivtrafik och arbetspendling som utgör viktiga faktorer för att tolka resbehoven i stråket. Därefter görs en beskrivning av skolresor, tjänsteresor och turistresor till kommunerna längs det utpekade stråket.

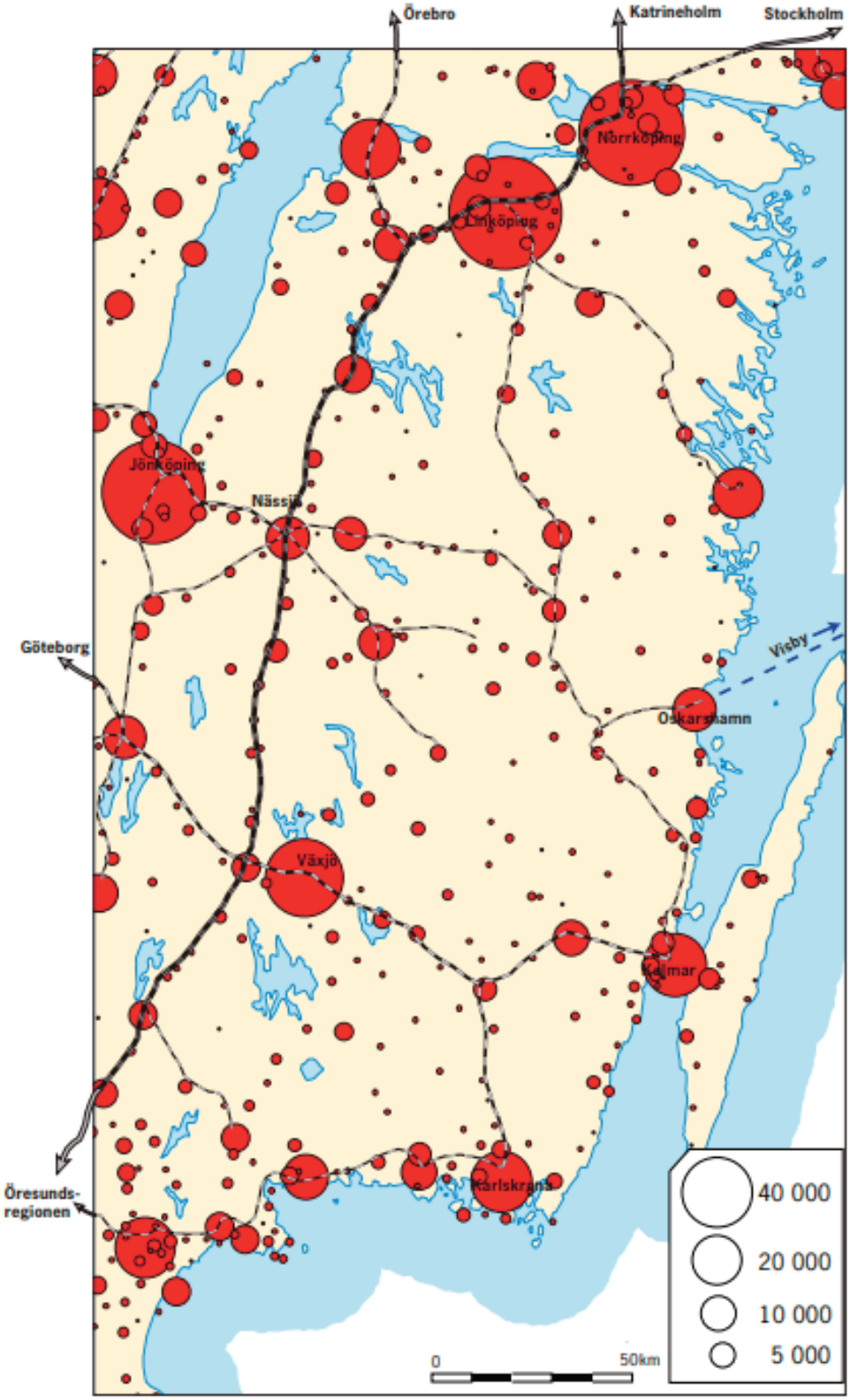


Figur 2-1 Tretågsmöte i Berga 2019-06-11, några dagar innan persontrafiken till Oskarshamn lades ner. Persontrafiken var även nedlagd 2005-2011. Foto: M Améen

2.1 Befolkning

Orterna i de studerade stråken ligger i pärlbandsstruktur längs järnvägarna, vilket är naturligt eftersom de flesta kommit till eller utvecklats p g a järnvägen. Flertalet orter är medelstora eller små. Vissa av orterna är långsträckta, vilket ger ökade gångavstånd till järnvägsstationen jämfört med busshållplatsen.

Den södra delen av Stångådalsbanan missar dock viktiga orter, framför allt Mönsterås. Station finns i stället i Blomstermåla med täta bussförbindelser till Mönsterås.



Figur 2-2 Ortsstruktur med folkmängd i tätorter i östra Götaland. Källa: Kollektivtrafikstrategi 2050, Landstinget i Kalmar län, 2017

Av kommunerna i de studerade stråken har befolkningen de senaste 50 åren ökat kraftigt bara i residensstäderna Linköping och Kalmar. Oskarshamn och Mönsterås har haft en svag folkökning medan Eksjö, Nässjö, Kinda (Kisa) och Vimmerby har haft en svag folkminskning. I Högsby och Hultsfred har folkmängden minskat kraftigt.

Befolkningsutveckling	Sedan 1970	Sedan 2010
▶ Linköping	+54 %	+10 %
▶ Kalmar	+31 %	+10 %
▶ Oskarshamn	+5 %	+4 %
▶ Mönsterås	+1 %	+5 %
▶ Eksjö	-2 %	+10 %
▶ Nässjö	-6 %	+8 %
▶ Kinda	-6 %	+1 %
▶ Vimmerby	-8 %	+1 %
▶ Högsby	-27 %	+5 %
▶ Hultsfred	-27 %	+4 %

Figur 2-3 Befolkningsutvecklingen i Höglands- och Stångådalsstråken 1970-2019 resp 2010-2019.

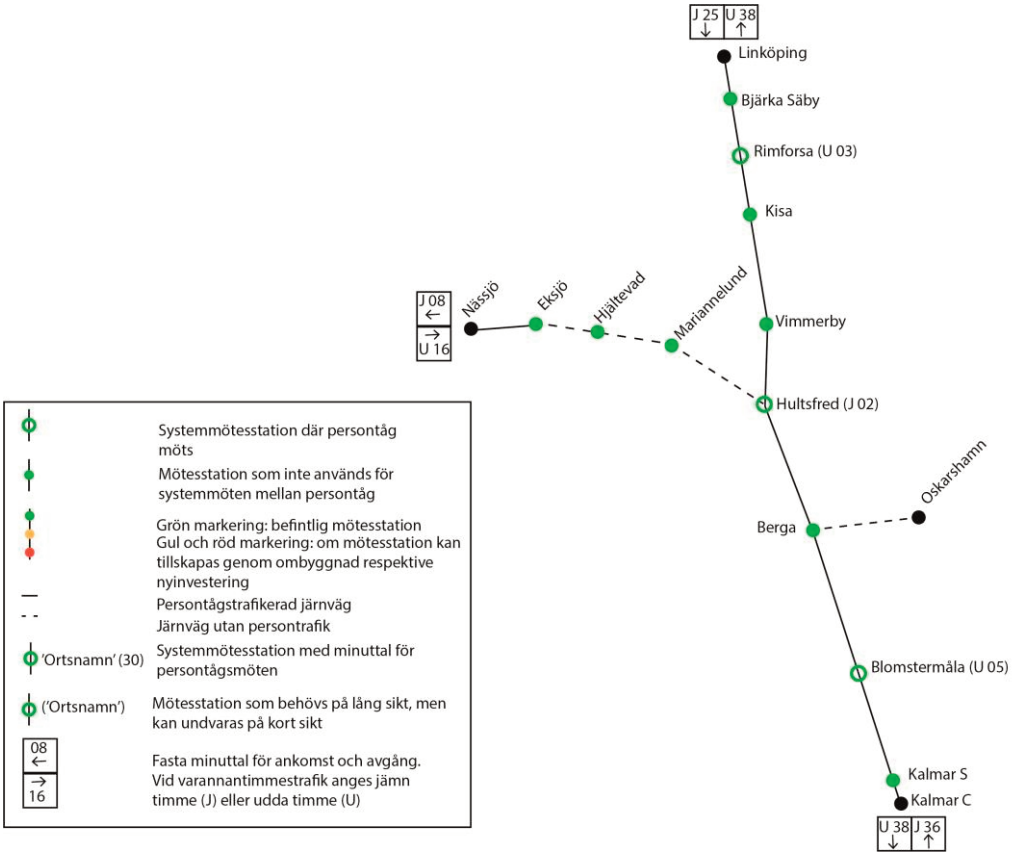
Det senaste decenniet har folkmängden ökat i alla kommunerna, vilket bl a beror på flyktingvågen runt 2015, men folkmängden i många av kommunerna ligger ändå klart under de tidigare nivåerna. Det är alltså uppenbart att det behövs kraftfulla åtgärder för att långsiktigt få en stabil uppåtgående befolkningstrend i ALH-kommunerna.

2.2 Järnvägar och kollektivtrafik

På bandelarna Linköping – Kalmar och Nässjö – Eksjö finns persontrafik med relativt lågt turutbud (c:a 8 dubbelturer). Turutbudet är så lågt att arbetspendlingen med tåg blir mycket begränsad. I kombination med buss går det dock ofta att pendla i de större resrelationerna.

Eksjö – Hultsfred lades persontrafiken ner 2014 och Berga – Oskarshamn 2019. På dessa bandelar finns godstrafiken kvar.

Genomgående tågresor Nässjö – Oskarshamn är således inte längre möjliga. Med buss krävs alltid minst ett och ofta två byten. De snabbaste förbindelserna 2014, innan den direkta tågtrafiken nedlades, var direkttåg på 2 timmar jämnt. Idag är restiden med byten aldrig under 2 timmar och 50 minuter och oftast över 3 timmar.



Figur 2-4 Nuvarande tågtrafikupplägg och mötesstationer på Höglandsbanan och Stångådalsbanan. I Mörlunda förekommer inte tågmöten i nuläget, men stationen relativt enkelt iordningställas.

Antalet mötesstationer i stråken är begränsade, vilket gör att det inte går att förtäta tågtrafiken på Stångådalsbanan nämnvärt med befintlig infrastruktur. Med nuvarande varannantimmestrafik går det inte att hitta något annat tidtabellsupplägg än det som tillämpas idag (möten i Rimforsa, Hultsfred och Blomstermåla). Mellan Nässjö och Eksjö finns inga mötesstationer, men sträckan är relativt kort. Där skulle en förtätning från dagens varannantimmestrafik till timmestrafik vara möjlig utan infrastrukturåtgärder och utan att fler fordon skulle behövas.

Banstandraden är varierande. Nytt spår finns Hjulsbro – Bjärka Säby[2] och till 2023 planeras nytt spår även Linköping – Hjulsbro. Eksjö – Hultsfred – Berga – Oskarshamn har en förhållandevis dålig banöverbyggnad med grusballast och skarvspår.[3] Där behövs på sikt upprustning. ATC[4] finns på Stångådalsbanan och Nässjö – Eksjö men inte Eksjö – Hultsfred och Berga – Oskarshamn. Det finns förslag på att utrusta Berga – Oskarshamn med ATC i samband med utbyggnaden av ny kombiterminal vid Kvastmossen. Fjärrblockering eller linjeblock finns inte på några av

[2] Nytt spår finns även på några andra kortare sträckor, t ex vid Opphem.

[3] På en kortare sträcka (ca 2 km) vid Målilla finns helsvetsat spår på betongslipers och makadam.

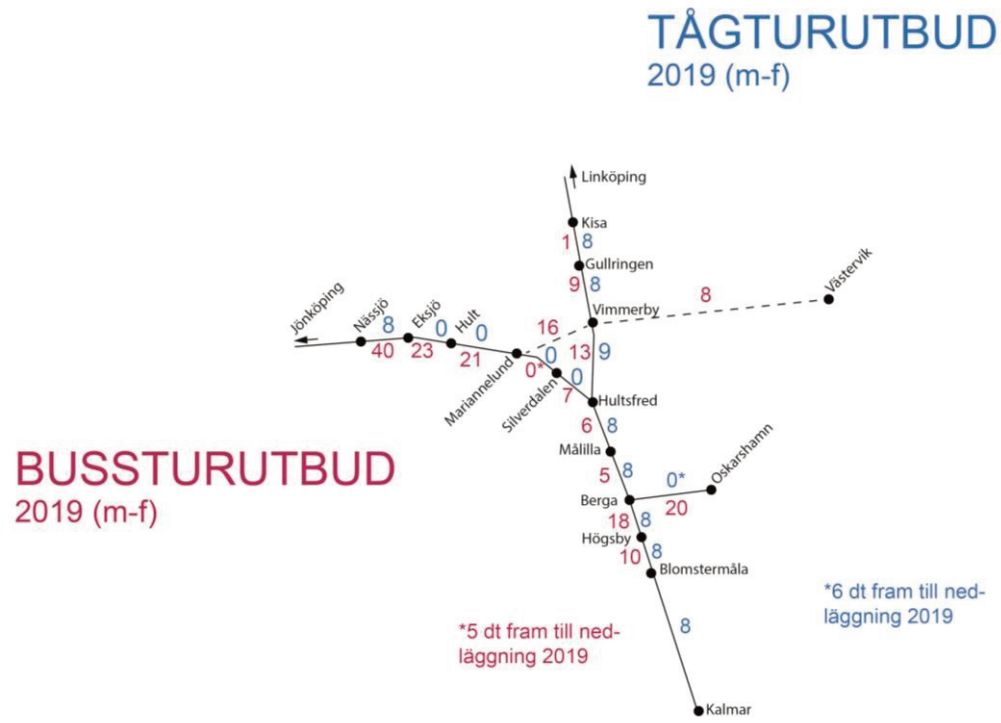
[4] Automatiskt tågstopp

banorna.[5] I Eksjö och Blomstermåla finns samtidig infart och moderna ställverk.[6] På övriga stationer saknas samtidig infart.

En väl utbyggd busstrafik finns Nässjö – Eksjö – Vimmerby, där det är timmestrafik. Hälften av turerna fortsätter till Västervik. Anslutningarna i Vimmerby mellan Kalmar/Hultsfred och Nässjö fungera oftast inte.[7] Mellan Nässjö och Eksjö finns ytterligare busslinjer. På delen Nässjö – Eksjö går ibland tåg och bussar i samma tidslägen. Krösatågen där har inte någon tydlig egen trafikuppgift. Även Hultsfred – Vimmerby finns tät busstrafik, som är överlagrad tågtrafiken, med vissa avgångar i samma tidslägen.

Oskarshamn – Berga – Högsby finns också en väl utbyggd busstrafik, men körvägarna varierar och tidtabellen är inte lika enkel och lättbegriplig som Nässjö – Västervik[8].

På övriga tågparallella sträckor finns busstrafik med lågt turutbud, som i huvudsak är anpassad för skolresor. Mellan Mariannelund och Lönneberga, där det också går en länsgräns, saknas busstrafik helt efter nedläggning av den lokala busslinjen Mariannelund – Hultsfred 2019.



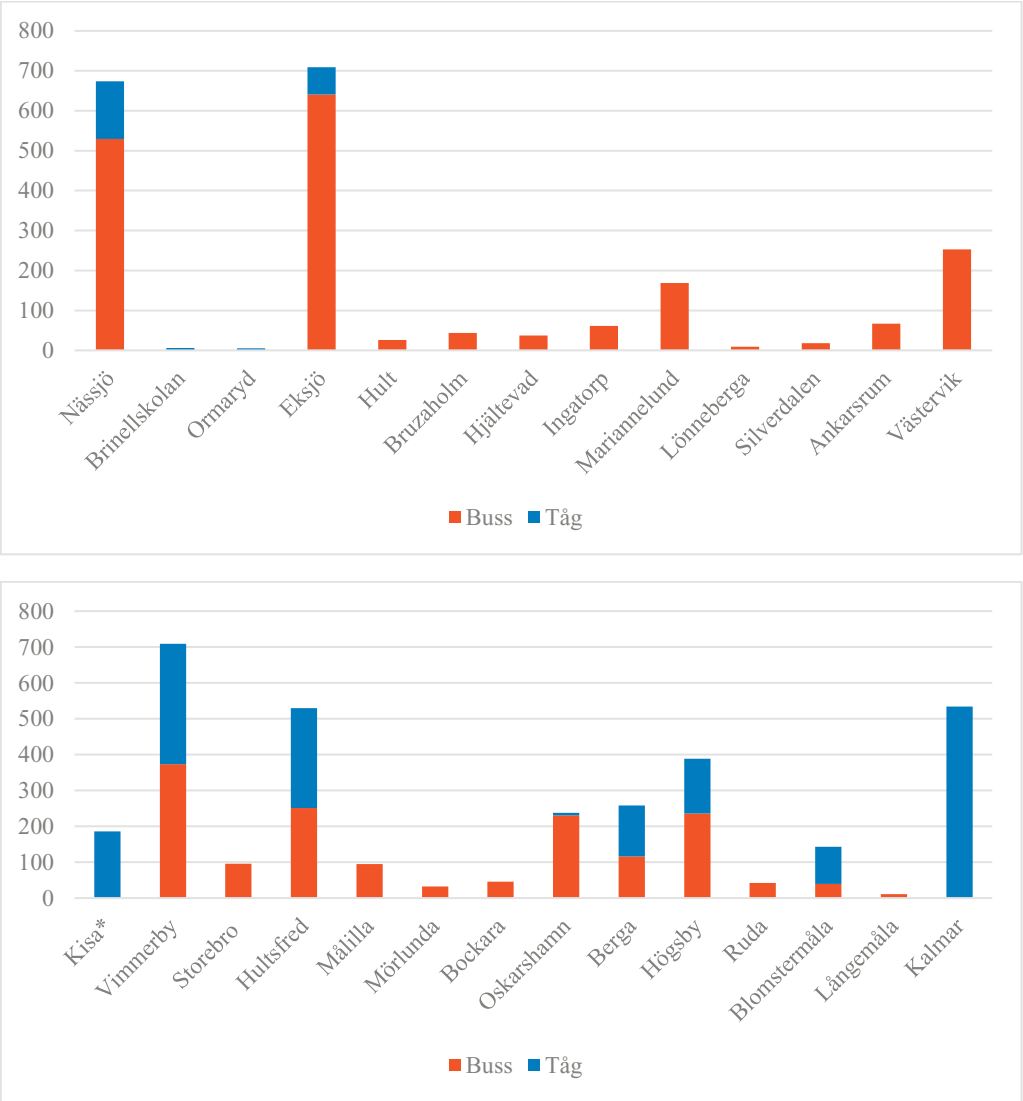
Figur 2-5 Turutbud med tåg och buss (antal dubbelturer m-f), hösten 2019.

[5] Dock finns radioblock Linköping-Bjärka Säby-Västervik

[6] Ställverk modell 59.

[7] Bussen mot Nässjö kör ofta c:a 5 minuter innan Kustpilen från Kalmar ankommer.

[8] Olika körvägar i Berga, många fotnoter i tidtabellen och olika turer skoldagar och lovdagar.



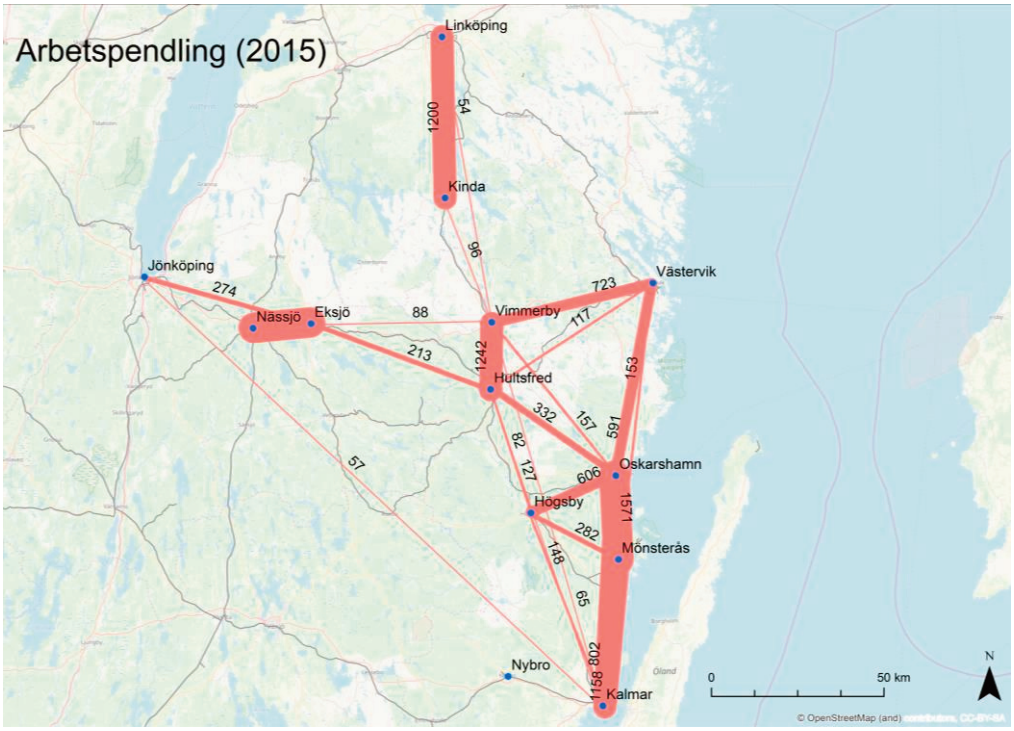
Figur 2-6 Antalet påstigande per vardag (2018) i orterna i stråken.

Kollektivresandet i stråken domineras av de stora orterna. I det öst-västliga stråket Nässjö-Västervik dominerar buss – även mellan Nässjö och Eksjö där det går Krösatåg. I det nord-sydliga Stångådalsstråket står tåg för ungefär halva resandet i de orter som har järnvägsstation. Sammantaget i de båda stråken står tåg för 38 % av resandet och buss för 62 %.

2.3 Arbetspendling

De viktigaste arbetsplatserna i de studerade stråken finns i de större städerna. Linköping och Kalmar är dominerande som målpunkter, men även Oskarshamn är

viktig med omfattande näringsliv samt sjukhus[9] och en inpendling som är dubbelt så stor som utpendlingen. I Hultsfred finns träindustri medan metall- och livsmedelsindustri dominerar i Vimmerby. I Högsby har Migrationsverket och Länstrafiken (KLT) kontor. I Nässjö är järnvägsrelaterade verksamheter alltjämt av stor betydelse. I Eksjö dominerar offentliga arbetsgivare med Höglandssjukhuset som största arbetsplats.



Figur 2-7 Arbetspendling mellan kommuner, summa båda riktningar, alla trafikslag (SCB 2015).

De starkaste pendlingsstråken är mellan grannkommuner inom samma län. Pendlingsströmmar på över 1 000 personer finns Nässjö – Eksjö (1760 personer), Vimmerby – Hultsfred (1242), Kinda – Linköping (1200) och Mönsterås – Kalmar (1158). Mönsterås – Oskarshamn (1571) har också omfattande pendling, som dock inte sker i något av järnvägsstråken.

På längre sträckor är pendlingsströmmaran små. Särskilt över länsgränserna är det få som pendlar. Men det bör noteras att Eksjö – Hultsfred, där järnvägen går, har det största pendlingsflödet över länsgräns (213) med mer än dubbelt så stor pendling som Eksjö – Vimmerby (88), där nuvarande busstrafik kör. Hultsfred – Oskarshamn (332) har mer än 50 % större pendling än någon av de länsgränsöverskridande relationerna.

[9] Arbetspendling till Oskarshamns sjukhus samt patient- och anhörigresor från mellersta delarna av Kalmar län, bl a från Hultsfred och Högsby kommuner.

2.4 Skolresor

Gymnasieskolor med ett brett spektrum av utbildningslinjer finns i flertalet kommuncentra. I Högsby finns en mindre gymnasieskola och i Kisa saknas gymnasium. Det innebär att det finns ett resbehov från främst mindre orter in till gymnasieorter, bl a från de sju tätorterna mellan Eksjö och Hultsfred.

2.5 Tjänsteresor

Tjänsteresandet sker främst på längre sträckor, t ex Kalmar – Linköping/Stockholm. I nuläget är bytesresor via Alvesta något snabbare i de resrelationerna och erbjuder dessutom fler förbindelser. För resor Oskarshamn – Linköping/Stockholm är resor via Berga med Kustpilen det snabbaste, men likväl ganska långsamt och ombekvämt[10]. I stråket Hultsfred – Eksjö – Nässjö är sannolikt potentialen för tjänsteresor lägre.

2.6 Turistresor

Kalmar län är Sveriges 4:e största region sett till antalet gästnätter under sommaren[11]. Besöksnäringen i Kalmar län har de senaste 10 åren vuxit med 22 %, vilket 5 gånger snabbare än arbetsmarknaden som helhet.[12] Astrid Lindgrens värld[13] med c:a en halv miljon besökare och Kalmar slott med över 100 000 besökare är viktiga målpunkter. I den del av stråken som ligger i Jönköpings län är gamla staden i Eksjö med sin trähusbebyggelse ett viktigt besöksmål. De största besöksmålen är alla lätta att nå med tåg.

2.7 Gotlandsresor

Det finns potential för tågmatning till och från Gotlandsbåtarna i Oskarshamn. Det största resandeunderlaget utgörs av turistresor under sommarhalvåret, men även t ex tjänsteresor är av betydelse. Resor till och från Gotlandsbåtarna sker till helt dominerande del med bil i nuläget.

[10] Två byten (Berga och Linköping)

[11] Källa: Tidningen Barometern 2018-10-09. Kalmar län är störst utanför de tre storstadsregionerna.

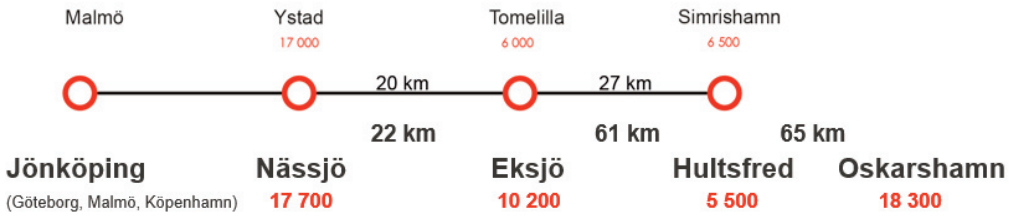
[12] Källa: Tidningen Östra Småland 2019-02-26

[13] Källa: Astrid Lindgrens värld, Wikipedia

3. Jämförelser med annan regionaltågstrafik med måttligt resandeunderlag

För att få perspektiv på vilken resandepotential Höglandsbanan och dess anslutningar har, kan jämförelser göras med annan tågtrafik som har ett likvärdigt trafikunderlag. Österlenbanan i Skåne är intressant som jämförelseobjekt av flera skäl:

- Tätorterna är av samma storlek[14]
- Orterna ligger i pärlbandsstruktur längs järnvägen.
- Både Österlen och östra Småland är turistregioner med ett omfattande sommarresande.
- Utgångsläget är oelektrifierade järnvägar med varierande banstandard och lågt turutbud som går mellan två län i samma landskap.
- Bra kopplingar till storstadsregioner som ligger på längre avstånd, men inga större städer ligger inom pendlingsavstånd.



Figur 3-1 Analogin är tydlig mellan Höglandsbanan och Österlenbanan. Figuren visar tätortsbefolkningen i berörda kommuncentra och järnvägsavstånden däremellan.

Höglandsbanan har ett väl så stort resandeunderlag som Österlenbanan, vilket framgår av Figur 3-1. Nässjö motsvaras av Ystad, Eksjö av Tomelilla och Hultsfred av Simrishamn. Därutöver har Höglandsbanan resandeunderlag öster om Hultsfred (främst Oskarshamn), som inte har någon motsvarighet på Österlenbanan. Avstånden är dock längre på Höglandsbanan.

Beslut om elektrifiering och upprustning av Österlenbanan fattades i samband med att Region Skåne bildades 1999 och Malmöhus och Kristianstads län slogs ihop. Då blev Österlenbanan en viktig infrastruktursatsning för att överbrygga den tidigare länsgränsen. C:a 180 mkr satsades inledningsvis och sedan har ytterligare investeringar genomförts. Banan rustades upp till 140 km/h. Elektrifieringen innebar att genomgående Pågatåg kunde börja köras Simrishamn – Ystad – Malmö.

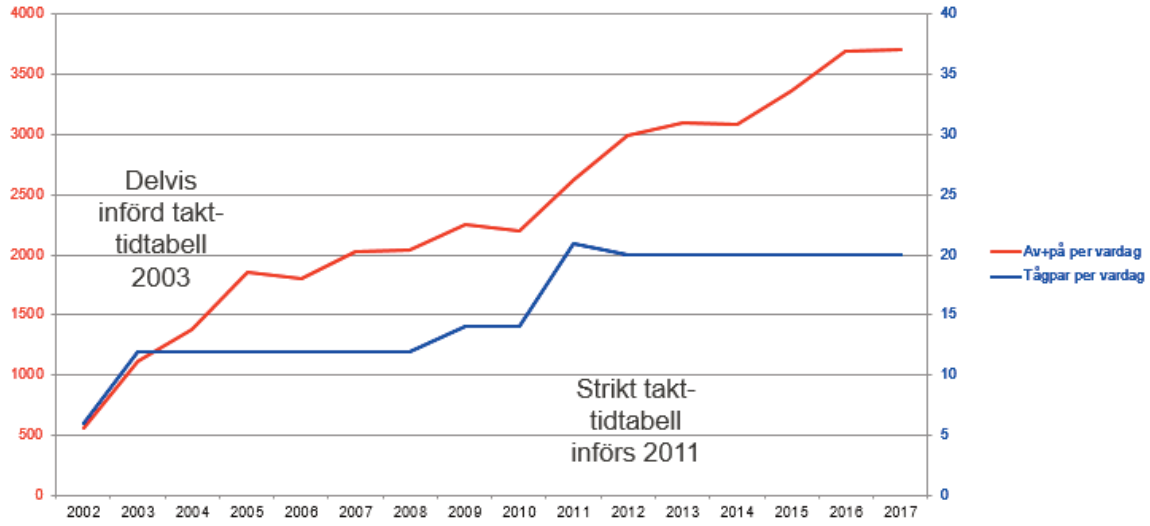
[14] Kommuncentra på sträckan har 5 000 – 20 000 inv och övriga tätorter har 200 – 1 500 inv.



Figur 3-2 Före elektrifiering och banupprustning. Tomelilla station 1992. Källa: Vykort



Figur 3-3 Efter elektrifiering och banupprustning. Tomelilla station 2014. Foto: Källa: järnväg.net, foto: Frederik Tellerup



Figur 3-4 Utvecklingen av turutbud (blå linje) och resande per vardag (röd linje) Ystad – Simrishamn.

Av Figur 3-4 framgår att turutbudet byggts ut kraftigt[15], men att resandet ökat nästan dubbelt så mycket. Första stora resandeökningen kom 2003, när det blev genomgående Pågatåg till Malmö och en ökning av turutbudet till 12 dubbelturer.[16] När turutbudet fördubblades så ökade resandet med en faktor 3. När det sedan blev strikt timmestrafik med fasta minuttal alla veckodagar, skedde en ännu större resandeökning. Idag är det 6 gånger fler resenärer än innan Pågatågstrafiken öppnades.

Resandeökningarna bör kunna bli lika stora längs Höglandsbanan som på Österlenbanan.

[15] Drygt 3 gånger större turutbud och 6 gånger större resande.

[16] 1h-trafik i rusningstid och varannantimmestrafik i lågtrafiktid.

4. Förslag på målstandard

Mot bakgrund av erfarenheterna från Österlenbanan och tidigare trafik med Krösatågen Nässjö-Oskarshamn kan en målstandrad för Höglandsbanan och den anslutande Stångådalsbanan ställas upp enligt följande:

- På lång sikt timmestrafik på alla linjer hela trafikdygnet alla dagar
- På medellång sikt timmestrafik i rusningstid, i övrigt varannantimmestrafik
- På kort sikt ett begränsat antal turer i varje riktning i anslutning till Gotlandsfärjorna och som komplement till tågen på Stångådalsbanan.
- Alla tåg får samma uppehållsmönster (svårt med olika uppehållmönster på enkelspåriga banor, särskilt på längre sträckor)
- Förkortade restider (ev etappvis genomförande), i alla fall på sikt
- För robusthet behövs minst en ledig mötesstation mellan varje systemmötesstation för att klara godstågsmöten och skapa möjligheter att flytta möten vid t ex tågförseningar.
- Kostnadseffektivitet avseende drift, fordonsutnyttjade och infrastruktur
- Bytespunkter i Hultsfred och Berga samt i Kalmar, Linköping och Nässjö
- Bra bussanslutningar, möjligheter till minskad parallellgående busstrafik tas till vara.
- Förutsättningar för utvecklad godstågstrafik skapas.[17]

[17] På Österlenbanan finns ingen godstrafik, så i det avseendet skiljer sig banorna åt.

5. Förslag på trafikupplägg

5.1 Trafikeringsförslag för persontåg på medellång och lång sikt

Eftersom Stångådalsbanan är den längsta linjen i östra Småland och mötesplatserna där ligger glest, blir det den banan som bestämmer möjlig tidtabell.

Vid förtätning till timmestrafik på Stångådalsbanan är egentligen bara två trafikupplägg möjliga om inte ett stort antal nya mötesstationer ska behöva byggas:

- Befintligt trafikupplägg med systemmöten i Rimforsa, Hultsfred och Blomstermåla kompletteras med möten i Tannefors, Gullringen och Berga.
- Tidtabellen förskjuts 15 minuter, vilket innebär att systemmötena sker i Bjärka Säby, Kisa, Vimmerby, Mörlunda, Ruda och Rockneby.

I båda trafikuppläggen anpassas tågen Nässjö – Hultsfred och Berga – Oskarshamn till tiderna på Stångådalsbanan med korta anslutningstider i Hultsfred och Berga. Om Höglandsbanan elektrifieras och timmestrafik införs på hela sträckan bör övervägas om de lokala tågen Jönköping – Eksjö ska vara kvar eller ersättas av genomgående tåg Jönköping – Oskarshamn via Nässjö och Hultsfred. Trafikeringsförslagen utgår dock från att Höglandsbanan öster om Eksjö är oelektrifierad och att Höglandsbanans tåg från Oskarshamn har Nässjö som ändpunkt.

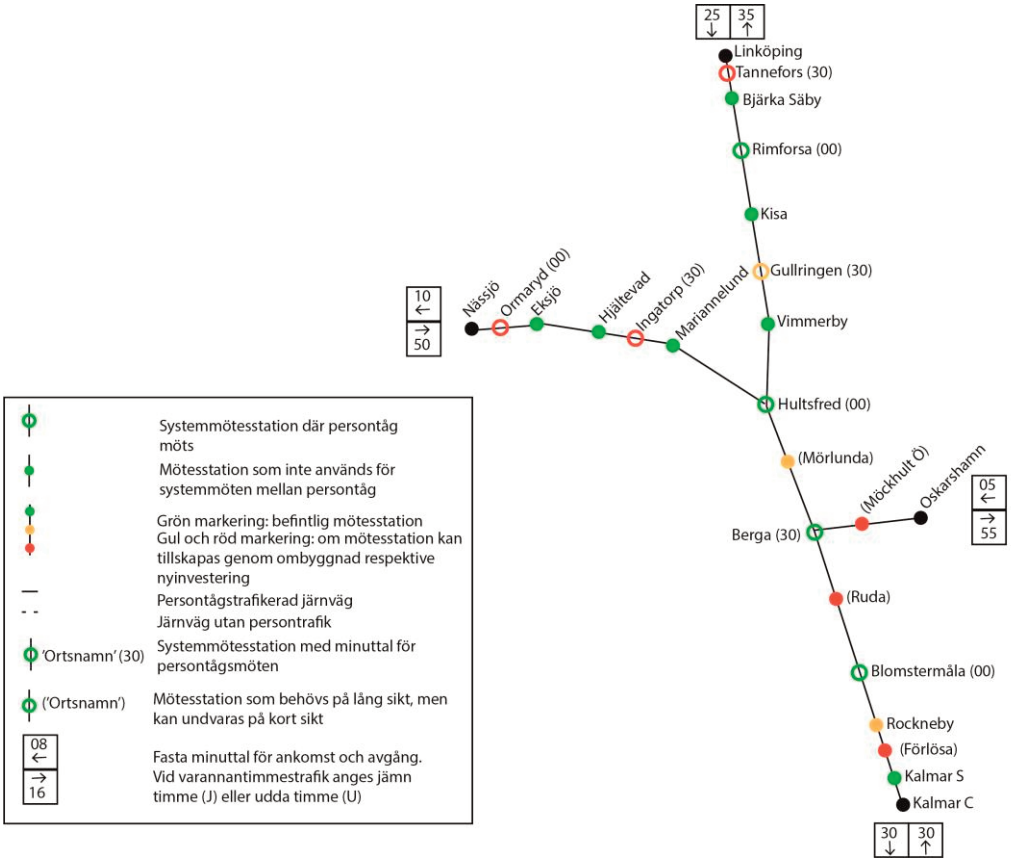
Utveckling av befintligt trafikupplägg innebär:

- Bra anslutningar mellan tåglinjerna i Hultsfred och Berga och möjlighet till bra bussanslutning i bl a Mariannelund.
- Ganska långa bytestider till snabbtåg i Linköping (ca 25 min) och mycket långa bytestider i Nässjö ca 45 resp 55 min).[18]
- Ungefär oförändrade restider jämfört med nuläget.
- Förutsätter på medellång sikt en ombyggd och 3 nya mötesstationer[19]. På lång sikt behövs ytterligare en ombyggd och 3 nya mötesstationer[20] (summa 8 stationer).
- Upp till 12 tursatta fordon (jämfört med 5 idag).
- Bra bussanslutningar och reducerad tågparallell busstrafik

[18] Förutsätter nuvarande fjärrtågstider (SJ2000) i Linköping och Nässjö

[19] Ombyggnad av Gullringen samt nybyggnad av Tannefors, Ormaryd och Ingatorp

[20] Ombyggnad av Rockneby (Mörlunda kan tas i bruk med endast små anpassningar) samt nybyggnad av Möckhult Ö, Ruda och Förlösa



Figur 5-1 Utveckling av befintligt trafikupplägg på Stångådalsbanan med anslutningar till Nässjö och Oskarshamn med systemmötesstationer och ungefärliga tidslägen angivna.

Alternativet är ett nytt trafikupplägg, där alla tider förskjuts 15 minuter och där systemmötena hamnar mitt emellan mötesstationerna i det ovan beskriva alternativet. Konsekvenserna av det nya trafikupplägget jämfört med utveckling av det befintliga är:

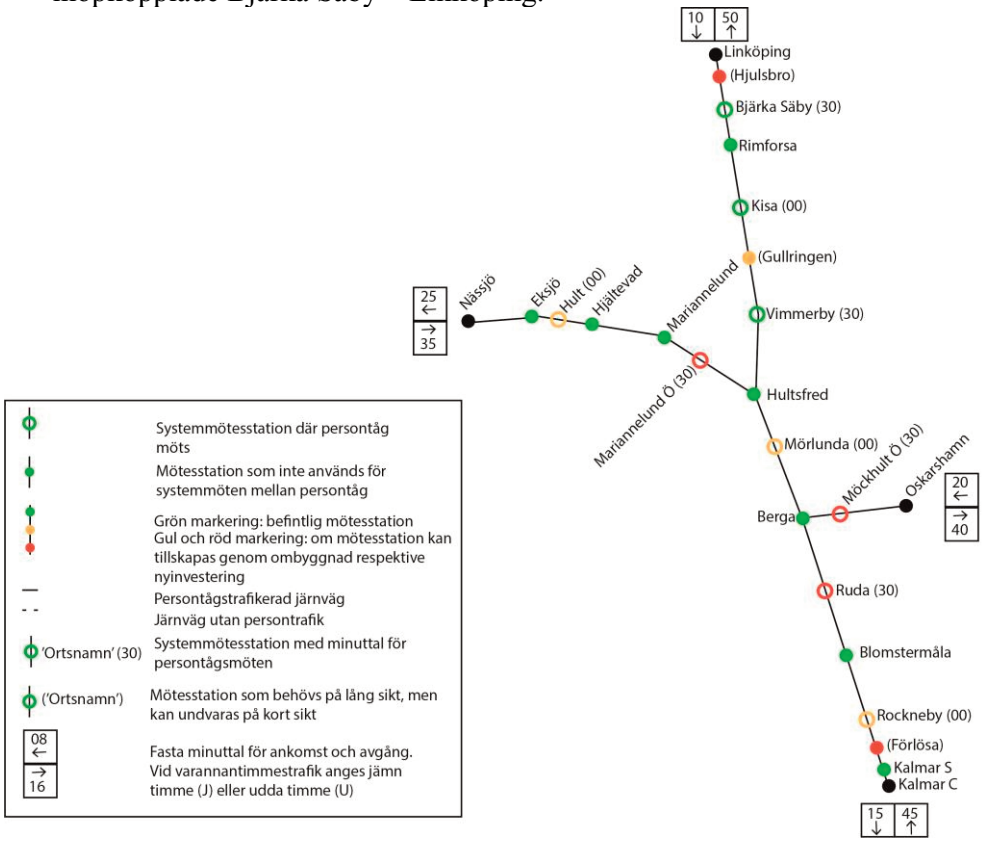
- Samma bra anslutningar mellan tåglinjerna i Hultsfred och Berga förutom att det inte blir bytesmöjlighet i Berga i relationen Oskarshamn – Kalmar.
- 15 minuter kortare bytestider till snabbtåg i Linköping (ca 10 min) och 15 minuter kortare bytestider i Nässjö (ca 30 resp 40 min).[21]
- Samma restider på medellång sikt och något snabbare resor på lång sikt.
- Förutsätter på medellång sikt 3 nya och 2 ombyggda mötesstationer[22]. På lång sikt behövs ytterligare 1 ombyggd och 2 nya mötesstationer[23] (summa 8 stationer, d v s samma antal på lång sikt som i alternativ befintligt tågtrafikupplägg men en mer på medellång sikt).
- Upp till 12 tursatta fordon (samma antal som vid utveckling av befintligt trafikupplägg).

[21] Förutsätter nuvarande fjärrtågstider (SJ2000) i Linköping och Nässjö

[22] Nya mötesstationer i Ruda, Möckhult Ö och Mariannelund Ö. Ombyggda mötesstationer Rockneby och Hult (Mörlunda kan tas i bruk med endast små anpassningar)

[23] Ombyggnad av Gullringen samt nybyggnad samt nybyggnad av Förlösa och Hjulsbro

- Bra bussanslutningar och reducerad tågparallell busstrafik (samma som vid utveckling av befintligt trafikupplägg).
- Åtminstone inledningsvis förutsätts att tågen från Kalmar och Västervik går ihopkopplade Bjärka Säby – Linköping.

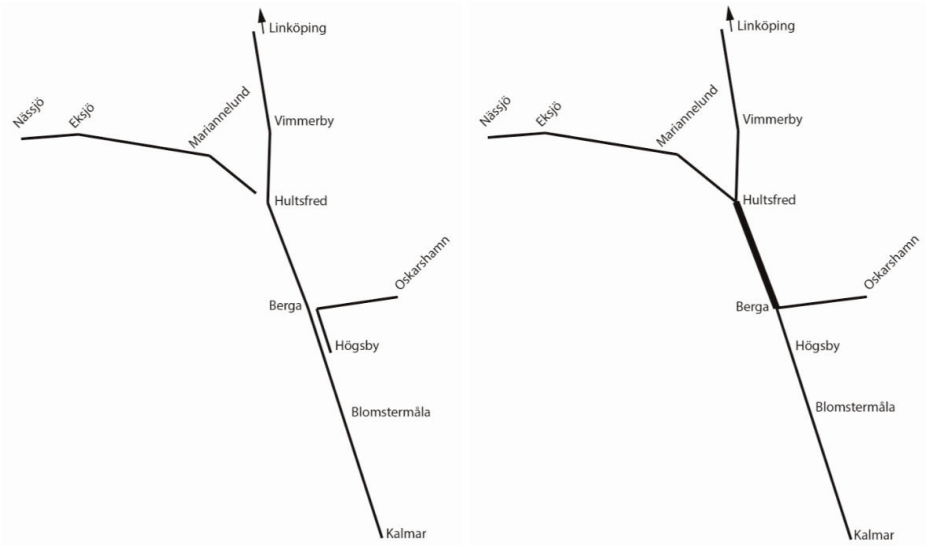


Figur 5-2 Nytt trafikupplägg på Stångådalsbanan, där mötena förskjuts 15 minuter jämfört med idag. Systemmötesstationer och ungefärliga tidslägen angivna. Korta anslutningar mot Oskarshamn och Nässjö gör att mötena även på de banorna flyttas. Mariannelund Ö är en ny mötesstation som behöver anläggas mellan Mariannelund och Lönneberga.

Skillnaden mellan alternativen är måttliga, men **nytt trafikupplägg rekommenderas** framför allt p g a bättre anslutningar i Linköping och Nässjö.

Nytt trafikupplägg kan trafikeras enligt två varianter:

1. Tidspassade byten i Hultsfred och Berga (variant 1)
2. Ihop- och särkoppling av tåg i Hultsfred och Berga (variant 2)



Figur 5-3 Nytt trafikupplägg med byten i Hultsfred och Berga (variant 1) eller med genomgående tåg (variant 2).

Principtidtabeller för de två varianterna framgår av bilaga.

Variant 2 (genomgående tåg) innebär:

- Bekvämare anslutningar i Hultsfred och Berga.
- Ökad störningskänslighet p g a av- och påkopplingar
- Inga direkta tågresor Högsby – Oskarshamn, vilket kan åstadkommas till låg kostnad i variant 1.
- Samma restider och ungefär samma trafikekonomi

Slutsatsen är att **varianterna är** relativt **likvärdiga**.

Var tågen ska stanna får stor betydelse för vilken tidtabell som är möjlig. Nuvarande uppehållsbild Kalmar – Linköping är lämplig för långväga regionaltåg.

Möjligen skulle uppehåll för resandeutbyte i Målilla (1 400 inv) kunna övervägas om det finns tidtabellsmässigt utrymme, vilket är osäkert. Det är en fråga som behöver utredas ytterligare om den blir aktuell.

Mellan Nässjö och Hultsfred blir den genomsnittliga reslängden kortare än på Stångådalsbanan och orterna ligger tätare och är mindre. Där kan därför fler stationsuppehåll övervägas. I huvudsak kan tåguppehåll i tätorterna (= de tidigare stationsorterna) vara intressanta. Silverdalen och Lönneberga ligger nära varandra och bör därför kunna betjänas av en gemensam station.[24] Silverdalen har bästa läget medan Lönneberga har ett namn som kan användas i marknadsföringen. Flera av orterna på delen Eksjö – Berga är långsträckta (t ex Mariannelund) eller ligger relativt långt från station (t ex Ingatorp och Hult), vilket innebär att

[24] Lönneberga är inte tätort och ligger mindre än 2 km från Silverdalen.

gångavstånden i vissa fall kommer att öka om busslinjer ersätts av tågtrafik med befintliga stationslägen. Detta kompenseras med att tågets åktid är kortare.

På delen Nässjö – Eksjö kan det i framtiden bli aktuellt med eltåg, som utgår från Jönköping, vilket innebär att det blir dubbla tågtrafiksystem. Eltågen blir då den mer lokala linjen. Stationen i Ormaryd (210 inv) är i minsta laget för att motivera tåguppehåll, men orten är svårnådd med buss. Om stationen ska finnas kvar, bör endast eltågen stanna där. Även för Brinellskolan kan uppehåll med enbart eltåg till/från Jönköping övervägas. På sträckan Berga – Oskarshamn finns inga orter som motiverar tåguppehåll.

Restiderna styrs av var mötesstationerna ligger. I nuläget är körtiden mellan mötesstationerna ofta 15 eller 30 minuter, vilket gör att smärre körtidsförkortningar svårligen kan ge kortare restider då det är dyrt att flytta eller bygga nya mötesstationer. På lång sikt, med banupprustning och hastighetshöjning, kan restiderna på Stångådalsbanan minskas med c:a 6 minuter[25]. Även om inte den genomsnittliga tidsvinsten blir så stor, så innebär kortare körtider att tidsmarginalerna ökar och därmed förutsättningarna för punktligare tåg.

En bidragande orsak till svårigheten att förkorta körtiderna är att ökat turutbud innebär fler tågmöten, som tar tid och kräver större tidsmarginaler.
På medellång sikt kan inte restiderna förkortas.

Busstrafiken behöver anpassas vid en tågsatsning, dels genom matning till tågen (som Mönsterås – Blomstermåla), dels eftersom parallellgående busstrafik av ekonomiska skäl bör reduceras. Följande förändringar av busstrafiken bör övervägas:

- Beräkningarna bygger på att busstrafiken Nässjö – Eksjö kan reduceras från 40 till 18 dubbelturer (24 på medellång sikt), som läggs i luckan mitt emellan tågen och med takttidtabell.[26] Om även en lokal täglinje körs Jönköping – Nässjö – Eksjö så kan ytterligare busstrafik utgå.
- Eksjö – Mariannelund täcker tåget in samtliga tätorter, busslinje 325 med 16 dubbelturer kan utgå. Den lokala busslinjen 330 Eksjö – Mariannelund behöver finnas kvar.
- Mariannelund – Vimmerby anpassas bussarna till tåget med ca 6 minuters bytestid i Mariannelund. Hälften av turerna körs vidare till Västervik som idag. Restiden Nässjö – Vimmerby blir c:a 7 minuter kortare inklusive bytestid.
- Hultsfred – Vimmerby läggs bussturerna i luckan mellan tågen (oförändrat bussutbud).
- Mellan Oskarshamn och Berga reduceras busstrafiken från 20 till 5 dubbelturer. I variant 1 med genomgående tåg Oskarshamn – Berga – Högsby slopas all lokal busstrafik Berga – Högsby (15 dt). I variant 2 finns busstrafiken kvar Berga – Högsby, med anpassning till Oskarshamnstågen i Berga.

[25] Bara i ändarna kan restidsvinsten tillgodogöras eftersom mötesstationerna ligger fast.

[26] Linje 301 går Nässjö-Eksjö-Vetlanda. Delen Eksjö-Vetlanda påverkas inte av förslaget.

5.2 Trafikering på kort sikt; vad kan göras för att komma igång?

De trafiklösningar som föreslås på medellång och lång sikt kräver omfattande infrastrukturinvesteringar. För att snabbt kunna komma igång med trafik på Höglandsbanan – med siktet inställt på att satsa på en mer omfattande trafikering – föreslås följande trafikeringsåtgärder:

- Återinför första morgontåget på Stångådalsbanan så att det utgår från Oskarshamn på morgonen och går till Oskarshamn på kvällen.
- Tillskapa tåganslutningar till Gotlandsfärjorna i Oskarshamn mot Nässjö. Det är särskilt viktigt när det gäller kvällsfärjorna som går året runt.

Det kan också övervägas att anordna en morgonförbindelse Mariannelund – Nässjö som passar skoltiderna i Eksjö och ger god anslutning till fjärrtågen i Nässjö. Avsikten är att ersätta några förstärkningsbussar som går på sträckan. Detta förslag ingår dock inte i kalkylen.

I samband med att de lokala tågen Oskarshamn – Berga slopades i juni 2019 så avkortades även första morgonturen mot Linköping så att den numer börjar i Hultsfred. Den avgick tidigare från Oskarshamn kl 4.49 och gav en resmöjlighet till Stockholm med ankomst kl 9.28 med bara ett byte. Numer krävs från Oskarshamn två byten och det går det inte att vara i Stockholm förrän kl 10.34.

På kvällen fanns en motsvarande förbindelse som ankom till Oskarshamn kl 22.49, vilken hade anslutning från Stockholm kl 18.28. Denna tur är idag också avkortad till Hultsfred. Tidtabell framgår av nedanstående tabell. Den nya delen av turerna är markerade med beige bakgrund.

avg Stockholm C	*18.23*	**Oskarshamn**	**4.49**
Linköping	**20.25**	**Berga**	**5.09**
Vimmerby	**21.49**	**Hultsfred**	**5.34**
Hultsfred	**22.04**	**Vimmerby**	**5.49**
Berga	**22.28**	**Linköping**	**7.20**
Oskarshamn	**22.49**	*ank Stockholm C*	*9.28*

När det gäller färjetrafiken med Destination Gotland finns en helårstur som ankommer till Oskarshamn kl 19.15 och avgår och avgår kl 20.10.[27] Under sommarsäsongen finns en tur som ankommer kl 10.40 och avgår kl 11.30.[28] Skräddarsydda tåganslutningar till och från Jönköping/Nässjö skulle kunna läggas in, vilka alla kan få förbindelser med Malmö – se nedanstående tidtabell.

[27] Tiderna varierar mellan olika veckodagar, men för att tåganslutningar ska fungera behöver färjetiderna justeras så att det blir samma tidslägen alla dagar.

[28] Tiderna varierar mellan olika veckodagar, men för att tåganslutningar ska fungera behöver färjetiderna justeras så att det blir samma tidslägen alla dagar.

	29			30	31
Jönköping	**7.50**	*17.05*	*t Oskarshamn, färja*	*10.40*	*19.15*
Nässjö	**8.30**	*17.41*	**Oskarshamn**	**11.00**	**19.50**
ank Stockholm C	-	*20.34*	**Berga**	**11.18**	**20.08**
avg Malmö C	*6.04*	*15.10*	**Hultsfred**	**11.45**	**20.37**
Nässjö	**8.35**	**17.50**	**Eksjö**	**12.30**	**21.22**
Eksjö	**8.50**	**18.05**	**Nässjö**	**12.45**	**21.40**
Hultsfred	**9.35**	**18.50**	*ank Malmö C*	*14.54*	*23.54*
Berga	**10.03**	**19.17**	*avg Stockholm C*	*9.33*	*19.25*
Oskarshamn	**10.21**	**19.35**	**Nässjö**	*12.53*	**22.00**
fr Oskarshamn, färja	*11.30*	*20.10*	**Jönköping**	*13.27*	**22.35**

På detta sätt kan Gotlandsfärjorna i Oskarshamn få dagliga anslutningar med en stor del av södra Sverige.

I det korta tidsperspektivet förutsätter inte beräkningarna att någon busstrafik tas bort.

5.3 Förutsättningar för utvecklad godstågstrafik

I nuläget finns på vardagar c:a 2 godstågspar Mönsterås bruk – Kalmar och ett genomgående godstågspar Oskarshamn – Nässjö. Dessutom finns tåg Hjältevad – Nässjö. Godskunder idag är bl a OKAB i Oskarshamn, IKEA Industry i Hultsfred och Vida Timber i Hjältevad samt Mönsterås bruk.

Förutsättningar för utvecklad godstrafik finns i båda föreslagna persontrafikupplägen. Av tidtabellsbilagan framgår möjliga tidslägen för godståg, dels Oskarshamn – Hultsfred – Nässjö, dels Mönsterås bruk – Kalmar. De tidskanaler som finns inlagda kan användas varje timme, dock är det inte möjligt att köra godståg samtidigt i båda riktningarna. Men sammantaget går det att utöka godstrafiken kraftigt jämfört med nuläget. Åtminstone 3 godstågpar är möjliga på båda sträckorna.

Med den nya järnvägsanknutna kombiterminalen vid Kvastmossen i Oskarshamn finns förutsättningar för nya och ökade godstransporter med järnväg för bl a Scania.

[29] Gör främst på sammarhalvåret. Tågmöten i Tenhult, Forserum, Äng och Mörlunda

[30] Går främst på sommarhalvåret

[31] Möten i Mörlunda (som behöver göras om byggas ut), Äng och Tenhult

6. Trafikekonomisk kalkyl

Den trafikekonomiska kalkylen bygger på en översiktlig resandeprognos och genomsnittliga à-priser för kostnader och intäkter[32]. Den ger därmed storleksordningen på de ekonomiska konsekvenserna för de olika alternativen.

Nedan görs beräkningarna för en samlad utbyggnad av trafiken på medellång och lång sikt.

Följande parametrar har använts:

- Fordonskostnad regionbuss (drift + kapital): 24 kr/fordonskm
- Fordonskostnad motorvagn (drift): 44 kr/fordonskm[33]
- Fordonskostnad motorvagn (kapital): 4,4 mkr/år[34]
- Trafikverkets redovisade avstånd på järnväg
- Uppmätta avstånd för busstrafiken
- 350 vardagsekvivalenter för beräkning av tågtrafikproduktionen
- 320 vardagsekvivalenter för beräkning av busstrafikproduktionen
- Genomsnittlig intäkt per resa (exkl moms) i nuläget och förslagen: 35 kr (antagande). Det ger c:a 40 % kostnadstäckningsgrad i nuläget för tåg- och busstrafiken i de stråk som utreds.
- 300 vardagsekvivalenter för beräkning av intäkterna

Erfarenheten från Österlenbanan var att resandet på kort sikt blev 3 gånger så stort när turutbudet fördubblades. På längre sikt, när det blev strikt timmestrafik, ökade resandet med 6 gånger jämfört med utgångsläget. För Höglandsbanan och Stångådalsbanan gör vi de mer försiktiga antagandena att resandet ökar med 1,75 i det medellånga tidsperspektivet (till 2025) och ytterligare med 1,75 på lång sikt (2035). Det innebär att det långsiktiga resandet jämfört med nuläget blir drygt 3 gånger så stort.

Den trafikekonomiska kalkylen är gjord i 2019 års penningvärde.

Resultaten redovisas i nedanstående tabell.

[32] Källa: Skånetrafikens trafikekonomiska nyckeltal 2014-11-26, rev 2018-11-16

[33] Samma driftkostnad antas som för X61

[34] Inköpspris 60 mkr inkl 10 % vagnreserv, 25 års avskrivningstid, 4 % ränta

	Nuläge	Medellång sikt	Lång sikt
Resor (milj per år)	1,8	3,1	5,4
Intäkter (mkr/år)	62	107	188
Kostnader (mkr/år)	154	224	287
Skattebidrag (mkr/år)	92	117	99
Kostnadstäckning	40 %	48 %	66 %
Skattebidrag per resa (kr)	51	38	18

Figur 6-1 Tabell som sammanfattar resande och trafikekonomi på medellång sikt (2025) och lång sikt (2035).

Av tabellen framgår att skattebidraget ökar när trafiken byggs ut, men att trafikekonomin sedan förbättras så att skattebidraget på lång sikt endast bedöms öka måttligt jämfört med nuläget. Det blir alltså en puckel för skattebidraget när kostnadsökningen har gjorts och innan resandet och intäkterna börjat komma ifatt. Skattebidraget per resa minskar kraftigt när trafiken byggs ut. Trafiken blir alltså betydligt mer effektiv.

Med utbyggd tågtrafik förbättras den regionala samverkan och dynamiken mellan orterna. Alla tågorter får pendlingsmöjligheter på max en timme till regionalt eller delregionalt centrum.[35]

På kort sikt har antagits att första och sista Linköpingståget på Stångådalsbanan förlängs från Hultsfred till Oskarshamn samt att alla Gotlandsbåtar i Oskarshamn får tåganslutning med Nässjö/Jönköping. Antalet resor bedöms öka med 46 000 per år[36] och intäkterna ökar med 3,23 mkr/år.[37] Driftkostnaden, som bygger på samma à-priser som ovan samt att ingen av turerna dimensionerar antalet fordon, blir 8,68 mkr/år.[38] Det ökade skattebidraget blir därmed 5,45 mkr/år. Av det ökade skattebidraget avser 0,46 mkr förlängda Stångådalståg och 4,99 mkr/år Höglandsbanetåg till och från Gotlandsbåtarna. Med dessa förutsättningar blir skattebidraget per resa 118 kr och marginalkostnadstäckningen 37 %.

[35] Som regionala centra räknas residensstäderna (Kalmar, Linköping och Jönköping). Som delregionala centra räknas övriga städer med minst 15 000 invånare i tätorten (Oskarshamn, Västervik och Nässjö)

[36] 1 540 turer (610 Stångådalståg + 930 Höglandsbanetåg) x 30 påstigande per tur (antagande)

[37] Medelintäkten per resa (70 kr) antages vara dubbelt så hög som för stråket som genomsnitt, eftersom de nya turerna inrättas för i första hand långväga resor.

[38] 197 300 km/år (39 650 Stångådalståg + 157 635 Höglandsbanetåg)

7. Behov av ny infrastruktur

Baninfrastrukturen är i sådant skick att den går att komma igång med en utvecklad trafik utan stora investeringar. På medellång och lång sikt behövs dock relativt stora investeringar, framför allt för att kunna öka turutbudet:

- Nya mötesstationer: 5 x 90 mkr = 450 mkr (270 mkr på medellång sikt)[39]
- Ombyggda mötesstationer: 3 x 60 mkr = 180 mkr (120 mkr på medellång sikt).[40] Dessutom behöver Mörlunda återinrättas som mötesstation, vilket bedöms kunna ske utan investeringar.
- Nya ställverk och samtidig infart: 3 stationer à 50 mkr = 150 mkr (inget på medellång sikt)[41]
- Fjärrblockering 100 mkr (?) (inget på medellång sikt)[42]
- Mellanblock Nässjö – Eksjö à 6 mkr (inget på medellång sikt)
- Summa: c:a 890 mkr (390 mkr på medellång sikt)

Därutöver behövs spårupprustning på stora delar av banorna och diverse smärre åtgärder.

På kort sikt behövs inga investeringar. Mörlunda behöver åter tas i bruk som mötesstation, men det bedöms kunna ske utan investeringar. Tågmöten i Mörlunda behövs för att möjliggöra de föreslagna tågen i anslutningen till Gotlandsfärjorna (möten med Stångådalståg).

Exempel på infrastrukturåtgärder som behöver förberedas redan nu är spåranslutning från den blivande kombiterminalen i Oskarshamn samt signaltekniska åtgärder för att inte långa sträckor ska behöva låsas när t ex godståg växlar utanför stationsgräns.

[39] Ruda, Möckhult och Mariannelund Ö (några km öster om Mariannelund) behövs på medellång sikt, även Hjulsbro och Förlösa på lång sikt.

[40] Rockneby och Hult behövs på medellång sikt, även Gullringen på lång sikt. Även Mörlunda behövs på medellång sikt, men att återinföra tågmöten där bedöms inte innebära investeringar.

[41] Vimmerby, Kisa och Bjärka Säby, där det är systemmöten. Nybyggda och ombyggda stationer förutsätts utrustas med samtidig infart, vilket ingår i investeringskostnaderna för de projekten.

[42] Oklart vilka investeringar som krävs för fjärrblockering (Trafikverket (kapacitetscenter) kan inte uppskatta kostnaden utan närmare utredning.

8. Slutsats

En satsning på Höglandsbanan och Stångådalsbanan bedöms leda till mycket stora regionalekonomiska effekter. Alla stationsorter får med föreslaget trafikupplägg pendlingsmöjligheter till regionala eller delregionala centra[43] på max en timmes restid. Det får stor betydelse för regionens utveckling avseende såväl befolkning som sysselsättning.

På medellång sikt (2025) förslås en utbyggnad till timmestrafik i högtrafiktid och varannantimmestrafik i lågtrafiktid. På lång sikt (2035) förtätas trafiken till timmestrafik hela trafikdygnet alla veckodagar. Resandet bedöms på medellång sikt öka med 75 % och bli mer än 3 gånger så stort på lång sikt. Det kräver ökat skattebidrag initialt (c:a 25 mkr/år), men på lång sikt blir det en måttlig ökning av skattebidraget (c:a 7 mkr/år). Skattebidraget per resa kommer att minska kraftigt, eftersom resandet ökar mycket mer än skattebidraget. Det innebär att effektiviteten ökar.

På kort sikt, för att komma igång med tågtrafik på Höglandsbanan, föreslås återinrättande av en första och en sista Linköpingsförbindelse till Oskarshamn (kan genomföras med mycket kort varsel). Även anslutande turer till Gotlandsfärjorna är intressant och rekommenderas. Dessa två satsningar kostar drygt 5 mkr/år i ökat skattebidrag.

Banstandraden är varierande, men tillräckligt hög för att komma igång med en utökad trafik. Mörlunda behöver åter tas i bruk som mötesstation, men det bedöms kunna ske utan investeringar. På medellång och lång sikt krävs det omfattande investeringar för att öka kapaciteten, framför allt med nya mötesstationer. På medellång sikt behövs investeringar på c:a 390 mkr och på lång sikt med ytterligare c:a 500 mkr. Därutöver behövs spårupprustning på många delsträckor och diverse smärre åtgärder.

[43] Städer där tätorten har minst 15 000 invånare

9. Bilaga med principtidtabeller

FÖRSLAG 1 MEDELLÅNG SIKT, TIMMESTRAFIK MED ANSLUTNINGAR (3+7+2=12 TÅGSÄTT)

MAn 2019-11-11

Nässjö	6.35			7.35			6.40		Kalmar C		5.45			6.45		6.55
Eksjö	6.52			7.52			(7.22)		Rockneby		(6.00)			(7.00)		(7.25)
Hult	7.00			8.00			(7.31)		Blomstermåla		6.16			7.16		(7.44)
Mariannelund	7.27			8.27			(8.50*)		Ruda		(6.30)			(7.30)		
Mariannelund Ö	(7.30)			(8.30)			(8.53)		Högsby		6.38			7.38		
fr Linköping		6.10			7.10				*fr Oskarshamn*	6.20			7.20			7.42
fr Rimforsa		6.45			7.45				Berga	6.42	6.44		7.42	7.44		(8.12)
fr Kisa		7.00			8.00				Berga	6.46	6.48		7.46	7.48		(8.12)
fr Vimmerby		7.30			8.30				*t Högsby*	6.52			7.52			
Hultsfred	7.44	7.45		8.44	8.45		(9.13)		Mörlunda		(7.00)			(8.00)		(8.28)
Hultsfred		7.47			8.47		(9.13)		Hultsfred		7.13			8.13		(8.47)
Mörlunda		(8.00)			(9.00)		(9.32)		Hultsfred		7.15	7.16		8.15	8.16	(8.47)
fr Högsby			8.08			9.08			*t Vimmerby*		7.30			8.30		
Berga		8.12	8.14		9.12	9.14	(9.48)		*t Kisa*		8.00			9.00		
Berga		8.16	8.18		9.16	9.18	(9.48)		*t Rimforsa*		8.15			9.15		
t Oskarshamn			8.40			9.40	10.18		*t Linköping*		8.50			9.50		
Högsby		8.22			9.22				Mariannelund Ö			(7.30)			(8.30)	(9.07)
Ruda		(8.30)			(9.30)				Mariannelund			7.33			8.33	(9.58**)
Blomstermåla		8.44			9.44		(10.16)		Hult			8.00			9.00	(10.29)
Rockneby		(9.00)			(10.00)		(10.35)		Eksjö			8.08			9.08	(10.55)
Kalmar C		9.15			10.15		11.05		Nässjö			8.25			9.25	11.20

Systemmötesstationer: Bsä (min 30), Kisa (00), Vby (30), Hul (uppgraderad, min 00), Mnd Ö (30), Möa (uppgraderad, 00), Möckhult (ny, min 30), Rud (ny, 30) och Rby (uppgraderad, 00).
För gods systemmöten m p-tåg i Ek (min 05-22 resp 38-55), Hvd (47 resp 13), Mnd (02-50 resp 10-58), Hf (13 resp 47) och Bg (48 resp 12) samt i Bma (16 resp 44) o Förlösa (ny, 52 resp 08)

Trivector

* Ank 8.02 ** Ank 9.10

© Trivector

FÖRSLAG 1 LÅNG SIKT TIMMESTRAFIK MED ANSLUTNINGAR (3+7+2=12 TÅGSÄTT)

MAn 2019-11-11

Nässjö	6.36			7.36			6.40		Kalmar C		5.48			6.48		6.55
Eksjö	6.53			7.53			(7.22)		Rockneby		(6.00)			(7.00)		(7.25)
Hult	7.00			8.00			(7.31)		Blomstermåla		6.16			7.16		(7.44)
Mariannelund	7.27			8.27			(8.50*)		Ruda		(6.30)			(7.30)		
Mariannelund Ö	(7.30)			(8.30)			(8.53)		Högsby		6.38			7.38		
fr Linköping		6.13			7.13				*fr Oskarshamn*	6.22			7.22			7.42
fr Rimforsa		6.45			7.45				Berga	6.42	6.44		7.42	7.44		(8.12)
fr Kisa		7.00			8.00				Berga	6.46	6.48		7.46	7.48		(8.12)
fr Vimmerby		7.30			8.30				*t Högsby*	6.52			7.52			
Hultsfred	7.44	7.45		8.44	8.45		(9.13)		Mörlunda		(7.00)			(8.00)		(8.28)
Hultsfred		7.48			8.48		(9.13)		Hultsfred		7.12			8.12		(8.47)
Mörlunda		(8.00)			(9.00)		(9.32)		Hultsfred		7.15	7.16		8.15	8.16	(8.47)
fr Högsby			8.08			9.08			*t Vimmerby*		7.30			8.30		
Berga		8.12	8.14		9.12	9.14	(9.48)		*t Kisa*		8.00			9.00		
Berga		8.16	8.18		9.16	9.18	(9.48)		*t Rimforsa*		8.15			9.15		
t Oskarshamn			8.38			9.38	10.18		*t Linköping*		8.47			9.47		
Högsby		8.22			9.22				Mariannelund Ö			(7.30)			(8.30)	(9.07)
Ruda		(8.30)			(9.30)				Mariannelund			7.33			8.33	(9.58**)
Blomstermåla		8.44			9.44		(10.16)		Hult			8.00			9.00	(10.29)
Rockneby		(9.00)			(10.00)		(10.35)		Eksjö			8.07			9.07	(10.55)
Kalmar C		9.12			10.12		11.05		Nässjö			8.24			9.24	11.20

Systemmötesstationer: Bsä (min 30), Kisa (00), Vby (30), Hul (uppgraderad, min 00), Mnd Ö (30), Möa (uppgraderad, 00), Möckhult (ny, min 30), Rud (ny, 30) och Rby (uppgraderad, 00).
För gods systemmöten m p-tåg i Ek (min 05-22 resp 38-55), Hvd (47 resp 13), Mnd (02-50 resp 10-58), Hf (13 resp 47) och Bg (48 resp 12) samt i Bma (16 resp 44) o Förlösa (ny, 52 resp 08)

Trivector

* Ank 8.02 ** Ank 9.10 X.XX Tider som är ändrade jämfört med det medellånga tidsperspektivet

MAn 2019-11-11

FÖRSLAG 2 MEDELLÅNG SIKT, TIMMESTRAFIK MED GENOMGÅENDE TÅG (5+7=12 TÅGSÄTT)

Nässjö	6.35			7.35			6.40		Kalmar C		5.45			6.45		6.55
Eksjö	6.52			7.52			(7.22)		Rockneby		(6.00)			(7.00)		(7.25)
Hult	7.00			8.00			(7.31)		Blomstermåla		6.16			7.16		(7.44)
Mariannelund	7.27			8.27			(8.50*)		Ruda		(6.30)			(7.30)		
Mariannelund Ö	(7.30)			(8.30)			(8.53)		Högsby		6.38			7.38		
fr Linköping		6.10			7.10				*fr Oskarshamn*	6.20			7.20			7.42
fr Rimforsa		6.45			7.45				Berga	6.42	6.44		7.42	7.44		(8.12)
fr Kisa		7.00			8.00				Berga	╚	►6.48		╚	►7.48		(8.12)
fr Vimmerby		7.30			8.30				Mörlunda		(7.00)			(8.00)		(8.28)
Hultsfred	7.44	7.45		8.44	8.45		(9.13)		Hultsfred		7.13►	╗		8.13►	╗	(8.47)
Hultsfred	╚	►7.47		╚	►8.47		(9.13)		Hultsfred		7.15	7.16		8.15►	8.16	(8.47)
Mörlunda		(8.00)			(9.00)		(9.32)		*t Vimmerby*		7.30			8.30		
Berga		8.12►	╗		9.12►	╗	(9.48)		*t Kisa*		8.00			9.00		
Berga		8.16	8.18		9.16	9.18	(9.48)		*t Rimforsa*		8.15			9.15		
t Oskarshamn			8.40			9.40	10.18		*t Linköping*		8.50			9.50		
Högsby		8.22			9.22				Mariannelund Ö			(7.30)			(8.30)	(9.07)
Ruda		(8.30)			(9.30)				Mariannelund			7.33			8.33	(9.58**)
Blomstermåla		8.44			9.44		(10.16)		Hult			8.00			9.00	(10.29)
Rockneby		(9.00)			(10.00)		(10.35)		Eksjö			8.08			9.08	(10.55)
Kalmar C		9.15			10.15		11.05		Nässjö			8.25			9.25	11.20

Systemmötesstationer: Bsä (min 30), Kisa (00), Vby (30), Hul (uppgraderad, min 00), Mnd Ö (30), Möa (uppgraderad, 00), Möckhult (ny, min 30), Rud (ny, 30) och Rby (uppgraderad, 00).
För gods systemmöten m p-tåg i Ek (min 05-22 resp 38-55), Hvd (47 resp 13), Mnd (02-50 resp 10-58), Hf (13 resp 47) och Bg (48 resp 12) samt i Bma (16 resp 44) o Förlösa (ny, 52 resp 08)

Trivector

* Ank 8.02 ** Ank 9.10

21

MAn 2019-11-11

FÖRSLAG 2 LÅNG SIKT, TIMMESTRAFIK MED GENOMGÅENDE TÅG (5+7=12 TÅGSÄTT)

Nässjö	6.36			7.36			6.40		Kalmar C		5.48			6.48		6.55
Eksjö	6.53			7.53			(7.22)		Rockneby		(6.00)			(7.00)		(7.25)
Hult	7.00			8.00			(7.31)		Blomstermåla		6.16			7.16		(7.44)
Mariannelund	7.27			8.27			(8.50*)		Ruda		(6.30)			(7.30)		
Mariannelund Ö	(7.30)			(8.30)			(8.53)		Högsby		6.38			7.38		
fr Linköping		6.13			7.13				*fr Oskarshamn*	6.22			7.22			7.42
fr Rimforsa		6.45			7.45				Berga	6.42	6.44		7.42	7.44		(8.12)
fr Kisa		7.00			8.00				Berga	╚	►6.48		╚	►7.48		(8.12)
fr Vimmerby		7.30			8.30				Mörlunda		(7.00)			(8.00)		(8.28)
Hultsfred	7.44	7.45		8.44	8.45		(9.13)		Hultsfred		7.12►	╗		8.12►	╗	(8.47)
Hultsfred	╚	►7.48		╚	►8.48		(9.13)		Hultsfred		7.15	7.16		8.15►	8.16	(8.47)
Mörlunda		(8.00)			(9.00)		(9.32)		*t Vimmerby*		7.30			8.30		
Berga		8.12►	╗		9.12►	╗	(9.48)		*t Kisa*		8.00			9.00		
Berga		8.16	8.18		9.16	9.18	(9.48)		*t Rimforsa*		8.15			9.15		
t Oskarshamn			8.38			9.38	10.18		*t Linköping*		8.47			9.47		
Högsby		8.22			9.22				Mariannelund Ö			(7.30)			(8.30)	(9.07)
Ruda		(8.30)			(9.30)				Mariannelund			7.33			8.33	(9.58**)
Blomstermåla		8.44			9.44		(10.16)		Hult			8.00			9.00	(10.29)
Rockneby		(9.00)			(10.00)		(10.35)		Eksjö			8.07			9.07	(10.55)
Kalmar C		9.12			10.12		11.05		Nässjö			8.24			9.24	11.20

Systemmötesstationer: Bsä (min 30), Kisa (00), Vby (30), Hul (uppgraderad, min 00), Mnd Ö (30), Möa (uppgraderad, 00), Möckhult (ny, min 30), Rud (ny, 30) och Rby (uppgraderad, 00).
För gods systemmöten m p-tåg i Ek (min 05-22 resp 38-55), Hvd (47 resp 13), Mnd (02-50 resp 10-58), Hf (13 resp 47) och Bg (48 resp 12) samt i Bma (16 resp 44) o Förlösa (ny, 52 resp 08)

Trivector

* Ank 8.02 ** Ank 9.10 X.XX Tider som är ändrade jämfört med det medellånga tidsperspektivet

22



Nässjö station



Eksjö station



Mariannelund station



Hultsfred station

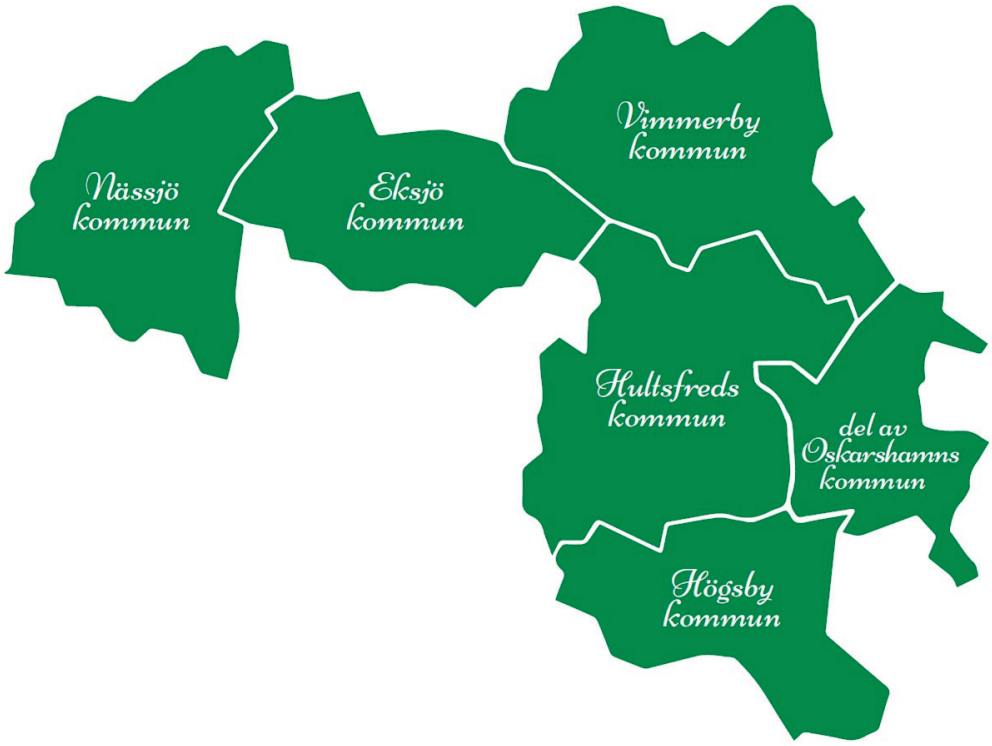


Berga station



Oskarshamn station

Om Astrid Lindgrens Hembygd



Astrid Lindgrens Hembygd är en ideell förening som arbetar med att skapa möjligheter för människor på landsbygden. Vi främjar och driver utveckling i våra landsbygder enligt leadermetoden inom ramarna för EU:s landsbygdsprogram 2014-2022 med visionen att bygden ska bli mer attraktiv att verka, bo och växa upp i. Vi beviljar projektstöd till föreningar, organisationer och företag med bra utvecklingsidéer och projekt som leder till att uppfylla utvecklingsmålen i vår strategi. Finansieringen kommer från EU, staten och våra medlems-kommuner. Vår styrelse utgör en bred samling representanter från den ideella, offentliga och privata sektorn. Nuvarande leaderområde omfattar Nässjö, Eksjö, Vimmerby, Hultsfred, Högsby och del av Oskarshamns kommuner. Från och med 2023 kommer vårt leaderområde att utökas med kommunerna Aneby, Vetlanda, Ydre och Kinda.

info@alhembygd.se
www.astridlindgrenshembygd.se

SLUTRAPPORT FRÅN PROJEKTET UTVECKLING AV TRANSPORTER I ASTRID LINDGRENS HEMBYGD 2.0

OKTOBER 2021

EFFEKTIVA MILJÖVÄNLIGA TRANSPORTER FÖR MÄNNISKOR OCH GODS MED JÄRNVÄG!



HÖGLANDSBANAN

Nässjö – Oskarshamn

Astrid Lindgrens Hembygd
Lokalt ledd utveckling

LEADER

Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling: Europa investerar i landsbygdsområden

Astrid Lindgrens Hembygd
Badhusgatan 3, 598 37 Vimmerby
info@alhembygd.se • www.astridlindgrenshembygd.se

Tryck och produktion: Wåhlin's www.wpab.se 2021

Astrid Lindgrens Hembygd
Lokalt ledd utveckling

Region Jönköpings län
Box 1024
551 11 Jönköping

2022-02-16

Remiss Regional transportplan 2022-2033 för Jönköpings län dnr RJL 2021/1077

Leaderföreningen Astrid Lindgrens Hembygd, ALH, vill lämna följande synpunkter och information kring förslaget. Vi främjar och driver lokal utveckling i Högsby, Oskarshamn, Hultsfred, Vimmerby, Eksjö och Nässjö kommuner med visionen att bygden ska bli mer attraktiv att verka, bo och växa upp i. Vårt mål är att stödja projekt som kan leda till hållbar ekonomisk, ekologisk och social utveckling. Värt att framhålla är vår samverkan över region- och länsgränsen mellan Jönköping och Kalmar. De sex kommunerna hör naturligt ihop med gemensam infrastruktur, geografi och nätverk. Det gäller inte minst kommunikationerna med järnvägen Nässjö-Oskarshamn och riksvägarna 40 och 47.

Inledningsvis noteras regionens positiva satsningar i transportplanen på regionala järnvägar. Detta gäller inte minst elektrifiering av järnvägen Nässjö-Eksjö. Vi vill se denna satsning som ett första steg på elektrifiering av hela järnvägen Nässjö-Oskarshamn.

Bland de övergripande transportstråken anges det Ostliga stråket utmed Rv 40 och Bockabanan ha en interregional funktion. Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn och Gotland. För såväl gods- som persontransporter har järnvägen Nässjö-Oskarshamn en viktig länsöverskridande funktion. Vi vänder oss dock emot att man använder den föråldrade och för dagens länsbor obegripliga benämningen Bockabanan. Företrädare för kommunerna i Astrid Lindgrens Hembygd har vid seminarier och i andra sammanhang i stället föreslagit den begripliga och framåtsyftande benämningen Höglandsbanan vilken bör användas fortsättningsvis i regionens planering.

Astrid Lindgrens Hembygd har på uppdrag av de sex medlemskommunerna med hjälp av anlitade konsulter tagit fram ett förslag till Trafikupplägg och infrastruktursatsningar för Höglandsbanan mellan Nässjö och Oskarshamn med koppling till person- och godstrafiken på Stångådalsbanan Kalmar-Linköping. Förutsättningarna för tåganslutningar till Gotlandsfärjan i Oskarshamn från Göteborg/Jönköping/Nässjö har särskilt belysts. Slutrapporten med förslag till trafikupplägg och infrastruktursatsningar 2021-2035 bifogas. Vi ser gärna att detta gedigna och väl underbyggda arbete på något sätt avspeglar sig i den kommande regionala transportplanen för Jönköpings län.

Avslutningsvis önskar vi att vid ett kommande tillfälle närmare redovisa ovan nämnda förslagen vid ett sammanträffande med företrädare för TIM-nämnden i Region Jönköpings län.

Styrelsen för Astrid Lindgrens Hembygd

Lennart Bogren
Ordförande

Jenni Leppelt
Vice ordförande

Ingmarie Söderblom
T f Verksamhetsledare

Torbjörn Midunger
Styrelseledamot

Bil. Slutrapport Utveckling av transporter i Astrid Lindgrens Hembygd 2.0

Astrid Lindgrens Hembygd
Badhusgatan 3
598 37 Vimmerby

info@alhembygd.se
www.alhembygd.se
orgnr: 833200 – 8666

Regionledningskontoret
Linus Johnson

2020-01-27 Dnr: RÖ 2021-5120

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Remissvar – Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Region Östergötland har beretts möjlighet att yttra sig över remissen Regional transportplan för Jönköpings län.

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. Östergötland och Jönköpings län är nära sammankopplade via stråk så som E4 och södra stambanan och utmed riksväg 32. Längs med länens gemensamma länsgräns finns ett stort utbyte mellan länens kommuner. Region Östergötland instämmer i beskrivningen av stråkens funktioner som binder samman länen interregionalt.

Region Östergötland har 2020-2021 genomfört en åtgärdsvalsstudie för vägsträckan Mjölby-Boxholm-Tranås-Österbymo. Studien utgick från utpekad brist i länstransportplan 2018-2029 och omfattade riksväg 32 i sträckningen Sommen-Mjölby. Region Östergötland tar inte ställning till om delar av de föreslagna åtgärderna ska genomföras utan denna bedömning görs tidigast vid nästa planrevidering. Region Östergötland avser föra dialog med Trafikverket om behov av att föra över väg 32 till det nationella stamnätet, då mycket av dagens transport utgörs av godstransporter av nationellt intresse.

Under 2021 har Region Östergötland låtit WSP studera Östergötlands funktionalitet. Uppdraget visar på det stora utbytet mellan kommunerna vid länsgränsen. Resultatet visar även på att potential finns att kunna stärka såväl befintlig funktionalitet, samt att utveckla funktionaliteten på nodstadsnivå mellan exempelvis Linköping och Norrköping. Region Östergötland är positiv till att förslaget till regional transportplan beskriver och betonar dessa aspekter.

Nationella stråk och nationella objekt, som Ostlänken, dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön samt förbättrad framkomlighet på riksväg 50 är objekt i Östergötland med stor inverkan på Jönköpings län. Region Östergötland är positiva till framdriften i projekten, och att de finns med i nationell plan. Detta gynnar både Jönköping och Östergötland.

Regionledningskontoret
Linus Johnson

2020-01-27

Dnr: RÖ 2021-5120

Michael Cornell
Trafik- och samhällsplanerings-
nämndens ordförande

Richard Widén
Regionutvecklingsdirektör

Signerat av MICHAEL CORNELL 2022-02-17 15:08:47

Signerat av RICHARD WIDÉN 2022-02-17 15:27:36

TRANÅS KOMMUN

Datum
2022-01-28

Vår beteckning
Dnr x/xx-x

Er beteckning
RJL 2021-1077

Region Jönköping
regional.utveckling@rjl.se

Regional Transportplan - remissvar

Bakgrund

Den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker på uppdrag av regeringen och ska bedrivas i enlighet med förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Transportplanerna omfattar i allmänhet tolv år och de aktualiseras och förlängs vart fjärde år.

Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet. Upplägget med det delade ansvaret för den samlade transportplaneringen ger Region Jönköpings län möjlighet att ge länsplanen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet.

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats. Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029.

Mest pengar avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar och driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

I den Regionala Transportplanen har Tranås kommun inga utpekade namngivna objekt inom kommungränsen (det senaste var Rv 32 Traneryd – Tranås S som färdigställdes förra

Komunstyrelsen
Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
www.tranas.se

planperioden). Däremot finns namngivna större objekt som är av särskild betydelse för Tranås i ett regionalt sammanhang liksom åtgärdsområden där insatser kan bli aktuella under perioden.

Tranås kommuns synpunkter

Förslaget till Regional Transportplan är på remiss till och med den 18/3 och Tranås kommun lämnar i det följande sina synpunkter på förslaget. Synpunkterna är både av generell karaktär och mer specifika med namngivna objekt som kan komma att aktualiseras i genomförandet av föreliggande plan liksom objekt som kommunen anser ska beaktas i kommande nationella och regionala transportplanering. Avsikten är också att understryka gemensamma regionala utvecklingsbehov.

Länets förutsättningar och behov

I avsnittet om länets förutsättningar och behov redovisas bland annat arbetspendling. Det kunde vara av intresse att även undersöka andra resandeflöden, som t ex vårdresor, inköpsresor, fritidsresor mm. Det kan i vissa relationer ge en kompletterande bild av behoven av tillgänglighet till viktig samhällsservice, dagligvaruförsörjning mm som inte alltid sammanfaller med arbetspendlingens flöden. Vi är medvetna om att det är ett stort omtag som inte ryms i föreliggande process utan synpunkten ska ses som ett medskick inför kommande planeringsomgångar och det fortsatta arbetet med regional strukturbild.

Det är positivt att det interregionala perspektivet har utvecklats i förslaget till ny infrastrukturplan. Som en upplysning kan noteras att Tranås statistiska arbetsmarknadstillhörighet över tid har pendlat mellan Linköping och Jönköping och att det bara är ett fåtal individer som avgör tillhörigheten. I förslaget redovisas den gemensamma målbilden för Regionsamverkans Sydsverige och vilka samband som finns med den regionala transportplanen. I sammanhanget bör motsvarande samband norrut, mot Östra Mellansverige, belysas på liknande vis.

Järnväg

Mötesstation A6/Ryhov är en åtgärd som bidrar till både kapacitetsökning, robusthet och förbättrad regional tillgänglighet till viktiga målpunkter för såväl arbetspendling som service/fritidsresande. Ur Tranås regionala perspektiv blir stationen ett viktigt tillskott för arbetsmarknadsförstoring. Det

Region Jönköping
regional.utveckling@rjl.se

är en av de enskilt viktigare åtgärderna för utveckling längs Jönköpingsbanan och bör därför återinföras i den nationella transportplanen.

I redovisningen av behov och utmaningar i järnvägsnätet beskrivs behovet av att utveckla stationerna utmed södra stambanan där plattformarna för regionaltåg ligger vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik blir hög. För ombyggnad av Tranås station med uppställningsspår för vändande/stående regionaltåg söderifrån finns en fortsatt aktuell funktionsutredning utförd av Trafikverket (TRV 2016/1407). I ett yttrande över Tranås kommuns förslag till ny översiktsplan understryker även SJ detta behov varför det bör finnas såväl trafiktekniska som ekonomiska incitament för att återuppta arbetet.

Väg

Rv 32 Eksjö – Sunneränga redovisas som en brist som bör utredas under perioden 2022-2025. Motsvarande utredningsbehov finns även för sträckan Traneryd – Marbäck. Rv 32 får en allt större betydelse för långväga gods- och persontransporter, men även - inte minst genom utbyggnaden av Höglandssjukhuset - för arbetspendling och sjukvård. Återstående delar av Rv 32 bör därför lyftas in som ett behov att utreda vidare.

En viktig länk mellan Rv 32 och E4:an och med regional koppling till Jönköping är väg 133 Säby – Gränna. Vägen är både ett transport- och pendlingsstråk med betydande volymer och flera flaskhalsar där passagen genom Gripenberg är mest påtaglig. I likhet med Rv 32 bör även väg 133 redovisas som en brist som bör utredas under perioden.

Kollektivtrafikinfrastruktur

Tillsammans med Jönköpings länstrafik planerar Tranås kommun för införande av ny tätortstrafik med målsättningen att uppstart ska kunna ske till sommaren 2023. För närvarande genomförs en gemensam studie av nya linjedragningar (3 linjer) och inventering av åtgärdsbehov i systemet, framförallt vad gäller ökad tillgänglighet. För genomförandet av den nya tätortstrafiken är det viktigt att medel för åtgärder i systemet kan tillgängliggöras i tillräcklig omfattning.

Cykelinfrastruktur

Prioritering av cykelinfrastruktur längs regionala statliga vägar ska enligt förslaget göras utifrån prioriteringskriterier i regional transportplan och kommande plan för genomförande av

TRANÅS KOMMUN

Datum
2022-01-28

Vår beteckning
Dnr x/xx-x

Er beteckning
RJL 2021-1077

Region Jönköping
regional.utveckling@rjl.se

cykelåtgärder. Aktuella stråk/relationer i Tranås kommun med potential för cykelpendling är framförallt:

- Tranås – Säby – Gripenberg – Linderås där framförallt delen längs Rv 32 efter genomförd mittlinjeseparering utgör en direkt avskräckande trafikmiljö för cykling.
- Med en tänkt utbyggnad Tranås – Säby enligt ovan aktualiseras även motsvarande möjlighet att knyta samman med ett stråk Säby – Sunhultsbrunn.
- I relation till grannkommuner i Östergötland är det framförallt stråken Tranås – Hestra längs väg 131 samt Tranås – Sommen – Boxholm som har potential för cykelpendling och även bidrar till att knyta samman mellanliggande bebyggelse och funktioner.

Vad gäller finansiering av GC-vägar längs regionala statliga väger föreslås en finansieringsmodell där kommunens medfinansiering begränsas till 10 % och ett maxbelopp där eventuella kostnadsökningar täcks av regionala medel. Tranås kommun ställer sig bakom denna modell då det i väsentlig grad stärker förutsättningarna för att avsatta medel kan omsättas i nya attraktiva cykelstråk för främst arbetspendling.

I norra delen av Tranås genomförs en studie i syfte att åstadkomma en säker gång- och cykelpassage mellan bostadsområdet Stoeryd väster om järnvägen och framtida bostadsområde inklusive ny större grundskola i Granelund väster om järnvägen som planeras stå färdig till hösten 2025. Studien bedrivs som en åtgärdsvalsstudie i samförstånd med Trafikverket men med kommunen som huvudman. Syftet är i första hand att åstadkomma säkra skolvägar genom att ersätta farliga passager över statlig väg med en ny och mer direkt passage under järnvägen och inom det kommunala vägnätet. Projektet berör därmed flera åtgärdsområden i den regionala planen. Utöver effekter på säkerhet och tillgänglighet för gång och cykel har projektet även en nyckelroll för social integration mellan olika stadsdelar. Tranås kommun anser därför att det är en åtgärd som bör beaktas i kommande regionala transportplanering.

För Tranås kommun

Mats Holmstedt
Kommunstyrelsens ordförande
0140-681 11
mats.holmstedt@tranas.se

Komunstyrelsen
Besöksadress
573 82 Tranås
Tfn 0140-681 00
www.tranas.se

§ 37

Diarienummer: KS 2021/440

Remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033

Kommunstyrelsen beslutar

att ställa sig bakom remissyttrandet och skicka det till Region Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har tagit fram ett förslag till regional transportplan som nu är ute på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022–2033.

Region Jönköpings läns slutliga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

Sävsjö kommuns remissutlåtande
Sävsjö kommun är generellt positiv till förslaget till regional plan. Sävsjö kommun ser också positivt på fördelningen av ekonomiska medel som möjliggör en hållbar utveckling i hela länet. Planförslaget är väl genomarbetat och tydligt. Kommunen vill dock lyfta fram tre synpunkter.

- Bristutredningen av väg 30 ska inte begränsas till att studera åtgärder som inte kräver omfattande ombyggnationer. Vissa omfattande ombyggnationer kan komma att krävas utmed sträckan – något som inte får begränsas i utredningsskedet.
- Det finns två objekt som regionen behöver ha ögonen på i framtiden. Det handlar bland annat om väg 127 från Värnamo till Vetlanda som kan komma att behöva byggas ut i samband med att en station för den nya stambanan etableras i Värnamo. Dessutom behöver väg 761 få en ny sträckning i Sävsjö för att skapa bättre förutsättningar för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Satsningarna på plattformsförlängningar bör också omfatta plattformsförlängningar utmed Södra stambanan – inte bara Jönköpingsbanan.

Beslutsunderlag

1. Remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022–2033.
2. Tjänsteskrivelse från utvecklingsavdelningen daterad den 19 december 2021.

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län
Utvecklingsavdelningen

Sävsjö kommun

Tjänsteskrivelse
2021-12-19

Diarienummer: 2021/440

Kommunledningskontoret
Utvecklingsavdelningen
Samhällsplanerare
Andreas Grennborg
0382-154 17
andreas.grennborg@savsjo.se

Till regional.utveckling@rjl.se
Dnr: RJL 2021/1077

Tjänsteskrivelse yttrande, remiss av förslag till Regional transportplan 2022-2033

Förslag till beslut

Kommunledningskontorets utvecklingsavdelning föreslår Kommunstyrelsen att besluta:

att ställa sig bakom remissyttrandet och skicka det till Region Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har tagit fram ett förslag till regional transportplan som nu är ute på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022-2033.

Region Jönköpings läns slutliga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

Sävsjö kommuns remissutlåtande

Sävsjö kommun är generellt väldigt positiva till förslaget till regional plan. Sävsjö kommun ser också positivt på fördelningen av ekonomiska medel som möjliggör en hållbar utveckling i hela länet. Planförslaget är väl genomarbetat och tydligt. Kommunen vill dock lyfta fram tre synpunkter.

- Bristutredningen av väg 30 ska inte begränsas till att studera åtgärder som inte kräver omfattande ombyggnationer. Vissa omfattande ombyggnationer kan komma att krävas utmed sträckan – något som inte får begränsas i utredningsskedet.
- Det finns två objekt som regionen behöver ha ögonen på i framtiden. Det handlar bland annat om väg 127 från Värnamo till Vetlanda som kan komma att behöva byggas ut i samband med att en station för den nya stambanan etableras i Värnamo. Dessutom behöver väg 761 få en ny sträckning i Sävsjö för att skapa bättre förutsättningar för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Satsningarna på plattformsförlängningar bör också omfatta plattformsförlängningar utmed Södra stambanan – inte bara Jönköpingsbanan.

Bristutredning av väg 30

Riksväg 30 är en viktig transportlänk som är viktig för godstransporter av råvaror och färdiga produkter för företag både lokalt, regionalt och nationellt. Stockarydsterminalen är en av Sveriges största öppna råvaruterminaler för träråvara och ligger i nära anslutning till Riksväg 30 som alltså fungerar som en väldigt viktig länk för transporter av träråvara – både lokalt och regionalt. För Stockarydsterminalen och för andra företag i närområdet finns ett behov av att frakta gods nationellt – där Riksväg 30 fungerar som en viktig länk ut mot europaväg E4 och vidare norrut samt mot Växjö och vidare mot bland annat hamnen i Karlskrona. Dessutom utgör riksväg 30 en viktig pendlingssträcka för att säkra kompetensförsörjningen i kommunen.

Därför ser Sävsjö kommun väldigt positivt på att bristerna längs med väg 30 lyfts med som utredningsbehov i den regionala planen.

Eftersom sträckan genom Vrigstad har en hög årsdygnstrafik och eftersom det går mycket tung trafik på sträckan är det viktigt att inte begränsa utredningen till att inte möjliggöra förbifarter förbi de tätorter som vägen passerar idag. Risken är att i framtiden begränsa möjligheterna för tung trafik eftersom trafiken passerar igenom tätorter såsom Vrigstad, Hok, Svenarum och Lammhult.

Två objekt för framtiden
Väg 127 från Värnamo via Sävsjö mot Vetlanda är en viktig framtida väg för Sävsjö kommun. Vägen kan bland annat komma att bli attraktiv för resande i och med en station utmed nya stambanorna i Värnamo. Men vägen fyller också en viktig funktion för godstransporter och kopplingen mellan Stockarydsterminalen och väg E4 söderut. Därför är det viktigt att hålla ett öga på vägens förutsättningar så att den även fortsättningsvis kan bidra med god framkomlighet för både person- och godstransporter.

Väg 761 som går från Sävsjö tätort till Stockaryd passerar igenom Sävsjö både bostäder och en gymnasieskola. Vägens placering är olämplig både för att den begränsar framkomlighet i genomfart, och på grund av bristande trafiksäkerhet. I samband med etableringen av ett nytt verksamhetsområde på västra sidan om järnvägen anser kommunen att det är lämpligt att dra om väg 761 genom området med en ny anslutning till väg 127. En förstudie togs fram som undersökte möjligheterna 2013 och frågan är fortfarande aktuell för kommunen.

Plattformsförlängningar
Sävsjö kommun anser att satsningar på pott för plattformsförlängningar även behövs i övriga delen av länet, för att möjliggöra sammankopplade tågset även på andra sträckor, bland annat utmed Södra stambanan mellan Nässjö-Alvesta.

Beslutsunderlag
Remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033, PDF

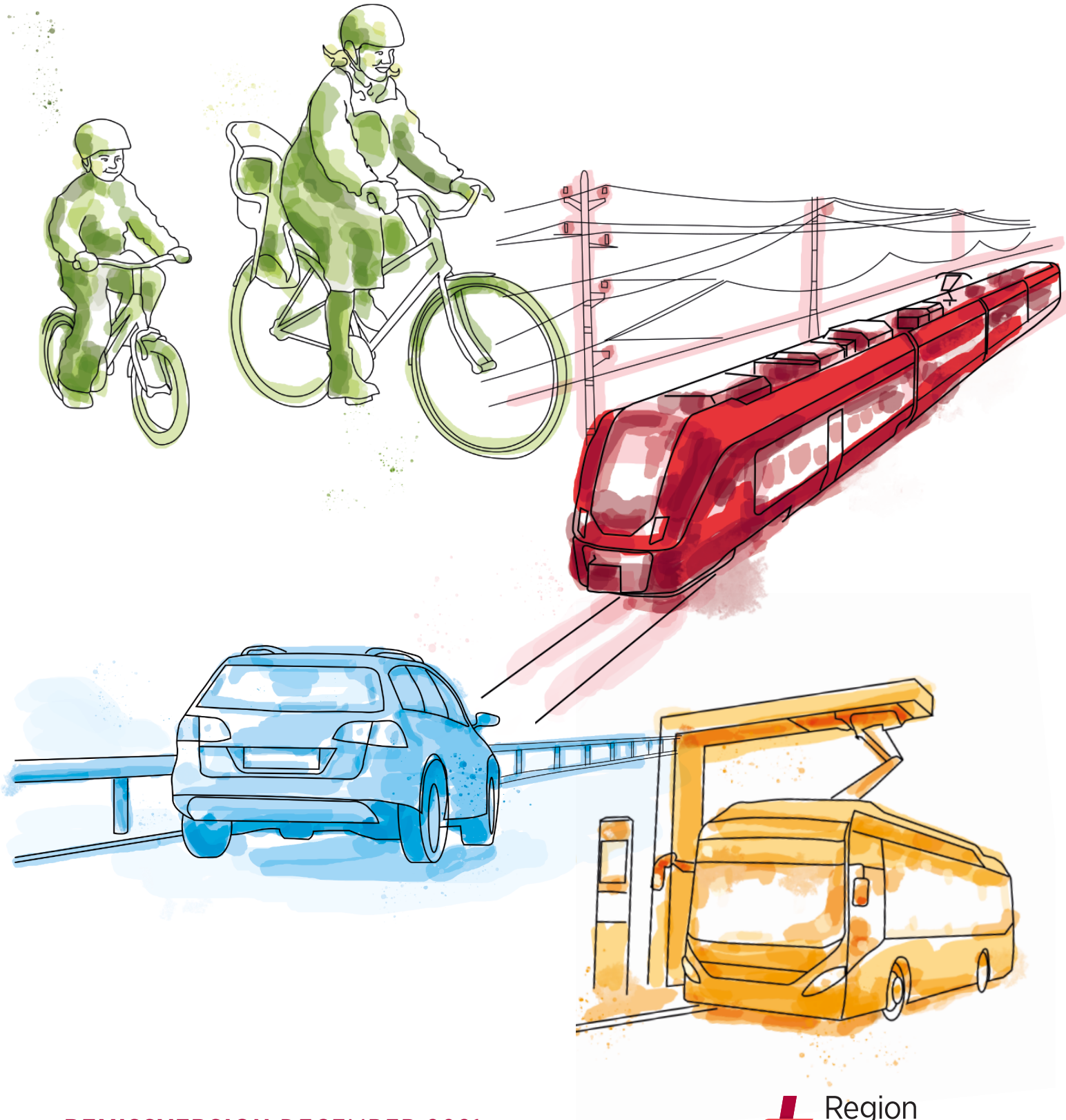
Andreas Grennborg
Samhällsplanerare

Kristin Nilsdotter Isaksson
Planerings- och utvecklingschef

RJL 2021/1077

REGIONAL TRANSPORTPLAN

Jönköpings län 2022 - 2033



REMISSVERSION DECEMBER 2021

Region Jönköpings län

ORDLISTA

För att öka planförslagets läsbarhet förklarar vi nedan några av de transport- och trafikrelaterade ord och förkortningar som förekommer i rapporten.

Driftsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna bedriva drift och underhåll på en anläggning.

Intermodala transporter Begrepp som avser att transport av en godsenhet sker med fler än ett transportsätt.

Investeringsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna utföra nya investeringar eller reinvesteringar i åtgärder.

JLT Länstrafiken i Jönköpings län

Kombiterminal Terminal där olika lastbärare byter transportsätt (t.ex. från lastbil till godståg) utan att själva godset berörs, så kallade intermodala transporter.

LCC Livscykelanalys - ekonomisk analys där totala kostnader och intäkter för en åtgärd sammanställs över dess livslängd.

MKB Miljökonsekvensbeskrivning - redovisning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.

NNK Nettonuvärdekvoten (NNK) är det samhällsekonomiska lönsamhetsmått som används vid investeringar inom transportsektorn. NNK är lika med summa nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden och ev. drift- och underhållskostnaden vid startåret.

Mötesseparerade vägar Vägar där en barriär (oftst mitträcke) finns mellan mötande körfält.

Restidskvot Ett mått som används för att uppskatta hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid (restid med kollektivtrafik/restid med bil).

SEB Samhällsekonomisk

Styv tidtabell En tidtabell som är lagd så att det är jämna tidsintervall mellan avgångarna.

TIM-nämnden Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö i Jönköpings län

Transportinfrastruktur Infrastruktur som syftar till att möjliggöra transporter av människor och gods

Y:et Samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Namnet kommer sig av att banorna tillsammans ser ut som ett stort Y.

ÅDT Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

ÅVS Åtgärdsvalsstudie - metodik där en utredning av möjliga lösningar för att lösa ett transportbehov tas fram.

Tyck till om planförslaget!

Detta är en remissversion av regional transportplan för Region Jönköpings län. Berörda aktörer har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till transportplan fram till och med **2022-03-18**.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till **regional.utveckling@rjl.se,** skriv diarienummer RJL 2021/1077 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021/1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

FRÅGOR

Infrastrukturstrategerna på Region Jönköpings län svarar gärna på frågor kring själva planförslaget eller länets planering för transportinfrastruktur på ett mer generellt plan:

Ida Hedberg ida.hedberg@rjl.se, 0730-39 63 38

Emil Hesse emil.hesse@rjl.se, 070-269 54 50

Innehåll

Innehåll 3

Läsanvisning 4

Förord 5

Sammanfattning 6

1. Bakgrund 8

Planering av infrastrukturåtgärder

Nationella mål med stor påverkan på planens utformning

Regionala mål med stor påverkan på planens utformning

Sydsvenska mål med stor påverkan på planens utformning

Megatrendernas påverkan på transportsystemet i Jönköpings län

2. Länets förutsättningar och behov 17

Övergripande beskrivning av länet

Länets transportsystem

3. Strategier 31

Alternativa strategier för transportplan

Låsningar i gällande transportplan

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning 34

Utgångspunkter

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

5. Planförslag 43

Järnvägsinvesteringar

Större vägåtgärder

Gång- och cykelinvesteringar

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Kollektivtrafikåtgärder

Bidrag

Regionala utredningsbehov

Genomförande av Regional transportplan

Uppföljning av planens genomförande

Investeringsåtgärder i nationell plan

Investeringsåtgärder i våra grannlän

Fullständig konsekvensbeskrivning 61

Utgångspunkter

Fokusområde Klimat

Fokusområde Hälsa och livskvalitet

Fokusområde landskap

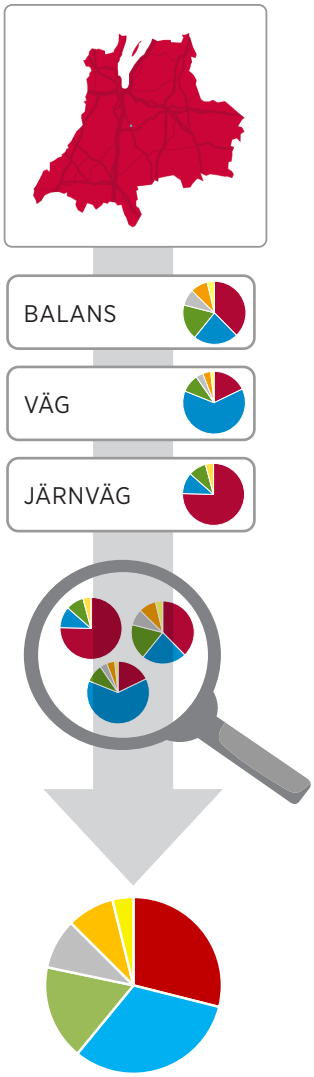
Fokusområde Resurshushållning

Fokusområde Samhällsekonomi och regional utveckling

Läsanvisning

Dokumentet är uppbyggt i en logisk ordningsföljd där inledande kapitel anger förutsättningarna för det slutliga förslaget till regional transportplan.

1. Bakgrund Avsnittet redogör för vad en transportplan är, hur de formella processerna kring inriktningsplanering och åtgärdsplanering ser ut samt hur planen tar avstamp i nationella och regionala mål



Flödesschemat ovan visar plandokumentets upplägg och illustrerar samtidigt processen med att ta fram ett förslag till regional transportplan.

2. Förutsättningar och behov Här beskrivs de specifika förutsättningar som Jönköpings län har och vilka behov vi ser kopplat till den regionala transportinfrastrukturen.

3. Strategier I kapitlet redovisas tre olika planalternativ grundade på alternativa strategier för att möta våra regionala transportbehov.

4. Sammanfattning av konsekvensbeskrivning I kapitlet beskrivs samlat hur respektive planalternativ påverkar miljöaspekter samt samhällsekonomi och regional utveckling.

5. Planförslag Kapitlet redogör för det valda förslaget till regional transportplan. Planförslaget beskrivs utifrån sex olika åtgärdsområden och lyfter också specifika brister som Region Jönköpings län ser som prioriterade att utreda under planperioden samt hur genomförandet av planen förväntas ske.

Bilaga: Fullständig konsekvensbeskrivning I den fullständiga konsekvensbeskrivningen ges en komplett beskrivning av de olika planalternativens påverkan på fokusområden för miljö samt samhällsekonomi och regional utveckling.

Förord

Region Jönköpings län ansvarar för de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i Jönköpings län. I uppdraget ingår att utifrån regeringens direktiv upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur - eller en regional transportplan som dokumentet förenklat kallas.

Att vi har en fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning både för att pussla ihop vårt eget dagliga liv och för ett väl utvecklat och sammanhängande samhälle i stort. Transportinfrastrukturen måste ständigt underhållas och utvecklas; inte för infrastrukturens egenvärde utan för att möta samhällets förändrade mål och behov. En växande befolkning driver behovet av resor och ökande transporter vilket transportsystemet måste hantera samtidigt som utvecklingen ska ske med ett ökat hänsynstagande och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Utvecklingen av infrastrukturen är ett medel för att förändra samhället och möta uppkomna eller förväntade trender och behov utifrån de ramar som anges i politiska mål och långsiktiga beslut. För Jönköpings län är det prioriterat att förstora och förstärka arbetsmarknadsregionerna. Främst genom satsningar på att utveckla regionaltågstrafiken, vilket tydligt uttrycks i den Regional utvecklingsstrategin. Detta kräver dock höjd standard och ökad kapacitet på stora delar av järnvägsnätet. Att utveckla och ställa om transportsystemet tar lång tid och kräver stora resurser. Region Jönköpings län kan tyvärr konstatera att tillgängliga medel för att utveckla transportsystemet inte räcker för att nå våra högt satta mål och ambitioner.

Regeringens infrastrukturproposition beslutades av Riksdagen i juni 2021 och Region Jönköpings län fick kort därefter direktiv om åtgärdsplanering, vilket är det formella uppdraget att ta fram en ny plan. Processen med framtagandet av den regionala planen har skett parallellt med framtagandet av den nationella planen, detta för att underlätta en helhetssyn i diskussioner och prioriteringar av angelägna åtgärder i länet. För att lyfta länets utveckling och stärka kopplingarna till omvärlden har Jönköpings län under lång tid aktivt drivit på för att bygga Nya stambanor vilket kommer skapa radikalt förbättrade resmöjligheter.

Grunden till ställningstagandena i transportplanerna är väl förankrad genom att de långsiktiga prioriteringar som har gjorts ligger fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Marcus Eskdahl

Ordförande i Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägarna Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö och Nässjö-Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar och driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan.

	Total-kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		**50**	**196**	**388**	**634**	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Yet)[1]	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov[1]	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar[2]	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580[3]	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		**213**	**52**	**124**	**389**	
Rv 27 förbi Bor[2]	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten[2]	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		**109**	**78**	**120**	**307**	
Längs regional statlig väg[2]		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		**42**	**36**	**63**	**141**	
Kollektivtrafikåtgärder		**36**	**48**	**66**	**150**	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		**17**	**15**	**31**	**63**	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		**467**	**425**	**792**	**1 684**	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

Förslag till regional transportplan 2022-2033

32 mnkr sätts av för investeringsbidrag till enskilda vägar Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

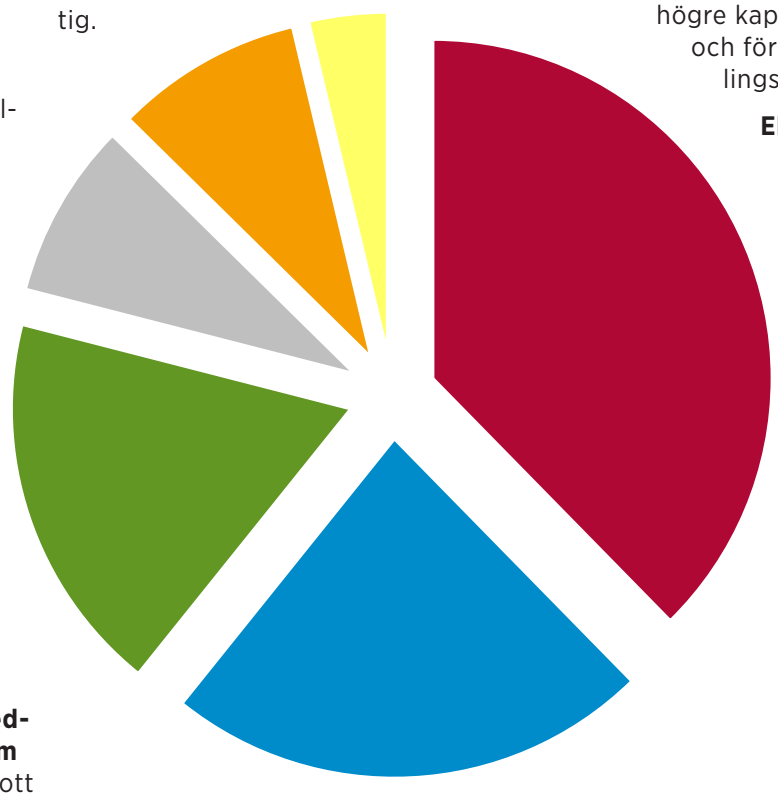
150 mnkr ska användas till kollektivtrafikåtgärder på regionalt statligt och kommunalt vägnät. Åtgärderna ska göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.

31 mnkr ges i driftsbidrag till Jönköpings flygplats, som fyller en viktig funktion för länets tillgänglighet.

En **ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult samt elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö** ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.

En **ny mötesstation vid A6/Ryhov** ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.

141 mnkr ska användas till åtgärder för att höja trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät. Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och förbättrar säkerheten på mer trafikerade 80-vägar.



Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö - Eksjö möjliggör ett mer effektivt nyttjande av RJL:s nya tågflotta.

Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan möjliggör längre tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Plankorsningsåtgärder på Vetlandabanan ger en mer robust trafikering och säkrare trafikmiljö.

157 mnkr avsätts för byggande av gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar. Grovt uppskattat kan detta innebära cirka 25 kilometer ny cykelväg i länet.

150 mnkr tilldelas statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät. Denna pott kan ge mycket god utväxling för att stärka förutsättningarna för cykling i länets tätorter.

Byggnationen av **Rv 27 förbi Bor** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och bättre tätortsmiljö utmed ett regionalt viktigt stråk.

Mötesseparering av Ulås - Bredasten på Rv 27 ger en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet i samma stråk.

Omsträckning av **Lv 842 förbi Tenhult** förbättrar vägens framkomlighet och miljön inne i Tenhult.

Planen möjliggör en byggstart för **mötesseparering av Rv 27 Bredaryd - Anderstorp** vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.

1. Bakgrund

INNEHÅLL TRANSPORTPLANER

Nationell transportplan

- drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet,
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar (E4, Rv40 och Rv26 i Jönköpings län)
- medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal,
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länstransportplanerna.

Regional transportplan

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
- driftsbidrag för icke statliga flygplatser samt investeringsstöd till enskilda vägar.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan. Detta benämns *samfinansiering* och är aktuellt för denna plan.

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Detta betyder att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; i allmänhet finns det inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt.

Det är också en utmaning att har tillräckligt med planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel. Det är därför viktigt att planen är strategisk i att lyfta brister för utredning för att regionen ska ha möjlighet att prioritera in dem som åtgärder vid nästkommande planrevidering.

För icke namngivna objekt (< 50 mnkr) är planeringscyklerna inte lika långa, det är därför möjligt att arbeta med bristinventeringar och tidiga utredningar mer löpande under planperioden - det är dock fortfarande väldigt viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

PLANERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Långsiktig ekonomisk planering av statlig transportinfrastruktur

Nationell och regional plan

Den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker på uppdrag av regeringen och ska bedrivas i enlighet med förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

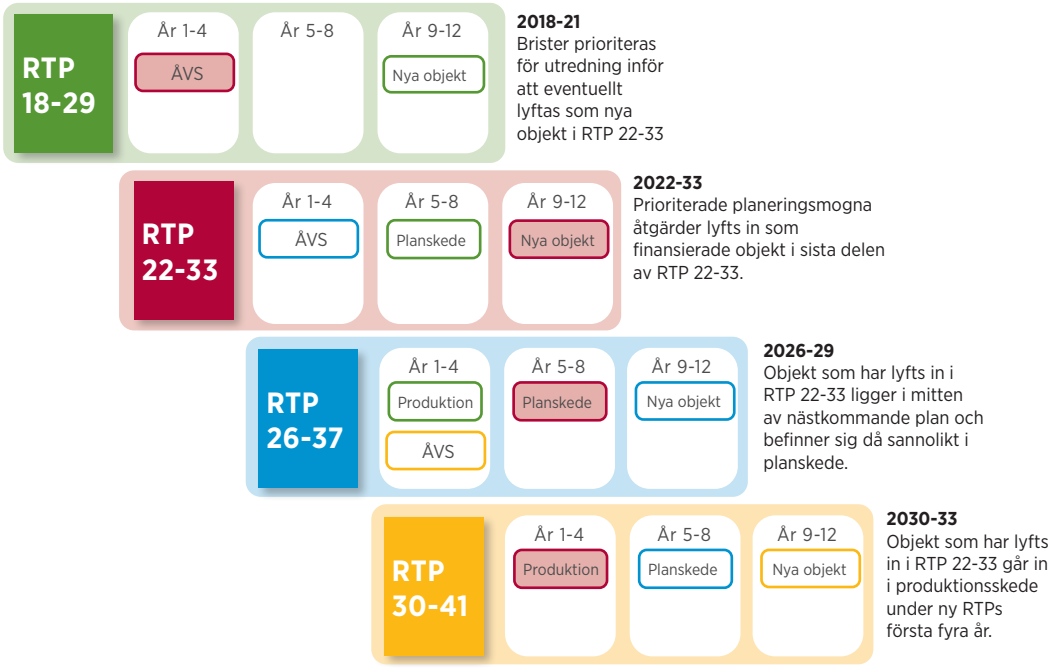
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet. Upplägget med det delade ansvaret för den samlade transportplaneringen ger Region Jönköpings län möjlighet att ge länsplanen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet.

Rullande planering

Transportplanerna omfattar i allmänhet tolv år och de aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Eftersom planerna löper över så lång tid behöver de vara både långsiktiga och flexibla.

Den första delen av en planperiod är i allmänhet mer konkret och omfattar åtgärder som är mer planeringsmogna - det vill säga längre komna i planeringsprocessen. De sista åren under en planperiod kan omfatta brister och behov som behöver utredas mer enligt Trafikverkets fyrstegsprincip innan de är möjliga att definiera som konkreta åtgärder.

Större objekt innebär låsningar i planer: för att de ska vara möjliga att genomföra krävs det många gånger att medel avsätts i plan över tio år innan en åtgärd är genomförd.



Bilden visar hur den långsiktiga planeringen rullar över tid: från det att en större brist börjar utredas tills dess att den är genomförd som åtgärd tar det i allmänhet mer än tio år och bristen/åtgärden hinner vara med i fyra olika transportplaner!

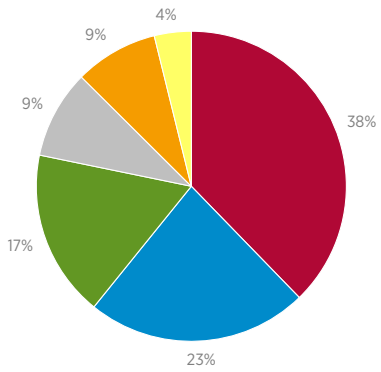
Låsningar i gällande regional transportplan för 2018-2029

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt i de flesta fall en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

Järnvägsinvesteringar I gällande plan är 300 mnkr avsatta för samfinansiering av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping. Medlen ligger fördelade på åren 2021-2029. Sedan planen fastställdes har åtgärden påbörjats.

I gällande plan finns även 220 mnkr fördelade på en pott för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor. Under planperioden har åtgärden elektrifiering Nässjö-Eksjö påbörjats.

Större väginvesteringar Gällande plan omfattar fem större vägprojekt varav två är färdigställda (Rv 32 Sunneränga-Marbäck samt Rv 32 Traneryd-Tranås S). Åtgärden Rv 27 förbi Bor var planerad att byggstartas under 2021 men har drabbats av förseningar och kommer sannolikt inte att gå in i produktion förrän 2023. Delen Ulås-Bredasten har ej beställts utan kommer att hanteras som ett eget objekt och har påbörjats under 2021. Åtgärderna Rv 27 Bredaryd-Anderstorp och väg 842 förbi Tenhult är i gällande plan planerade att påbörjas under perioden 2024-2029.



Regional transportplan 2018-2029	utrymme i plan mnkr
Järnvägsinvesteringar	**520**
Större väginvesteringar	**318**
Gång- och cykelinvesteringar	**240**
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**127**
Infrastruktur för kollektivtrafik	**120**
Bidrag	**53**

Regional transportplan 2018-2029	Kostnads-kalkyl 2018	Tidigare	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Utrymme i plan
Järnvägsinvesteringar			**60**	**150**	**310**	**520**
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Yet)[1]	1 500			110	190	300
Åtgärder för hållbar tågtrafik på reg banor			60	40	120	220
Större vägåtgärder			**90**	**80**	**148**	**318**
Rv 32 Sunneränga-Marbäck	*176*	*126*	*50*			
Rv 32 Traneryd-Tranås S	*40*		*40*			
Rv 27 förbi Bor (inkl Ulås-Bredasten)[2]	203			80	55	135
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp[1]	90				60	60
Lv 842 förbi Tenhult	33				33	33
Gång- och cykelinvesteringar			**80**	**60**	**100**	**240**
Längs regional statlig väg						120
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät						120
Trafiksäkerhet och framkomlighet			**37**	**21**	**69**	**127**
Kollektivtrafikåtgärder			**35**	**30**	**55**	**120**
Längs regional statlig väg						60
Medfinansiering						60
Bidrag			**13**	**13**	**27**	**53**
Investeringsbidrag till enskilda vägar						28
Driftsbidrag icke statliga flygplatser						25
Totalt			**315**	**354**	**709**	**1 378 mnkr**

Planens ram baseras på det belopp som angavs i regeringens direktiv och Trafikverkets justering utifrån tidigare upparbetning har inte beaktats eftersom det kom efter planens fastställelse. Trafikverkets beslut om justering innebar att planens totala ram minskade med cirka 100 mnkr.

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansiering nat plan 1/3

Inriktningsplanering

Själva processen med att ta fram nya transportplaner inleds med att regeringen ger Trafikverket och ibland andra myndigheter i uppdrag att ta fram ett *inriktningsunderlag* för kommande planperiod. Underlaget beskriver möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling och utgör grunden för kommande infrastrukturproposition.

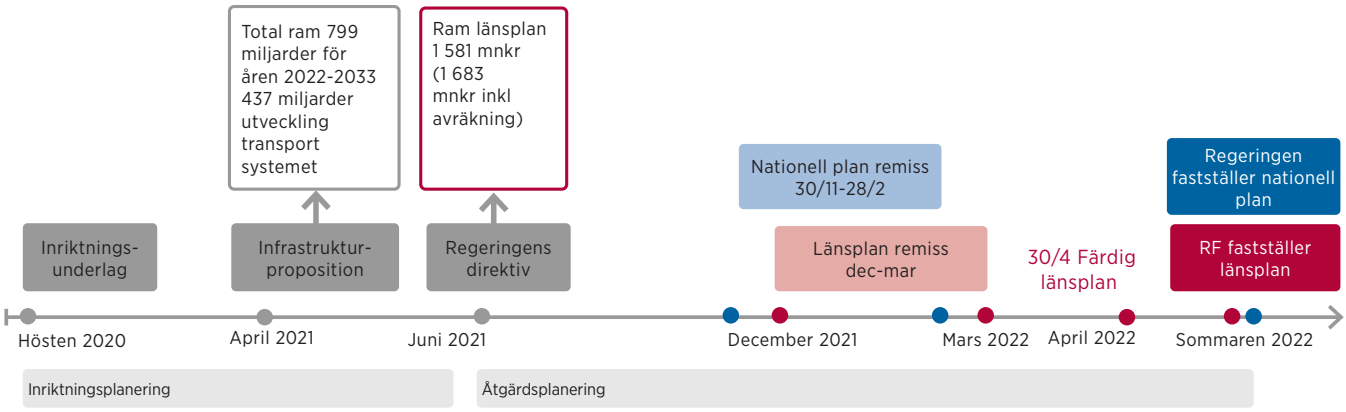
I *propositionen* som presenterades i april 2021 och beslutades av riksdagen i juni 2021 anges preliminära ramar för den nationella transportplanen. Riksdagen fattar beslut om den totala ekonomiska ramen.

Direktiv för åtgärdsplanering

Direktiv för åtgärdsplanering tas fram av Regeringen och ger planupprättarna uppdraget att ta fram planer. Direktiven anger ekonomiska ramar och övergripande inriktning för transportplanerna. Direktiven för åtgärdsplanering tillkännagavs i slutet av juni 2021.

För kommande planperiod har Jönköpings län fått en ram om 1 581 miljoner kronor. Dessa medel har fördelats jämt över planperiodens tolv år. Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr. Dessa medel har genom genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

Direktiven anger att transportplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas.



Regional förankringsprocess för transportplaner

Under hela processen från samråd av inriktningsunderlag till färdigt planförslag har Region Jönköpings län haft en löpande dialog med länets kommuner och Trafikverket via följande forum och nätverk:

Politisk förankring

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) fattar beslut om remiss av den regionala transportplanen och lämnar förslag till regionfullmäktiges beslut om fastställelse av färdig plan. TIM-nämnden har informerats löpande under planprocessen.

Politisk referensgrupp är sammansatt av ordförande i regionstyrelsen, TIM-nämndens presidium samt utsedda representanter från kommunstyrelserna i Vetlanda, Värnamo och Jönköping (vilka i sin tur företräder länet som helhet). Referensgruppen har träffats kontinuerligt för att skapa politisk förankring för både prioriteringar till nationell plan och innehållet i regional transportplan.

Kommunalt forum utgörs av regionens politiska ledning och länets samtliga kommunstyrelseordförande. Forument har informerats löpande under hela planprocessen.

Förankring på tjänstepersonsnivå

Regionalt infrastrukturnätverk utgörs av tjänstepersoner från länets kommuner. Möten för information och dialog med nätverket har anordnats cirka en gång i månaden under hela planprocessen. Representanter ur infrastrukturnätverket har bildat en arbetsgrupp kopplat till framtagandet av en regional cykelstrategi, ett arbete som i viss mån har bäring på den regionala transportplanen.

Kommunchefsnätverk består av kommuncheferna i länets kommuner. Nätverket har informerats löpande under hela planprocessen.

Trafikverket Region Syd har haft täta avstämningar med Region Jönköpings län på länsnivå och har även deltagit vid de löpande möten som organiserats inom TrvSyd (som omfattar länen Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Skåne).

Avgränsningssamråd för konsekvensbeskrivning

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Regionalt seminarium

Med anledning av det pågående upprättandet av ny regional transportplan anordnade Region Jönköpings län ett regionalt seminarium med fokus på transportinfrastruktur och samhällsplanering augusti 2021. Seminariet hade cirka 80 åhörare från såväl offentlig som privat sektor.

ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN PLANERING AV STATLIG TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag
- Tar fram förslag till proposition
- Beslutar om direktiv
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för länsplanerna

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Har hand om transportplanernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning.
- Genomför alla fysiska åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering)
- Genomför åtgärdsvalsstudier
- Handlägger statlig medfinansiering.

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

- Tar fram förslag till regional transportplan
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportplan

REGIONALT UTVECKLINGSANSVAR

Regioner ska skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i alla delar av landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar som råder.

Det obligatoriska uppdraget sker på uppdrag från staten och finns reglerat i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i en lag om regionalt utvecklingsansvar. Det obligatoriska uppdraget omfattar följande punkter:

- arbeta fram och fastställa en strategi för utvecklingen i länet
- samordna insatser för att genomföra denna strategi
- besluta om hur medel för regionalt tillväxtarbete ska användas
- följa upp, utvärdera och redovisa resultaten av tillväxtarbetet till regeringen
- utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram
- **upprätta och fastställa länsplaner för transportinfrastruktur**

Utöver det obligatoriska uppdraget har Regionen även initiativrätt i angelägna regionala frågor.

FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Transportplaner omfattar framförallt medel kopplat till steg 3- och 4-åtgärder.

1. Tänk om Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

FINANSIERINGSTYPER

Med **medfinansiering** avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur med medel utöver den regionala eller nationella planen.

Statlig medfinansiering innebär att kommuner eller regioner kan ansöka om statliga medel ur den regionala planen för att genomföra åtgärder av kollektivtrafikanläggningar eller åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet. Ett.ex.empel på detta är medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar.

Samfinansiering innebär att objekt finansieras ur både nationell och regional plan - till exempel att medel ur regional plan används till att finansiera en del av namngivet objekt i nationell plan.

Fysisk planering av åtgärder

Utredningar av brister i transportsystemet

Det första steget i den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder är att definiera och prioritera en brist för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). ÅVSen utreder transportslagsövergripande vilka typer av åtgärder som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov och är ett krav för att ett större infrastrukturprojekt ska vara aktuellt för att ingå i nationell eller regional plan. Syftet med ÅVSer är att avgöra vad som ska göras för att lösa transportbehovet och de utgår alltid från **fyrstegsprincipen**, vilket betyder att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis.

Genomförande av åtgärder

När medel avsatts för en åtgärd i transportplan och en beställning av åtgärden gjorts kan Trafikverket påbörja åtgärdens genomförande.

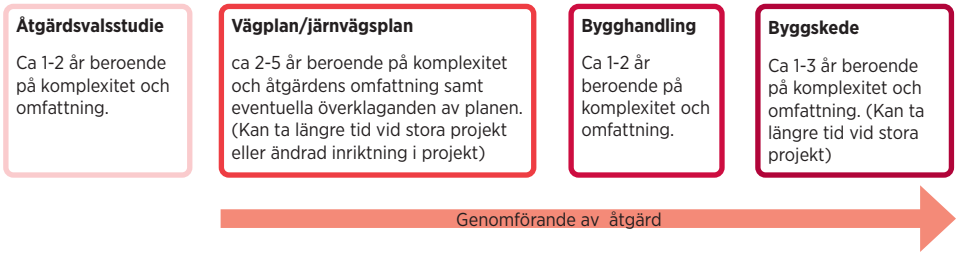
Investeringsåtgärder i det statliga transportsystemet planeras och utförs av Trafikverket. Trafikverkets investeringsverksamhet är en ren beställarorganisation vilket betyder att samtliga projektskeden projektleds av Trafikverket men handlas upp och utförs av konsult- respektive entreprenadföretag. Från det att en åtgärd beställs till dess att den är färdig att öppna för trafik kan det, beroende på projektets storlek och komplexitet, ta från två till över tio år.

Planskede För många åtgärder krävs planläggning enligt väglagen eller lag om byggande av järnväg. I den lagstyrda planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt beaktande av övriga samhällsintressen. I de fall åtgärden innebär betydande miljöpåverkan ska projektet miljöbedömas enligt Miljöbalken.

En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan utföras utan planläggning.

Bygghandlingsskede I bygghandlingsskedet tas tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens eller järnvägens funktion fram. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede I byggskedet genomförs väg- eller järnvägsåtgärden. Väg- eller järnvägsplanen måste har vunnit laga kraft innan produktion kan påbörjas. Det är i allmänhet i byggskedet som största delen av åtgärdens budgeterade medel nyttjas; en större produktion på väg kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner på ett år, produktionsskedet på järnväg är i allmänhet ännu mer kostnadsdrivande men bärs i allmänhet huvudsakligen av nationell plan.



NATIONELLA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål är viktiga som utgångspunkt för arbetet med långsiktig planering av transportsystemet, vilket tydliggörs i regeringens direktiv för åtgärdsplanering.

- Den regionala transportplanen lyfter in de transportpolitiska målen både som utgångspunkt för formulerade strategier och som utvärderingsparameter av planalternativ i planens konsekvensbedömning.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

- Miljömålen är inarbetade i transportplanen via de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Klimatmål

Riksdagen beslutade 1 januari 2018 om ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk med uttalade mal om att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Den regionala transportplanen har lyft in klimatmålen i planens konsekvensbeskrivning (via fokusområden och transportpolitiska mål) samt som bakgrund till utformningen av planens strategier.

Etappmål för trafiksäkerhet

Det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

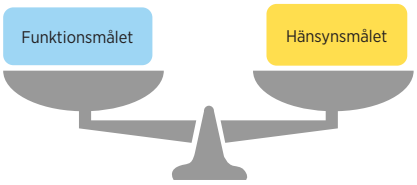
- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett **funktionsmål** som kopplar till tillgänglighet och ett **hänsynsmål** som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.



SVERIGES MILJÖMÅL

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De **16 miljökvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin är den långsiktiga planen för Jönköpings län och är en viktig utgångspunkt för länets arbetet med tillväxt och utvecklingsfrågor.

Den övergripande visionen i RUS är att Jönköpings län ska vara **Sveriges mest hållbara, alltraktiva och tillgängliga region**.

Visionen är nedbruten i sex strategiområden som i sin tur är indelade i delstrategier. Av de sex målområdena är det framförallt målet **En tillgänglig region: 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

REGIONALA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Länets mål för tillgänglig utvecklingskraft i Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I länets regionala utvecklingsstrategi är det framförallt tre delstrategier kopplade till målet om tillgänglig utvecklingskraft som är relevanta att utgå från kopplat till transportplanen. Dessa delstrategier används som underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån RUS har preciseringar av respektive delstrategi gjorts:

Järnvägsförbindelser Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar.

- Länet ska prioritera upprustning av länets befintliga järnvägar och person- och godstransporter med tåg ska främjas genom transportplaneringen.

Kollektivtrafik Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur.

- Planeringen av transportinfrastruktur ska stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Tillgänglighet Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

- Transportplaneringen ska verka för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmets beskrivning av framtida linjenät i länet[1].

I programmet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2035:

Marknadsandel 25 % av de motorburna resorna i länet ska göras med kollektivtrafik i regional och privat regi

Resandemål 78 % fler resor ska göras med kollektivtrafik (basår 2018, totalt 40 miljoner resor)

Nåbarhet 85 % av länets befolkning ska ha närmare än 1 000 meter till hållplats eller station

Kundnöjdhet/kvalitet 60 % av alla länsinvånare och 70 % av kollektrivtrafikresenärer ska vara nöjda eller mycket nöjda med den allmänna kollektrivtrafiken

Tillgänglighet Fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken

Miljö/hållbart samhälle All trafik inom den allmänna kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel och energiförbrukningen per körd personkilometer ska minska med minst 38 % (basår 2018)

1 Se avsnittet ”Beskrivning av länets kollektivtrafik i kapitel ”Förutsättningar”

SYDSVENSKA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Utgångspunkter för framtida utveckling av infrastruktur

Inom ramen för RSS-samarbetet har tre mål för Sydsveriges transportsystem beslutats. Målen verkar inom ramvillkoret ”ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan” och har som planeringsprincip att skapa förutsättningar för utvecklingskraftiga tillväxtmotorer och stödjande regionala kärnor.

Nationell och internationell tillgänglighet: snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor samt färdigställande av västkustbanan.

- Målet innebär att ett systemtänk krävs kring hur länets järnvägar och övrig infrastruktur ska uppgraderas för att maximera nyttan av nya stambanor.

Sammanknutet Sydsverige: utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland. Starka stråk genom sydsverige som är länkade med sammanbindande tvärförbindelser.

- Målet betyder att den regionala transportplanen bör sträva efter att stärka länets viktiga stråk.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter: ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

- Målet innebär att planen bör möjliggöra ökad kapacitet i stråk och noder som är särskilt viktiga för godstransporter och sträva efter att flytta över gods från väg till järnväg.

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige har en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken. Syftet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspappret för kollektivtrafik har Sydsveriges regioner formulerat tre mål varav det sista (*samhället*) har störst bäring på den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur:

Resenären Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Trafikeringen Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

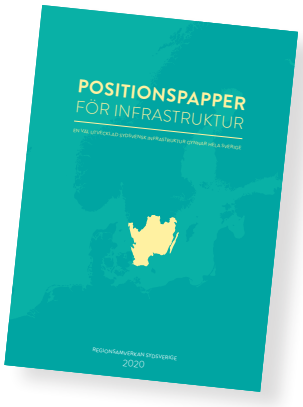
Samhället Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE (RSS)

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköping, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring bland annat infrastruktur och kollektivtrafik.

Samarbete sker på politisk nivå och på tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.

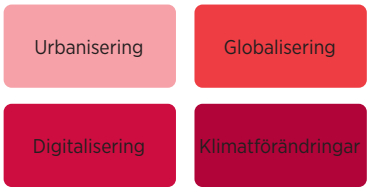




MEGATRENDER

Megatrender är stora globala förändringar som sker övergripande i vårt samhälle och som kommer att påverka oss de kommande åren.

ESPAS (European Strategy and Policy Analysis System, 2019) beskriver megatrender som utveckling som redan pågår och som är nästan omöjliga att ändra under det kommande decenniet. Oundvikligen kommer alla efterföljande möjliga framtider att ramas in av dessa trender. Megatrender är identifierade och som med stor säkerhet driver utvecklingen. Megatrender beskrivs på olika sätt av olika aktörer men kan ändå sammanfattas i fyra huvudtrender; **urbanisering och globalisering, digitalisering och klimatförändringar.**



Globalisering och urbanisering drivs av ekonomiska förändringar med tilltagande världshandel och globala värdekedjor samt städernas tilltagande betydelse som ekonomiska motorer.

Digitaliseringen har också ekonomiska drivkrafter, men är samtidigt beroende av, och samspelar med teknisk utveckling.

Arbetet med att minska vår påverkan på klimatet och att anpassa samhället till de klimatförändringar som har skett och kommer att ske kan snarast beskrivas som en politiskt driven trend. För transportsystemet finns även ekonomiska drivkrafter för effektivare och mindre energikrävande transporter.

Kunskapssamhället innebär att kunskap och andra immateriella värden i allt högre utsträckning är värdeskapande i ekonomin. Med en kunskapsbaserad ekonomi koncentreras befolkningen i allt större utsträckning till städerna, i synnerhet sådana som erbjuder högre utbildning, forskningsmiljöer och som har innovationsförmåga. Urbaniseringen leder till en förändrad demografi i olika delar av Sverige.

MEGATRENDERNAS PÅVERKAN PÅ TRANSPORTSYSTEMET I JÖNKÖPINGS LÄN

De stora förändringarna i samhället går oftast långsamt och är relativt stabila över tid. Megatrenderna påverkar transportsystemet i länet på flera olika sätt.

Digitaliseringen och det växande tjänstesektorer innebär att mer och mer arbete kan utföras på distans vilket innebär att behovet av vardagsresande kan minska vilket går hand i hand med den omställning som behöver göras kopplat till pågående klimatförändringar. Urbaniseringen drivs av att större arbetsmarknadsregioner ger ett underlag för större branschbredd och en bättre matchning på arbetsmarknaden samtidigt som en större befolkning ger underlag till ett bredare utbud av nöjen och fritidsaktiviteter.

För Jönköpings län är det viktigt att integrera länet i så stora arbetsmarknader som möjligt, inte minst för att minska sårbarheten i de mindre orterna. Digitalisering och klimatanpassning kan under rätt förutsättningar vara samverkande trender, där digitaliseringen möjliggör nya smarta och resurseffektiva transportsätt.

Megatrendernas påverkan på Jönköpings län och hur vi ska förhålla oss till dessa kan sammanfattas i tre punkter att ta i beaktande vid planering av transportinfrastruktur:

Stärk kopplingarna För att uppnå ett tillräckligt stort underlag för fler och växande branscher och företag är det viktigt att koppla samman länet i effektiva transportstråk, att koppla samman regioncentrum med kommuncentra och även att koppla samman städerna med deras omland.

- Detta kan göras genom en satsning på att utveckla de största vägstråken så att dessa får en standard som medger god tillgänglighet. Ett snabbt och effektivt kollektivtrafiksystem stärker också kopplingarna i länet. Över längre avstånd är det främst regionaltåg som har störst potential att minska restider och stärka kopplingarna.

Säkerhet och hänsyn Att samhället är tryggt och säkert är en grundläggande faktor. För transportsystemet handlar det dels om att minska olyckorna i transportsystemet men även att minska de negativa nyttor som uppstår i form av buller och utsläpp.

- Att mittseparera de mest trafikerade vägarna är en effektiv trafiksäkerhetsåtgärd liksom att främja tågresandet som i grunden är mycket säkert. Genom att leda trafiken förbi orter kan trafikens negativa konsekvenser för boende minska.

Transportsnålt samhälle Klimatomställningen handlar i grunden om att jordens resurser ska räcka både för dagens befolkning och framtida generationer. Genom en planering som bidrar till ett minskat transportbehov kan tillgänglig infrastruktur nyttjas på ett bättre sätt. En ökad digitalisering ger ökade möjligheter att optimera trafiken så befintlig infrastruktur nyttjas optimalt och nya effektiva beteenden premieras.

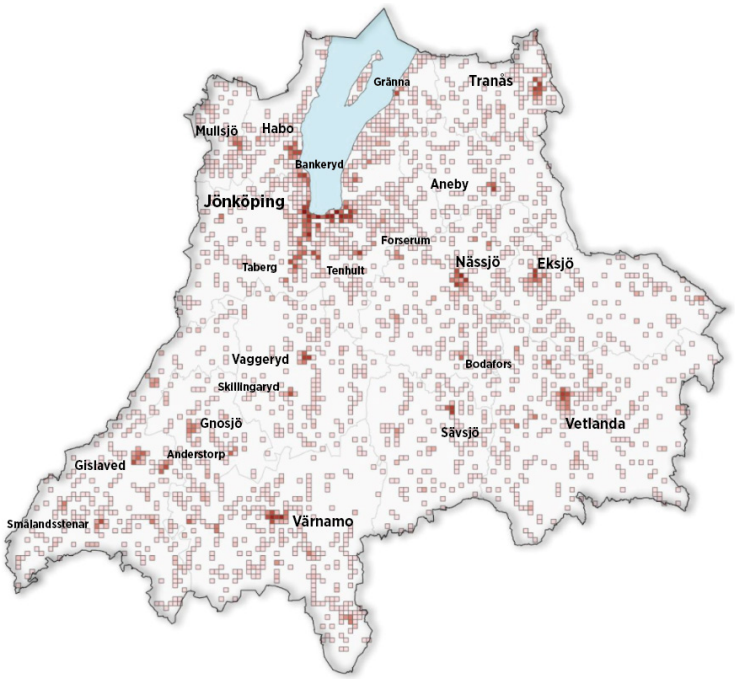
- Att kombinera gång-, cykel och kollektivtrafik kan vara både resurs- och yteffektivt. Nya digitala tjänster borde kunna accelerera denna utveckling.

2. Länets förutsättningar och behov

ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING AV LÄNET

Geografisk fördelning och flyttmönster

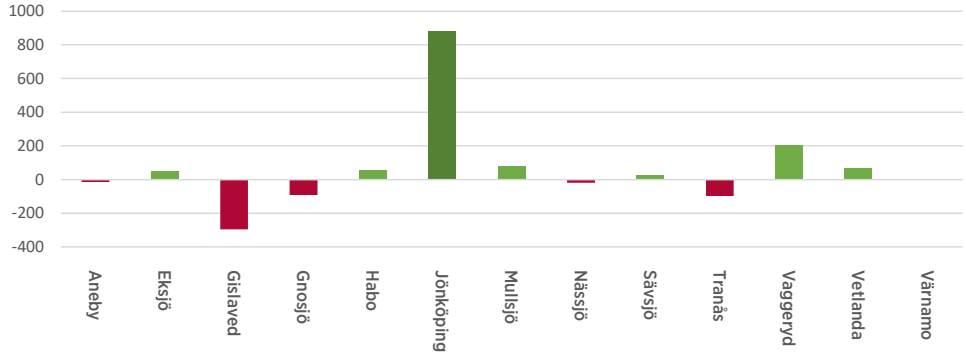
Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 361 000 invånare bor ca 40 % i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets cirka 80 tätorter har endast sju tätorter över 10 000 invånare, fler än 70 orter har färre än 2 500 invånare och ungefär 45 tätorter har färre än 500 invånare. 84% av länets invånare bor i tätorter.



	år 2020	Prognos år 2035	Ökning	Invånare kommunhuvudort	Andel boende i tätorter	Byggda bostäder[1]
Aneby	6 821	6 879	1%	3 668	62%	9,6 8,4
Eksjö	17 788	18 554	4%	10 864	79%	31,2, 25,2
Gislaved	29 635	31 415	5%	10 269	82%	17,8, 15,6
Gnosjö	9 614	9 257	-4%	4 472	75%	7,2, 6,2
Habo	12 589	15 559	23%	8 516	75%	10,8, 59,2
Jönköping	142 427	163 469	15%	100 259	90%	606,4, 124,2
Mullsjö	7 385	7 652	5%	5 749	88%	21,8, 9,8
Nässjö	31 563	32 879	4%	18 472	83%	23,2, 23,4
Sävsjö	11 721	12 035	2%	5 605	75%	8,0, 12,2
Tranås	18 903	19 412	2%	14 774	85%	28,8, 24,6
Vaggeryd	14 532	17 137	18%	5 556	76%	43,8, 25,4
Vetlanda	27 502	26 548	-3%	13 674	77%	26,2, 36,4
Värnamo	34 530	37 013	7%	19 778	80%	52,0, 33,8

1 Färdigställda bostäder i flerbostadshus respektive småhus som snitt per år för perioden 2016-2020 (RJL/SCB)

Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin relativa andel av länets befolkning åren 2010-2020. Detta är en trend som väntas förstärkas ytterligare under kommande planperiod[1]. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos[2] att öka med 9% från 365 000 personer år 2020 till 400 000 personer år 2035.



Diagrammet visar totalt flyttnetto för länets kommuner 2020. Länets totala flyttnetto är positivt, däremot är flyttnettot för inrikes födda negativt.

Länet tappar framförallt inrikes född befolkning till Skåne, Hallands, Östergötlands, Kronobergs och Västra Götalands län och hämtar invånare från Kalmar, Västernorrlands, Västerbottens, Södermanlands och Gävleborgs län.

(RJL/SCB, 2021)

1 Näringslivsanalys för Jönköpings län, 2021
2 Region Jönköpings län/SCB, 2021

NODSTRUKTUR KOPPLAD TILL SYDSVENSK SYSTEMANALYS

Definitionen av en **tillväxtmotor** är enligt Regionsamverkan Sydsveriges definition en större ort som har en branschbredd med mer än 200 branscher representerade. De utgör en struktur som är stabil över tid och ska också kunna fånga förändringar över tid. Tillväxtmotorerna är en förutsättning för utvecklingen av sydsveriges regioner som helhet. Genom att understödja tillväxtmotorernas utveckling med strategisk infrastruktur ges alltså också förutsättningar för en robust tillväxt i andra delar av länen.

I Jönköpings län är Jönköping utpekat som tillväxtmotor och länets närmaste tillväxtmotorer i grannlänen är Växjö, Borås, Linköping, Halmstad och Skövde.

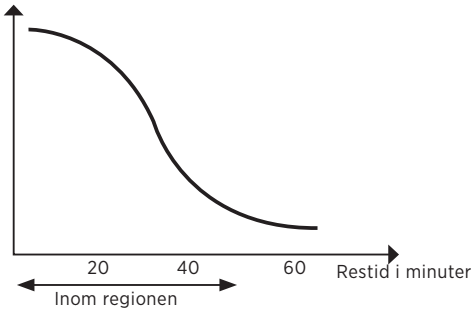
Regionala kärnor är orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland och som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service. Bland kriterierna ingår bland annat att inpendlingen är större än utpendlingen.

I Jönköpings län är Tranås, Nässjö och Värnamo utpekade som regionala kärnor.

TILLGÄNGLIGHET GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLVÄXT

Forskning från Internationella Handelshögskolan i Jönköping visar att benägenheten till arbetspendling sjunker drastiskt vid restider över 45 minuter. Platser som ligger inom 45 minuters restid från varandra kan dra nytta av varandra genom bättre matchning och kvalitet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Detta är viktigt för företags produktivitetsutveckling och innovationsförmåga och skapar förutsättningar för lokala och regional tillväxt.

Goda kommunikationer har alltså stor betydelse för en regions samlade förutsättningar för attraktivetet och utveckling.



Pendlingsbenägenhet som en funktion av tidsavstånd

Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper[1].

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på något lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö, Gislaved och Vetlanda[2].

Region Jönköpings läns statistik över flyttningsmönster visar att länet bland inrikes födda har ett positivt flyttningsnetto för personer med längre akademisk utbildning (mer än tre års högskoleutbildning) medan flyttningsnettot för personer med gymnasieutbildning och kortare eftergymnasial utbildning är tydligt negativt.

Bostadsbyggande

Jönköpings län har en hög byggtakt av bostäder och knappt 1 200 bostäder färdigställdes under 2020, av dessa byggdes mer än hälften i Jönköpings kommun. Samtidigt tillkom 1 711 nya hushåll och 1 411 nya invånare i länet vilket innebär att bostadsbyggandet sannolikt inte räcker för att mätta efterfrågan. Det råder underskott på bostäder i 11 av länets 13 kommuner, bostadsbristen är framförallt knuten till kommunernas centralorter och är svårare för vissa grupper, tex ungdomar[3].

Länet har i grunden en hög andel småhus, dock har bostadsbyggandet i form av hyresrätter och bostadsrätter i länets större tätorter ökat de senaste tio åren och är sedan 2013 andelsmässigt högre än byggnationen av äganderätter[4]. Denna trend kan bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt och ger också förutsättningar för ett ökat kollektivt resande

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i länet har en hög grad av små och medelstora företag inom tillverkning och industri, som är länets avgjort största bransch sett till omsättning. Särskilt hög andel tillverkningsindustri finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö[5].

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20-64 år som förvärvsarbetar, ligger på över 80% i hela länet (riksgenomsnitt 79,5%). Däremot är det endast Habo kommun som ligger över rikssnittet för disponibel inkomst[6].

Arbetsmarknader

Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl integrerade olika områden är med varandra kopplat till resor mellan boende och arbete. Indelnignen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd, vilket i sin tur gör en FA-region mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Länets kommuner tillhör två FA-regioner[7]:

Jönköping: Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Vetlanda, Eksjö, Tranås och Ydre (Östergötlands län). Totalt ca 120 000 anställda och 16% tillväxt 2010-2018.

1 Näringslivsanalys RJL 2021
2 RJL/SCB
3 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
4 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
5 RJL/SCB
6 Bostadsförsörjningsanalys
7 Systemanalys RSS

Värnamo: Gnosjö, Gislaved och Värnamo. Cirka 40 000 anställda, 6% tillväxt 2010-2018.

Jönköpings FA-region uppvisar en betydligt större branschbredd än Värnamo FA-region och har också en högre andel branscher med mer än fem anställda. För att öka Värnamoregionens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet till andra FA-regioner.

Arbetspendling

Avstånden och följaktligen restiderna mellan länets mer befolkningstäta orter är förhållandevis långa och det är endast ett fåtal kommunhuvudorter som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrat och tillväxtmotorn Jönköping.

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser[8].

Pendlingsströmmarna mellan länets kommuner och tillväxtmotorer utanför länet är relativt begränsade. Störst flöden finns i förhållandena Värnamo - Växjö (cirka 50 minuter med tåg och 1,05 timme med bil) och Tranås-Linköping (ca 45 minuter med tåg och 1 timme med bil). Restiderna mellan Jönköping och omgivande tillväxtnoder Borås, Skövde, Växjö och Linköping gör att pendlingsrelationerna mellan noderna inte är så stora[9].

	Jönköping		Växjö		Linköping	
	Bil	Koll.	Bil	Koll	Bil	Koll
Aneby	**0:55**	0:59	2:04	**1:41**	1:30	**1:02**
Eksjö	**0:51**	1:07	1:44	**1:31**	1:44	**1:35**
Gislaved	**1:11**	1:22	1:36	**1:34**		3:37
Gnosjö	**1:05**	2:23	1:31	**1:00**		3:06
Habo	0:23	**0:14**	2:04	**1:59**	**1:47**	2:06
Jönköping			1:51	**1:43**	**1:29**	1:43
Mullsjö	0:27	**0:22**	2:08	**2:08**	**1:51**	2:15
Nässjö	0:38	**0:34**	1:51	**0:57**	1:53	**0:51**
Sävsjö	1:06	**0:57**	1:16	**0:59**	2:25	**1:36**
Tranås	**1:16**	1:17	2:27	**1:21**	1:02	**0:40**
Vaggeryd	**0:31**	0:39	**1:29**	1:45	**1:50**	1:54
Vetlanda	**1:11**	1:25	**1:12**	1:50	**2:11**	2:30
Värnamo	**0:58**	1:06	1:06	**0:39**	2:17	**2:11**

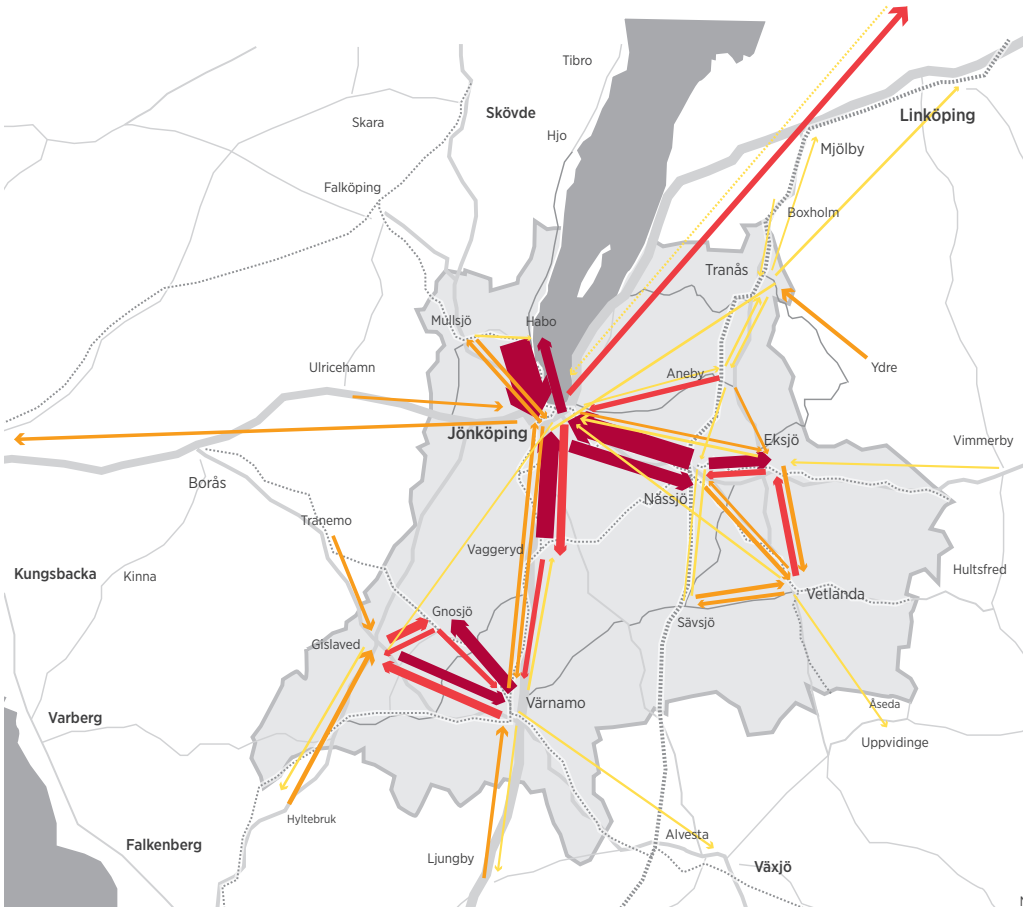
Restid under 45 minuter

Restid under 60 minuter

Restid under 90 minuter

Matrisen visar restiden (bil och kollektivtrafik) mellan länets kommunhuvudorter och länets tillväxtmotor Jönköping samt Växjö och Linköping, som är de tillväxtmotorer utanför länet dit flest länsbor pendlar i dagsläget.

Störst potential till mer omfattande restidsförkortningar finns i relationerna Värnamo - Vaggeryd - Jönköping (pågående projektet med nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult) samt mellan de stationsorter som är aktuella för nya stambanor (Linköping - Tranås - Jönköping - Borås/Göteborg samt Jönköping - Värnamo/Malmö).



Förvärvsarbetande 16-74 år som pendlar över kommungräns (SCB 2019)

1 000 - 3 200
500 - 999
300 - 499
200 - 299

Länets överlägset starkaste pendlingsströmmar löper från Habo, Vaggeryd och Nässjö till arbetsställen i Jönköpings kommun. Starka pendlingsförhållanden finns också mellan kommunerna i Värnamos FA-region samt mellan höglandskommunerna Nässjö och Eksjö och Vetlanda - Eksjö.

Jönköping har en relativt stor utpendling mot Stockholm och Göteborg, som till stor del beror på veckopendling eller hemarbete från arbetsställen i storstäderna.

Det går också att urskilja tydliga mönster med inpendling till länet från grannlänens närmaste kommuner (Hylte och Tranemo mot Gislaved, Ljungby mot Värnamo och Ydre mot Tranås).

8 Näringslivsanalys RJL 2021
9 SCB 2021



LÄNETS TRANSPORTSYSTEM

Jönköpings län ligger som en naturlig transportnod i stråken mellan Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Länet har kopplingar mot såväl Sydsverige och Halland som ostkusten, Göteborg, Skaraborg och Östergötland.

Övergripande transportstråk genom Jönköpings län

Genom länet löper ett antal transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor som mer regional och lokal arbetspendling. Flera av stråken består av relativt parallella väg- och järnvägsförbindelser, dock binder länets vägar och järnvägar samman olika tätorter och fyller därför olika funktioner vilket kan vara en utmaning kopplat till planering av transporter och transportinfrastruktur.

Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion
E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden tack vare landförbindelsen över Fehrman bält.

Regional funktion
Stråket är länets viktigaste koppling för tillgänglighet och av stor betydelse för arbetspendling. Utmed E4 ligger Jönköping, Vaggeryd och Värnamo och strax söder om länets södra gräns ligger Ljungby. Utmed Södra stambanan ligger kommunhuvudorterna Tranås, Aneby, Nässjö och Sävsjö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

Västliga stråket utmed Rv 40

Interregional funktion
Stråkets är betydelsefullt för persontransporter till och från Göteborgsregionen och godstransporter kopplade till Göteborgs hamn. Stråket är en del i det viktigaste vägstråket mellan Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg.

Regional funktion
Rv 40 är på regional nivå viktig för arbetspendling till och från Bottnaryd, Ulricehamn och Borås.

Ostliga stråket utmed Rv 40 och Bockabanan

Interregional funktion
Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Rv 40 är också betydelsfull för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

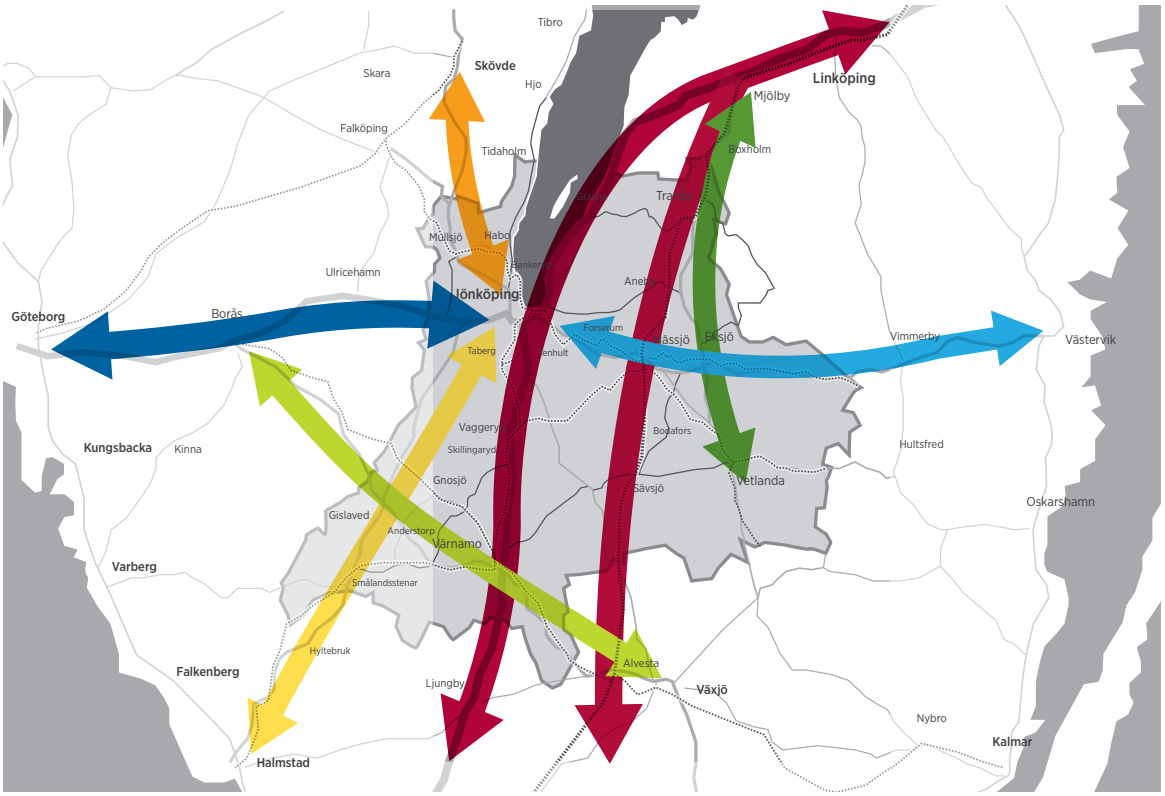
Regional funktion
Rv 40 är på regional nivå framförallt viktig för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö i östlig riktning.

Stråket Jönköpingsbanan och Rv 26/47

Interregional funktion

Stråket binder samman länet mot Falköping, Skövde (Västra stambanan) och i förlängningen Karlstad och Oslo. Stråket är av betydelse för långväga godstransporter men också i viss mån interregional arbetspendling mellan Skövde och Jönköping.

Regional funktion
Stråket har länets mest omfattande arbetspendling, till största del inpendling till regioncentrat Jönköping från Mullsjö och Habo.



Kartan visar länets övergripande transportstråk

Stråket Rv 26/väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion
Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar - Halmstad.

Regional funktion
Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar - Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Y:et[1] som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionaltågsförbindelser..

Stråket utmed Rv 27 och Kust-till-kustbanan

Interregional funktion
Koppling mot Borås/Göteborg och Växjö/Kalmar. Betydelsefullt stråk för långväga godstransporter mellan sydostkusten och västkusten. Stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjö.

Regional funktion
Viktigt arbetspendlingsstråk för länets sydvästra delar där vägen och järnvägen passerar olika orter.

Stråket utmed Rv 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.

Regional funktion
Stråket berör främst kommunerna Tranås, Aneby, Eksjö och Vetlanda.

1 Y:et är ett samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Ett pågående projekt kommer att binda samman Jönköping och Värnamo med en ny järnvägssträcka mellan Byarum och Tenhult och på så vis minska restiden mellan länets två största orter.

JÄRNVÄGSBANOR I JÖNKÖPINGS LÄN

Södra stambanan (SSB) Elektrifierad dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Malmö. Utgör tillsammans med Västra stambanan de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet. Trafikeras i länet med fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (>160 km/h).

Jönköpingsbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping. 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).

Kust-till-kustbanan 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.

Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ) Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Elektrifiering planeras av delen Värnamo - Nässjö samt nysträckning Byarum - Tenhult. Merparten av sträckan Värnamo - Nässjö har hastighetsbegränsning 120-160 km/h och sträckan Värnamo - Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90-119 km/h. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

Vaggerydsbanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av det s.k. Y:et). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

Bockabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Elektrifiering planeras sträckan Nässjö - Eksjö. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-119 km/h).

Vetlandabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg med person- och godstrafik Nässjö-Vetlanda samt godstrafik till Pauliström och Järnforsen. Banan har låg hastighetsstandard, merparten av sträckan har 90-119 km/h.

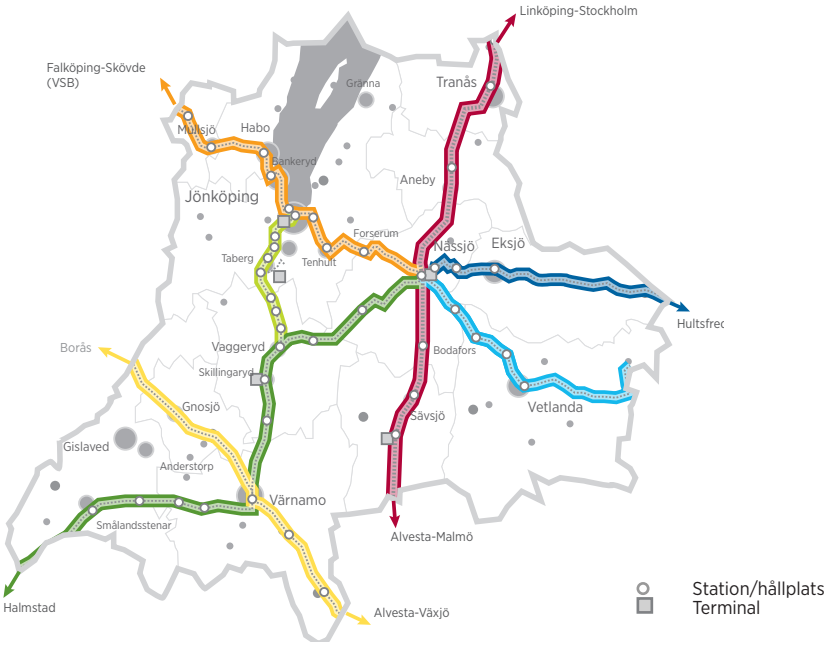


Sverigeförhandingens föreslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

Beskrivning av länets järnvägsnät

Länet har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan är elektrifierade och är viktiga för person- och godstrafik ur såväl ett internationellt som nationellt perspektiv.

HNJ-banan, Vaggerydsbanan, Bockabanan och Vetlandabanan är oelektrifierade och har lägre standarder. Banorna har betydelse för regionala resor, godsterminalen i Torsvik samt kopplingar mot Stångådalsbanan samt hamnar i Oskarshamn och Halmstad.



Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping). Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Nya stambanor

Planeringen för nya stambanor har pågått under lång tid och i Infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges att ”Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer”.

Nya stambanor innebär både möjligheter till förstorade arbetsmarknadsregioner, ökad kompetensförsörjning, ökad kapacitet och robusthet för järnvägsnätet som helhet samt möjliggör en överflyttning från andra transportslag till järnväg. Planeringen för nya stambanor utgår från det arbete och de överenskommelser som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen.

För Jönköpings län kommer de nya stambanorna innebära nya resmöjligheter och för att hela länets ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna, där gäller dels för de tre stationer som planeras i länet men även till stationen i angränsande län, till exempel Borås som kan få stor betydelse för delar av länet.

Behov och utmaningar järnvägsnät

De behov och utmaningar som lyfts gällande länets järnvägar har primärt ett regionalt perspektiv, nationella behov kopplat till järnvägsanläggningen hanteras via nationell plan.

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan Jönköpingsbanan är enkelspårig och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande som begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Anspråken på att utveckla såväl gods- som persontrafik är höga. Långa restider med kollektivtrafik till viktiga målpunkter kring A6-området i Jönköping medför anspråk på ytterligare ett tågstopp inom Jönköping. Behov finns också av mötesstationer och plattformsförlängningar.

Genomförd åtgärdsvalsstudie visar att Kust till kust-banan har brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län.

Kortare restid med tåg sträckan Jönköping - Värnamo Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo; sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö. Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder På grund av JLTs elektrifiering av fordonsflottan behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo - Nässjö samt Nässjö - Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar (Halmstad)

Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping - Vaggeryd, Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnvägen är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor (ffa viktigt på Jönköpingsbanan och Y:et, se ovan) samt åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler t.ex. växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

UTMANINGAR INTERMODALA TRANSPORTER

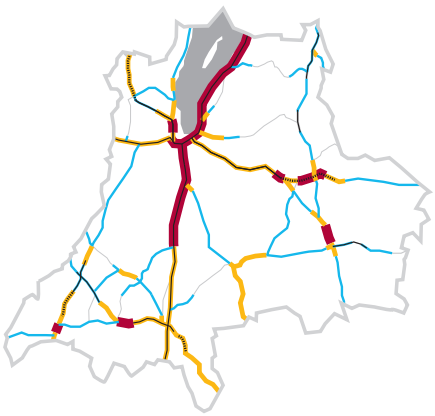
Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).

Beskrivning av länets vägnät

Jönköpings län är en knutpunkt i landets vägsystem. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40 som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. Vidare går ett antal betydelsefulla vägstråk genom länet, exempelvis väg 27 från Blekinge mot Göteborg och väg 26 från söder till norr.

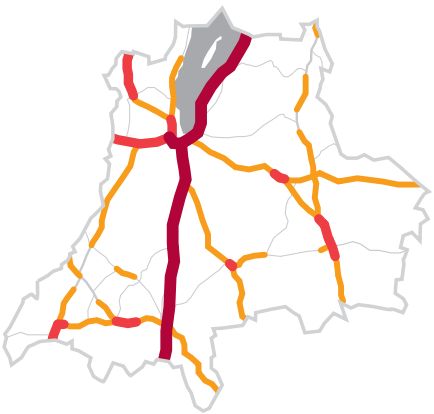
Den största trafikvolymen på länets vägar återfinns på det nationella stråket E4 och då främst runt Jönköping. Lastbilstrafiken är mycket omfattande längs stråket. Personbilstrafiken på länets vägnät varierar mellan olika stråk och även längs stråken. Fullt naturligt är trafikvolymerna som störst i anslutning till de större tätorterna.

Vägnätets standard avseende trafiksäkerhet speglar trafikvolymerna där vägavsnitten med störst trafikvolymer är, eller planeras, att bli mötesseparerade. Genom den pågående hastighetsöversynen blir hastighetsstandarden ännu tydligare kopplad till vägarna trafiksäkerhetsstandard, då vägar med mittseparering kan ha hastigheter på 100km/h och på vägar utan mittseparering begränsas hastigheten till 80 km/h.



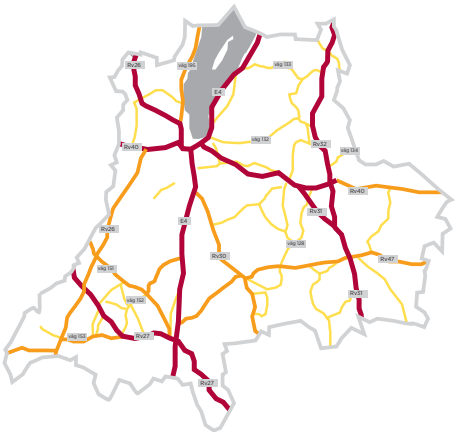
Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon (data NVDB)

- > 8 000 fordon
- 4 000 - 8 000 fordon
- 2 000 - 4 000 fordon
- Mötesseparerad väg
- Planerad mötesseparerad väg



Årsmedeldygnstrafik lastbilar (data NVDB)

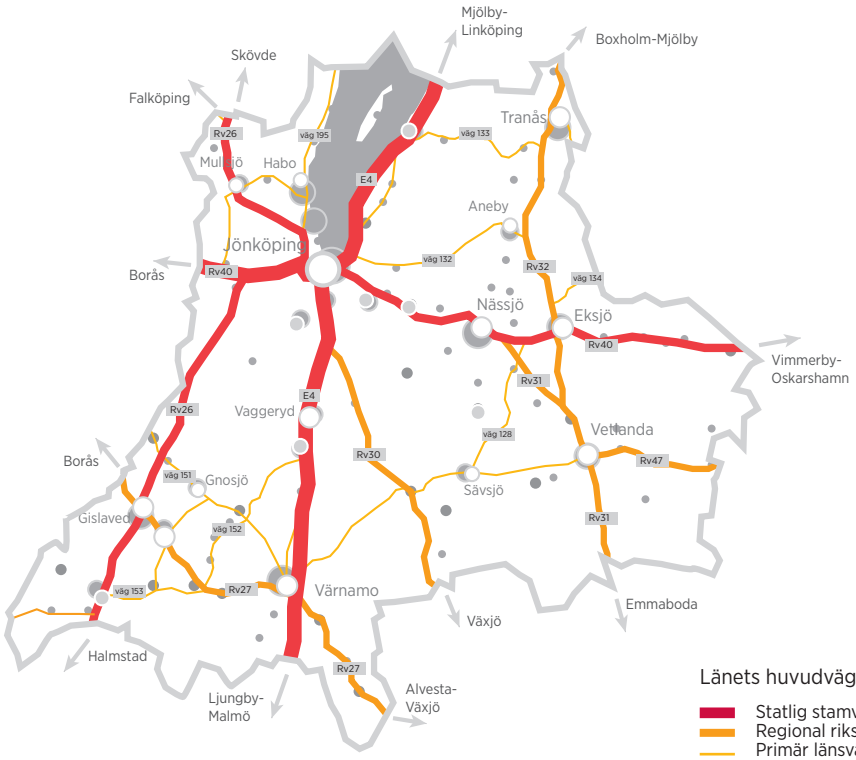
- > 1 500 fordon
- 1 000-1 500 fordon
- 500 - 1 000 fordon



Strategiskt vägnät för tyngre transporter

- Större volymer av tyngre transporter
- Stora volymer av tyngre transporter
- Kontinuerliga volymer av tyngre transporter

(Trafikverket)



Länets huvudvägnät

- Statlig stamväg
- Regional riksväg
- Primär länsväg

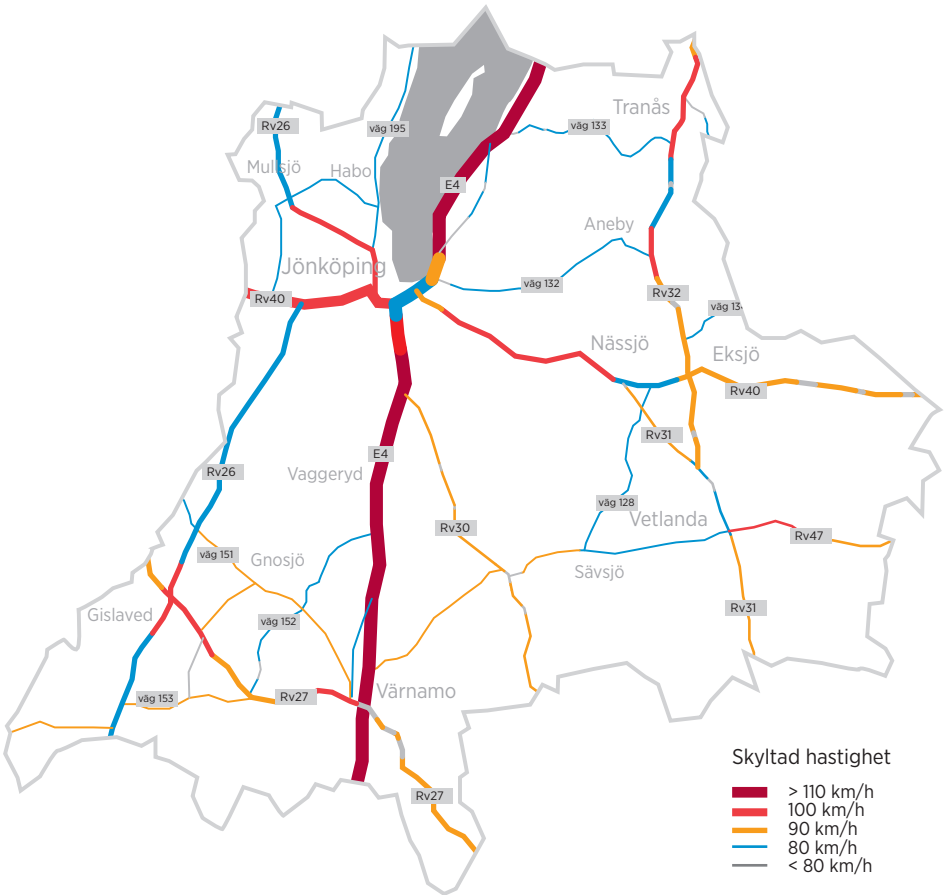
Behov och utmaningar länets vägnät

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar Ett flertal vägsträckor i länet har fått eller kommer att få sänkta hastigheter från 90 till 80 km/h vilket är ett led i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete där den nuvarande hastigheten 90 km/h ska fasas ut. Hastighetsöversynen kommer att påverka restiden mellan målpunkter i länet. En förutsättning för att kunna höja hastigheterna från 80 till 100 km/h är mötesseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam och länet har inte möjlighet att mötesseparera alla vägar som sänkts från 90 till 80 km/h utan behöver prioritera sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov.

På övriga större vägar i länet finns behov av mindre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar inne i länets mindre tätorter Många av länets mindre tätorter genomkorsas av större statliga vägar vilket i flera fall ger konflikt mellan det lokala behovet av att möjliggöra säkerhet för oskyddade trafikanter och behovet av framkomlighet för genomgående trafik.

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.



Kartan visar hastighetsbegränsningar på länets större vägar hösten 2021. På sikt kan merparten av länets 90-sträckor komma att sänkas till 80 km/h. (Data NVDB)

VÄGHÅLLARE

I Sverige fnns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar. Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på vägnätet.

Staten (genom Trafkverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.

Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.

Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET

Hastighetsbegränsningar på Sveriges vägar sätts utifrån vägens utformning med hänsyn tagna till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Trafikverket har sedan 2014 arbetat med att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning och att ersätta hastighetgränsen 90 km/h till 100 alternativt 80 km/h. 80 km/h är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

Kriterier för hastighetsöversyn:

- Vägar med mitträcke kan normalt ha hastighetsgränsen 100 km/h.

- Vägar utan mittseparering och med en ÅDT över 2 000 fordon per dygn år 2025 ska ha en hastighetsgräns på högst 80 km/h.

(Trafikverket)

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Region Jönköpings län har ansvar för länets kollektivtrafik. Detta innefattar kollektivtrafik som utförs inom ett län eller sträcker sig över flera län men huvudsakligen tillgodoser behovet av arbetspendling och/eller vardagsresande.

BUSS ELLER TÅG?

Tågets främsta fördel är hög passagerarkapacitet, snabba resor samt att tågresan upplevs bekvämare av den resande. Järnvägstationer är tydligt strukturbildande vid planering av bostäder och verksamheter och kan på så vis bidra till positiv utveckling. 60 procent av regionens invånare bor inom 2 km radie till en hållplats eller station på järnväg. Tåget har en högre kilometerkostnad vilket medför behov av en högre beläggning.

Bussen är i förhållande till tåget flexiblare, billigare och kan komma närmare resmålet. Bussen har normalt sett en lägre medelhastighet och passagerarkapacitet samt konkurrerar

Beskrivning av länets kollektivtrafik

Länets förutsättningar för kollektivtrafik

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och näringsliv, minska negativ miljöpåverkan kopplat till persontransporter samt inte minst för att bidra till ett mer jämlikt samhälle.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. År 2017 hade 84% av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning[1].

En problematik kopplat till kollektivtrafikens utveckling är att avstånden mellan tillväxtmotorer och kommunhuvudorter är relativt långa samt att länets regioncentrum Jönköping ligger ocentrerat. En annan utmaning för kollektivtrafiken är att lösa tillgängligheten för den befolkning som inte bor utmed stråk med högfrekvent kollektivtrafik.

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad[2]. I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet.

1 SCB, 2017
2 Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram, 2021

Behov och utmaningar kollektivtrafik

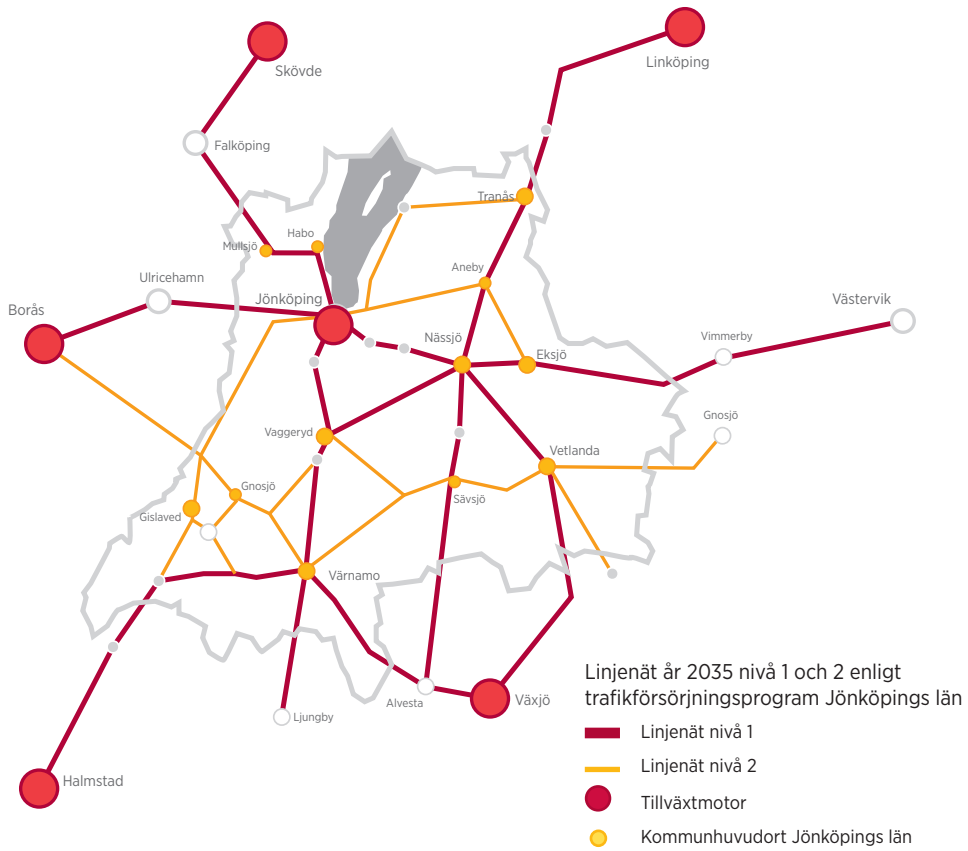
Minska restider och öka attraktivitet För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandeandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera. Den planerade nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult är en viktig åtgärd för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel i stråket Jönköping - Värnamo.

Tillvarata strukturbildande effekter Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och fysisk planering. En samlad och medveten kommunal bebyggelseplanering med rimliga avstånd mellan målpunkter och kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik och är också något som är strukturbildande och värdeskapande för samhällsutvecklingen i stort. Huvudsakligen går detta att påverka genom medveten översikts- och detaljplanering i kommunerna.

För att skapa och tillvarata de strukturbildande effekterna hos kollektivtrafikens anläggningar är det dock också viktigt att de satsningar som prioriteras genom regional transportplan samordnas och har en god koppling till respektive kommuns samhällsplanering och även kopplar mot mer regionala strukturbilder för transporter och bebyggelseutveckling.

Göra kollektivtrafiken tillgängligare För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas.

För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.



MÅL OM RESTIDER 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektrivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter till Jönköping
- Restid under 45 minuter till angränsande kommuns centralort
- Restidskvoter på 0,8 med tåg, 1,3 med regionbuss och 1,2 med direkt/expressbuss

LINJENÄT ÅR 2035

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver en utveckling av kollektivtrafikens linjenät i fyra olika nivåer:

Nivå 1 Storregionala stråk

Stråken utgör en resandestark ryggrad i kollektivtrafiksystemet med trafik till angränsande regioner. Trafikeringen ska tillgodose en god eller mycket god kvalitet av utbud och turer. Tågtrafiken dominerar dessa stråk och kompletteras eller ersätts i vissa fall med busstrafik.

Nivå 2 Regionala stråk

Stomnät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstorade arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

Nivå 3 Stadstrafik

Stadstrafiken trafikerar i länets största orter. Trafiken ska utformas för att underlätta omstigning till de regionala och storregionala systemen genom att sammanstråla vid centrala noder och stråk. Stadstrafik körs i dagsläget i Jönköping, Nässjö, Värnamo och Tranås.

Nivå 4 Närtrafik

Trafiken i denna nivå ska tillgodose människors behov av en grundläggande service av kollektivtrafik i regionens glesare befolkade delar, mindre orter och landsbygd. Huvuduppgiften är att erbjuda resor till kommuncentra alternativt närmaste större ort för serviceändamål.

KRAV PÅ FUNKTIONELLT SAMBAND

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. Det går i dagsläget endast att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den byggs i nära anslutning till en allmän väg där det fnns ett funktionellt samband mellan den allmänna vägen och cykelvägen.

Det innebär att det med nuvarande tolkning av lagstiftningen inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbidrag som del av cykelvägnätet

Beskrivning av länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter.

I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna - Kaxholmen - Skärstad, Huskvarna - Lekeryd, Anderstorp - Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved - Hestra, Skillingaryd - Vaggeryd - Hok, Vetlanda - Landsbro samt Vetlanda - Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Under hösten 2021 tar Region Jönköpings län fram en regional cykelstrategi som kommer att remitteras under början på 2022. Strategin definierar länets samlade vision och mål för utveckling av cykling och ger struktur och systematik åt fortsatta insatser för att stärka cykeln som transportmedel.

En insats som är kopplad till både cykelstrategin och den regionala transportplanen är att ta fram en plan för regionala statliga cykelvägar i länet. Detta är en viktig pusselbit i att tydliggöra prioriteringar och säkerställa genomförandet av åtgärdsområdet för gång och cykel i den regionala transportplanen. Arbetet med planen kommer att ske under 2022.

Behov och utmaningar statligt gång- och cykelvägnät

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla till målpunkter som ligger utanför länets tätorter skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor För att skapa mobilitet med cykel över längre avstånd behöver länet utveckla förutsättningarna för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Beskrivning av flyg i länet

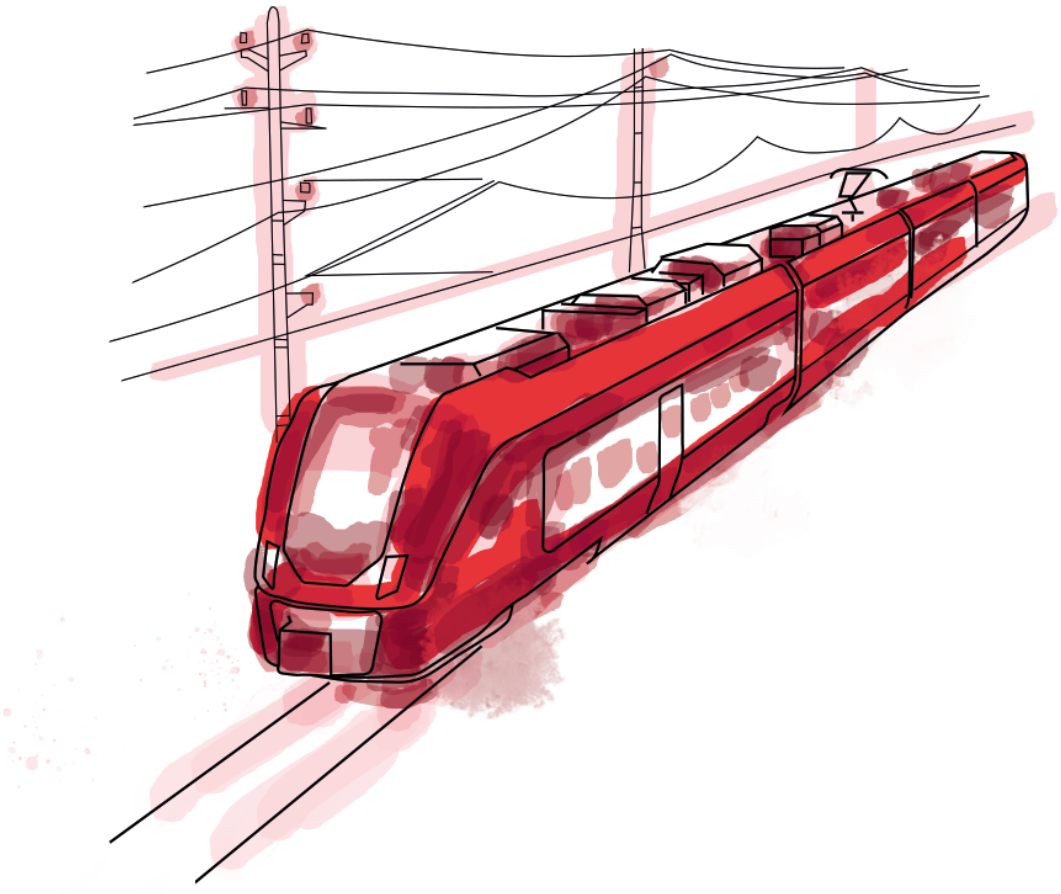
Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Jönköpings flygplats har ett strategiskt läge i Skandinavien vilket har gjort den till en hub för flygfrakt, en verksamhet som har utvecklats väl. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga. Till Jönköpings flygplats har chartertrafik även bedrivits som incharter under sommarmånaderna främst för tyska turister. Närheten till flygplatsen och fördelen med direkta linjer har gjort att chartertrafiken har utvecklats positivt på många regional flygplatserna de senaste åren.

Behov och utmaningar flyg i länet

Återhämtning efter Covid-19 I dagsläget är det svårt att förutspå den långsiktiga utvecklingen för Jönköpings flygplats, pandemin har inneburit en kraftig nedgång och hur återgången till ett nytt normalläge ser ut påverkas av många faktorer. Att det inrikes flygresandet kommer att minska pga hårdare konkurrens från andra transportslag är troligt inte minst i ett långsiktigt perspektiv med nya stambanor. Utvecklingen för utrikesresandet kan gå i olika riktningar, dels kan det totala resandet minska inte minst affärsresandet som en effekt av teknikomställningen under pandemin. Samtidigt kan de regionala flygplatserna erbjuda en närhet och enkelhet som många uppskattar och därmed undviker storflygplatser.

FUNKTION REGIONALA FLYGPLATSER

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara tillgängliga för samhällsflyg i form av ambulans- och brandflyg är också en viktig uppgift för de regionala flygplatserna. I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik. Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.



3. Strategier

Region Jönköpings län ska genom transportplanen arbeta för att de medel som ges till regional transportinfrastruktur möter länets behov utifrån våra regionala planeringsförutsättningar. Vi ska också planera på ett sätt som leder utvecklingen åt rätt håll kopplat till nationella och regionala mål.

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika strategier för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre olika alternativa planinriktningar åskådliggör vi vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i.

ALTERNATIVA STRATEGIER FÖR TRANSPORTPLAN

Direktiven för åtgärdsplanering har gett Region Jönköpings län ett fast ekonomiskt utrymme att fördela på investeringar i transportinfrastruktur under den kommande tolvårsperioden. Region Jönköpings län har valt att bygga transportplanen med sex olika åtgärdsområden som är tematiskt indelade utifrån typ av åtgärder.

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ JÄRNVÄG och VÄG är dock hårt viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

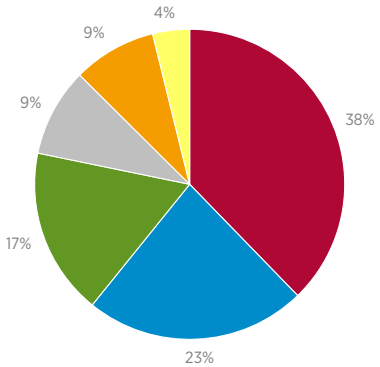
Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

LÅSNINGAR I GÄLLANDE TRANSPORTPLAN

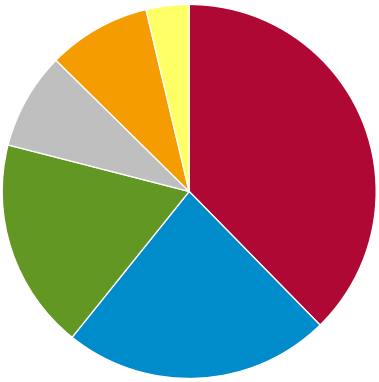
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod och påverkar hur stort utrymme som kan användas till nya satsningar.

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

En förutsättning i skapandet av olika planstrategier har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ.



Regional transportplan 2018-29	utrymme i plan mnkr
Järnvägsinvesteringar	**520**
Större väginvesteringar	**318**
Gång- och cykelinvesteringar	**240**
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**127**
Infrastruktur för kollektivtrafik	**120**
Bidrag	**53**

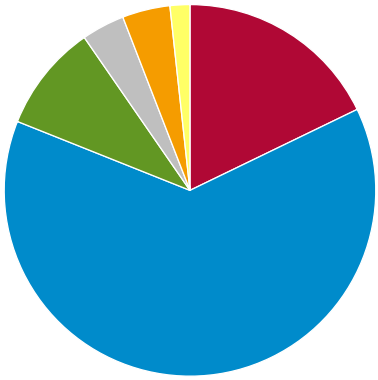


Alternativ BALANS strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Yet, elektrifiering Nässjö - Eksjö och mötesstation A6/Ryhov och åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda. Till följd av ökade kostnadskalkyler för namngivna objekt ryms endast de namngivna vägobjekt som ligger i innevarande plan. Objektet rv 27 Bredaryd - Anderstorp läggs över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs efter år 2033).

Alternativet möjliggör bibehållna potter för GC-investeringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikanläggningar i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Anslagen för bidrag till flygplats respektive enskilda vägar behålls oförändrade.



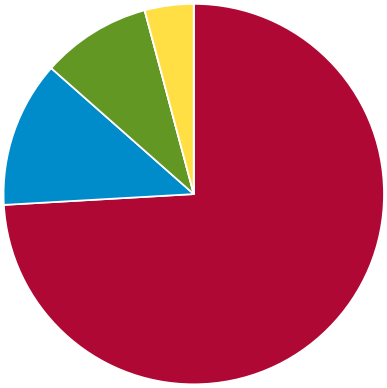
Alternativ VÄG innebär att fokus ligger på satsningar på större vägprojekt i viktiga regionala stråk.

Strategin bygger på att en stor del av planens samlade ram prioriteras till genomförandet av fem större vägobjekt samt samfinansiering av det kommande järnvägsprojektet Yet som hanteras som en låsning.

Övriga åtgärdsområden minskar avsevärt i förhållande till gällande plan, driftsbidrag till flygplats tas bort.

Alternativet innebär att järnvägsobjekt som redan har påbörjat planläggning eller har avtalats plockas ut ur planen.

Ett av alternativets vägobjekt (Kärda - Bredaryd) läggs över kant eftersom inte hela åtgärden ryms inom ekomisk ram.



Alternativ JÄRNVÄG prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder.

Utöver satsningen på Yet som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö, mötesstation A6/Ryhov samt elektrifiering och upprustning av sträckan sträckan Nässjö - Vetlanda.

Den stora satsningen på järnväg innebär begränsningar för övriga åtgärdsområden. Det är endast det långt gångna vägobjektet rv 27 förbi Bor som ryms som större väginvestering. Åtgärdsområdet för trafiksäkerhet och framkomlighet samt bidrag till flygplatser stryks helt. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, kollektivtrafik och bidrag halveras i förhållande till gällande plan.

Upprustning och elektrifiering av Nässjö - Vetlanda går sannolikt inte att genomföra som en helhet under planperioden eftersom samtliga åtgärder inte bedöms rymmas inom den ekonomiska ramen.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

	Alternativ BALANS	Alternativ VÄG	Alternativ JÄRNVÄG
Nyttor kort sikt (till slutet år 2027)	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 Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö, förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö. Robustare och säkrare trafikering Nässjö-Vetlanda (inledande plankorsningsåtgärder) Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering. Förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor medellång sikt (till slutet år 2033)	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare trafikering Nässjö-Vetlanda (plankorsningåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås-Bredasten Cirka 20 km GC-väg utmed statligt vägnät i länet samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Restid under 1 timme med tåg mellan Värnamo - Jönköping Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet rv 27 Anderstorp - Bredaryd, Ulås-Bredasten och rv 32 Eksjö-Sunneränga. Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (elektrifiering). Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor lång sikt (efter år 2033)	Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd - Anderstorp (förutsatt finansiering i kommande plan)		Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (förutsatt finansiering kommande plan).

INNEHÅLL RESPEKTIVE ALTERNATIV

Alternativ BALANS

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	100
Rv 27 förbi Bor[1]	209
Rv 27 Ulås - Bredasten[1]	56
Lv 842 förbi Tenhult[1]	46
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp (över kant)[1]	78
GC-väg längs statlig väg (pott)	157
Medfinansiering GC kommuner (pott)	150
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	141
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	78
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	72
Investeringsbidrag enskilda vägar	31
Driftbidrag till icke statliga flygplaster	32

Alternativ VÄG

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Rv 27 förbi Bor[1]	209
Rv 27 Ulås - Bredasten[1]	56
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp[1]	185
Lv 842 förbi Tenhult[1]	46
Rv 32 Eksjö - Sunneränga	331
Rv 27 Kärda - Bredaryd (över kant)	237
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	63
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35
Investeringsbidrag enskilda vägar	29

Alternativ JÄRNVÄG

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda (sannolikt över kant)	713
Rv 27 förbi Bor[1]	209
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35

[1] Objekt som finns med i Regional Transportplan 2018-29

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Detta kapitel är en sammanfattning av den fullständiga konsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till planen.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsning i tid Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027. Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033. Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045.

Geografisk avgränsning Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen. Bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå.

Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning har hållits med berörda kommuner och Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Metodik

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planstrategier samt ett nollalternativ. Planstrategiernas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

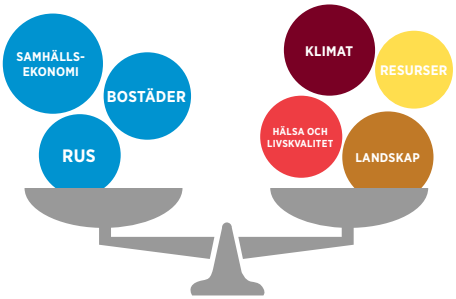
Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet samhällsekonomi och regional utveckling.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[1] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekevensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

1 Direktiven om åtgärdsplanering



Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

Trafikens klimatpåverkan

Infrastrukturens klimatpåverkan

Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

Buller och vibrationer

Aktivt resande

Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

Biologisk mångfald

Växtliv

Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse

Forn- och kulturlämningar

Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

Skyddsvärda områden

Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

Flöden och nivåer

Dricksvatten

Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättring av medborgarnas resor

Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder

Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser

Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet

Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö

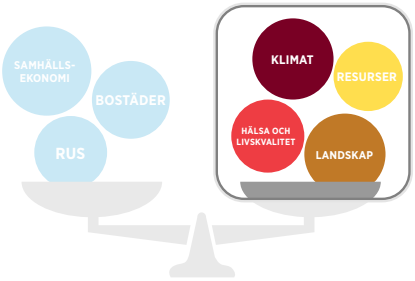

Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

SAMMANFATTNING AV BEDÖMDA KONSEKVENSER



Den samlade bedömningen avser de sammantagna miljöaspekter som ska bedömas enligt kapitel 6 i Miljöbalken. Dessa motsvaras till stor del av hänsynsmålen i de transportpolitiska målen men har även bäring på vissa delar i funktionsmålen, framförallt kopplat till tillgänglighet och användbarhet.

Samlad bedömning miljöaspekter

Alternativ BALANS bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspekter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgärder som ingår i alternativet.

Alternativ VÄG bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påverkan från anläggningar, effekter av trafikering samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ JÄRNVÄG är det alternativ som ger minst negativ inverkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ BALANS.

Nollalternativet bedöms samlat ge en svagt negativ påverkan på miljöaspekter, främst på grund av riskerna för ökad problematik med buller, lokal luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●	●	●			●	●	●					●	●					●			
Klimat			●	●	●			●	●	●					●	●	●							
Hälsa och livskvalitet			●	●	●				●	●						●					●			
Landskap		●	●					●	●						●									
Resurser			●												●									

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	
Trafikens påverkan	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	
Infrastrukturens påverkan	● ● ●	● ● ●	● ● ●	
Klimatanpassning	● ●	●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼ ▲ ▲	▼ ▼ ▼ ▲	▼ ▼ ▲ ▲	
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▼ ▲ ▲	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid,* vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både postivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

1 Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Människors hälsa	● ● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Befolkning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Luft	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet 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.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delaspekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	●	
Naturmiljö	● ●	● ●	●	
Kulturmiljö	● ●	● ●	●	
Landskapsbild	● ●	● ●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägpartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

RESURS-HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	●	●	●	
Mark	●	●	●	
Materiella tillgångar	●	●	●	
Vatten	●	●	●	

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS			VÄG			JÄRNVÄG			NOLLALT.		
Samlad bedömning	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ekonomi & konkurrenskraft	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bostadsförsörjning	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Delstrategier i RUS	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

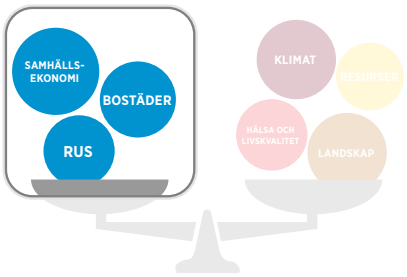
● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS			VÄG			JÄRNVÄG			NOLLALT.		
Kort (2022-27)				▲			▲			▼	▲	
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲		▲	▲		▼	▲	▲	▼		
Långt (2033-45)				▲	▲	▲	▲	▲			▲	▲	▼		

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



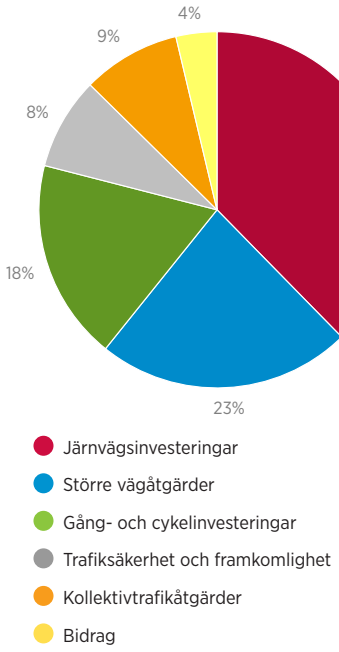
5. Planförslag

Region Jönköpings län har beslutat att gå vidare med planalternativ BALANS som planförslag. I jämförelse med övriga alternativ som har tagits fram under planprocessen svarar alternativ BALANS bäst mot de transportpolitiska målen och länets behov.

Hög måluppfyllelse och stora nyttor Jämfört med nollalternativ och andra framtagna scenarios är planförslaget det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och de utpekade delstrategierna i länets Regionala utvecklingsstrategi.

Kontinuitet Planförslaget betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Jämn fördelning Planförslaget innebär en tydlig balansering av planens åtgärdsområden. Betydande satsningar görs på större järnvägs- och vägåtgärder samtidigt som planens potter möjliggör att åtgärder och nyttor fördelas mellan trafikslag och över länet.



Prioriteringar inom planförslaget

Prioriteringar mellan åtgärdsområden Planens ekonomiska tabell ska utgöra grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att framdrift säkerställs inom samtliga åtgärdsområden.

Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska göras utifrån definierade kriterier, som är tydligt beskrivna inom varje område.

	Total-kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		**50**	**196**	**388**	**634**	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Y:et)[1]	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov[1]	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar[2]	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580[3]	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		**213**	**52**	**124**	**389**	
Rv 27 förbi Bor[2]	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten[2]	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		**109**	**78**	**120**	**307**	
Längs regional statlig väg[2]		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		**42**	**36**	**63**	**141**	
Kollektivtrafikåtgärder		**36**	**48**	**66**	**150**	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		**17**	**15**	**31**	**63**	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		**467**	**425**	**792**	**1 684**	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

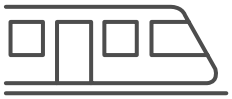
Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Planen redovisas med treårsintervall för planens första hälft och sexårsintervall för senare delen av planperioden. För varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebär att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; det finns i allmänhet inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt. Samtidigt är det en utmaning att ha tillräckligt många planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel i åtgärdsområdena med potter.

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr, vilket till största del beror på att Rv 27 förbi Bor har drabbats av förseningar. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR



FINANSIERING AV JÄRNVÄGSÅTGÄRDER

Utgångpunkten i den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportsystemet är att järnvägsåtgärder ska vara prioriterade och finansieras via nationell plan. Det är dock möjligt att helt eller delvis samfinansiera järnvägsåtgärder med mer regionala nyttor genom medel ur regional transportplan.

	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et) (sf)			300 mnk	300 mnkr
Station A6/Ryhov (sf)		25 mnkr	15 mnkr	40 mnkr
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan (sf)	25 mnkr	25 mnkr		50 mnkr
Elektrifiering Nässjö - Eksjö		71 mnkr	73 mnkr	144 mnkr
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	25 mnkr	75 mnkr		100 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de investeringar i länets järnvägsanläggning som helt eller delvis finansieras via regional transportplan.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Namngivna objekt nationell plan För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan (Y:et och Station A6/Ryhov) krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras. De namngivna järnvägsprojekt som är aktuella för samfinansiering är i tidiga skeden av den fysiska planeringsprocessen och kommer att pågå under lång tid. Den regionala transportplanen belastas framförallt i mitten och under andra halvan av planperioden då projekten går in i produktionsskede.

Övriga samfinansieringsobjekt För åtgärder som är tänkta att samfinansieras via potter i nationell plan (plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan) sker avsiktsförklaring kring finansiering efter fastställda planer.

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö - Eksjö och plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda) är regionalt namngivna objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha en uppdaterad SEB[1]. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering - de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

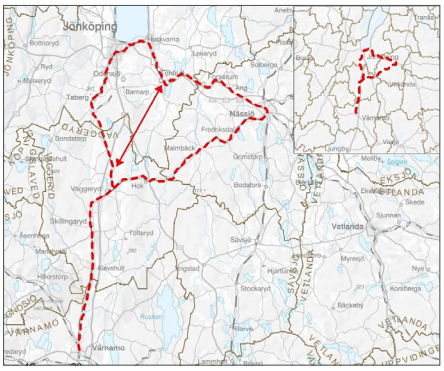
Följande grunder har använts för att prioritera vilka objekt som är aktuella för samfinansiering i regional transportplan:

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.
- **Systemfunktion** Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)



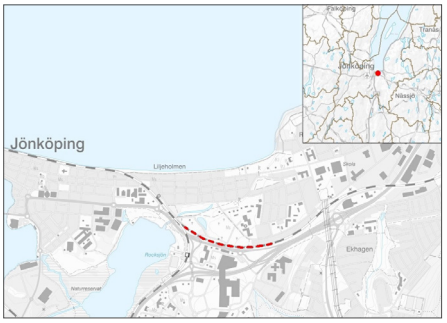
Genom att göra restiderna mellan Jönköping och Värnamo mer konkurrenskraftiga skapas möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning samt mer hållbar arbets- och studiependling genom överflyttning av transporter från väg till järnväg. Projektet möjliggör nya trafikupplägg med elektrifierade regionaltåg, tyngre och längre godståg och omledningsmöjligheter vid störningar.

Objektet består av ny järnväg Byarum - Tenhult, elektrifiering av sträckan Nässjö - Värnamo samt mötesstation på Jönköpingsbanan. Samtliga delar behövs för att nå projektets mål om att skapa restider under 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo.

Nysträckning Byarum - Tenhult befinner sig i lokaliseringsutredning, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö - Värnamo befinner sig i planskede och förväntas vara genomförd 2028.

Total kostnadskalkyl 2 730 mnkr (SEB 2021). Åtgärden samfinansieras med 300 mnkr av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Region Jönköpings län och ingående kommuner.

Mötesstation A6/Ryhov



Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till målpunkter vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplattformar inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel under fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 750 meter långa tåg (totalt 900 spårmeter). Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden har ännu inte beställts internt på Trafikverket. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

Total kostnadskalkyl 189,6 mnkr i prisnivå (SEB 2021). 40 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.

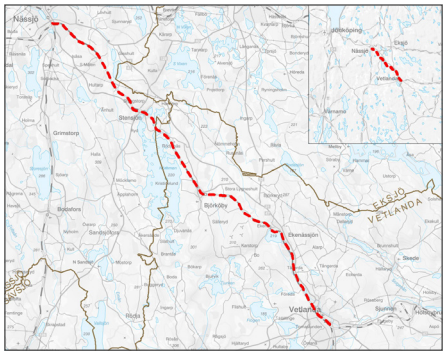
Samfinansierade icke namngivna järnvägsåtgärder

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationer sträckan Nässjö - Sandhem.

Åtgärderna samfinanserias med 50 mnkr ur regional plan, resterande del av kostnaderna bärs av potter i nationell plan.

Järnvägsåtgärder med full regional finansiering



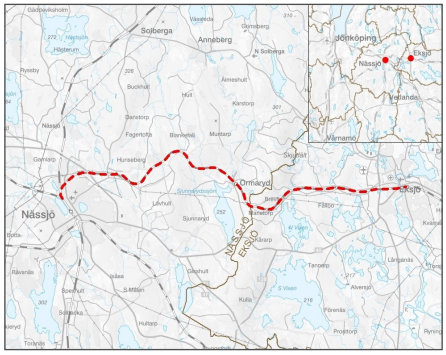
Plankorsningsåtgärder utmed sträckan Nässjö - Vetlanda

För att i framtiden kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö - Vetlanda krävs omfattande upprustning och elektrifiering av sträckan. Restiden minskar därigenom mellan Nässjö och Vetlanda genom högre hastighet och färre tågstopp, vilket möjliggör nya trafik upplägg och styv tidtabell.

Som ett första steg i att åtgärda sträckan i sin helhet avsätts medel ur regional plan för att åtgärda plankorsningar med otillräckligt skydd.

Åtgärden genomförs löpande under planens första hälft.

Kostnadskalkyl för en fullständig upprustning av sträckan (spårbyte, plankorsningsåtgärder, trädsäkring, elektrifiering, ATC, plattformsförlängning och ställverk) är 1 580 mnkr (SEB 2021).



Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö

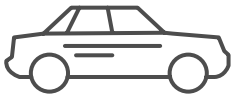
Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping – Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Nuvarande dieseltåg har begränsad återstående livslängd och Länstrafiken har inte för avsikt att köpa nya dieseltåg. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö - Eksjö och trädsäkring.

Åtgärden befinner sig i tidigt planskede och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnadskalkyl 144 mnkr (SEB 2021). Åtgärden finianseras till 100% av regional transportplan.

STÖRRE VÄGÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Rv 27 förbi Bor	187 mnkr	22 mnkr		209 mnkr
Rv 27 Ulås - Bredasten	28 mnkr	28 mnkr		56 mnkr
Väg 842 förbi Tenhult		26 mnkr	20 mnkr	46 mnkr
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp			78 mnkr	78 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de vägåtgärder som har en kalkylerad totalkostnad på över 50 mnkr och därmed betecknas som namngivna i regional transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Samfinansering av mötesspareringsåtgärder Direktiven för åtgärdsplanering öppnar upp för möjligheten till samfinansiering av mötesspareringsåtgärder ur nationell plan. Någon exakt summa eller finansieringsmodell finns ännu inte formulerad, i remissversionen av Regional transprtplan har Region Jönköpings län utgått från att mötesspareringsobjekt som ligger i planens första del kan avlastas med 25% av totalkostnaden ur nationell plan.

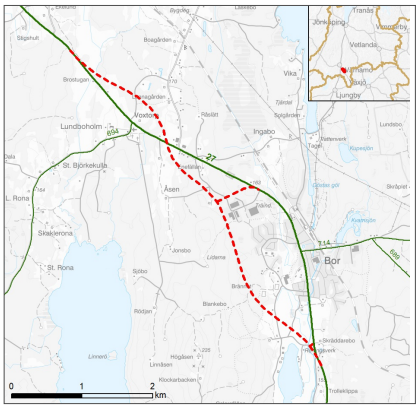
Samplanering Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant Åtgärden Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ryms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren 2034-35.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått ÅVS och har färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras högt.
- **Samplanering** Åtgärder som är möjliga att samplanera med andra åtgärder på ett sätt så att synergier uppstår bör prioriteras.

Namngivna vägåtgärder

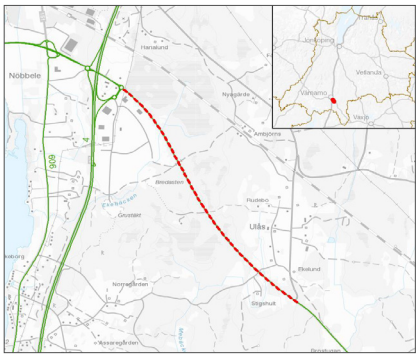


Rv 27 förbi Bor

Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige och har stor betydelse för både transporter mellan västra och sydöstra Sverige och arbetspendling. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor samtidigt som framkomligheten för genomfartstrafik är nedsatt. Föreslagen åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på rv 27 och förbättrar miljön inne i Bor.

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Åtgärden befinner sig i planskede och förväntas kunna öppna för trafik 2025.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 279 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.

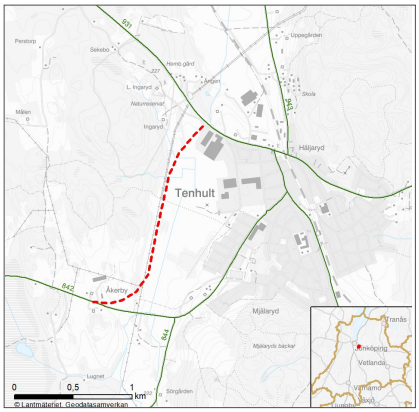


Rv 27 Ulås - Bredasten

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.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 74 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.

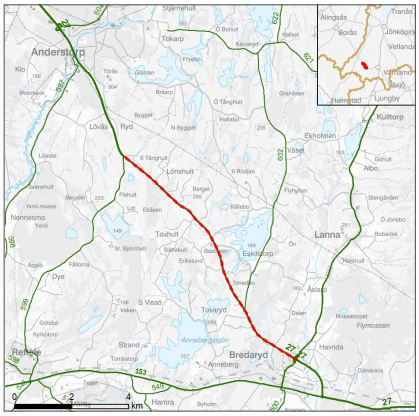


Väg 842 förbi Tenhult

Väg 842 är en viktig förbindelse mellan rv 40 och E4 och trafikeras av en hög andel godstransporter från bland annat verksamhetsområden vid Torsvik. Vägen löper genom centrala Tenhult vilket ger störningar för de boende i samhället och nedsatt framkomlighet för passerande godstransporter.

Föreslagen åtgärd syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Åtgärden innebär att väg 842 ges en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/h. Lokaliseringen av vägen bör samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 46 mnkr (SEB 2021). Vägen finns med som namngivet objekt i gällande plan och ligger kvar som namngivet objekt trots att gränsen för namngivet objekt i länsplaner har höjts från 25 till 50 mnkr.

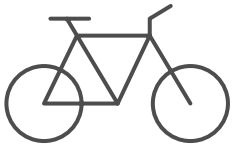


Rv 27 Bredaryd - Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 232 mnkr (SEB 2021), 128 mnkr ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.

GÅNG- OCH CYKELINVESTERINGAR



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar	62 mnkr	35 mnkr	60 mnk	157 mnkr
Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät	45 mnkr	45 mnkr	60 mnkr	150 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringåtgärder förbättra förutsättningarna att gå och cykla i Jönköpings län. Åtgärdsområdet omfattar medel för gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar samt statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Finansieringsmodell GC-vägar längs regionala statliga vägar För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10% kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån Trafikverkets ursprungliga kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioriteringar inom åtgärdsområdet

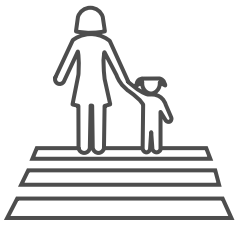
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

- **Planeringsmognad** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Riktlinjer angivna i plan för statliga cykelåtgärder** Under hösten 2021 kommer en regional cykelstrategi att tas fram. En fördjupning av strategin är att ta fram en plan för statliga cykelåtgärder i Regional transportplan. I planen kommer Region Jönköpings län att förtydliga hur prioriteringar av potten för GC-åtgärder längs statliga vägar ska göras samt vilka brister i länet som bör lyftas för fortsatt planering.

Grunder för prioritering inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät

- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.
- **Geografisk balansering** Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av GC-åtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.

INVESTERINGAR I TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Trafiksäkerhet och framkomlighet	42 mnkr	36 mnkr	63 mnk	141 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 50 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre sträckor av vägar, för detta krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att göra punktinsatser på 80-vägar parallellt. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden för att möjliggöra denna framdrift.

Standard för tätortsåtgärder De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön så att den upplevs som trygg och säker för alla typer av trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

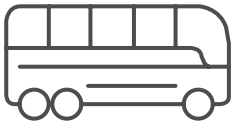
Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn.** Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.
- **Insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods.** Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT[1] över 2 000 fordon.)
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet, det är dock Region Jönköpings läns intention att i första hand prioritera ovanstående två åtgärdstyper under planperioden.

[1] Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar	18 mnkr	14 mnkr	46 mnkr	62 mnkr
Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder kommunalt vägnät	18 mnkr	18 mnkr	36 mnkr	72 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsområdet är att förbättra och stärka förutsättningarna för länets kollektivtrafik. Grunderna för prioriteringarna inom åtgärdsområdet utgår från de mål som anges i länets trafikförsörjningsprogram.

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar ska användas till anpassningar av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik längs järnvägar och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Framförhållning Det är viktigt att ha framförhållning vad gäller planeringsmogna åtgärder för att följa planerad upparbetning över planperioden. Även enklare åtgärder har oftast en sammanlagd planerings- och genomförandetid på minst 3 år, vilket gör att det krävs en långsiktig och systematisk process för att identifiera och lyfta åtgärder som ska genomföras.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos JLT som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Prioriteringsgrunderna gäller båda potterna inom åtgärdsområdet

- **Framkomlighetsåtgärder för att minska restid** Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.
- **Åtgärder som främjar kombinationsresor** Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.
- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet** Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet.Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet

BIDRAG



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	7,5 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	32 mnkr
Investeringsbidrag till enskilda vägar	9 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	31 mnkr

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Syfte och innehåll

Kommuner med icke statliga flygplatser kan årligen ansöka om statligt driftbidrag för att täcka underskott i flygplatsens drift[1]. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

Syftet med investeringsbidrag för enskilda vägar är att underlätta kostnadsdrivande investeringar på det enskilda vägnätet som nyttjas för allmän trafik. Exempelvis kan bidraget nyttjas för broförbättringar. Potten avser endast *investeringsåtgärder* på enskilda vägar, driftsbidrag till enskilda vägar hanteras via nationell transportplan.

Grunder för prioritering inom potten

- Fördelningen av bidraget sker utifrån Trafikverkets prioriteringar i plan för byggande av enskilda vägar.

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 %). Förhöjt bidrag, högst 75 %, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betungande.

BAKGRUND TILL DRIFTSBIDRAG FÖR ICKE STATLIGA FLYGPLATSER

Runt 2010 gjordes stora förändringar kring ägandet av Sveriges flygplatser. Tidigare hade staten genom Luftfartsverket ansvarat för de flesta flygplatser både de stora hubbarna och de regionala flygplatserna men nu beslöts att staten genom det nybildade bolaget Swedavia endast skulle ansvara för de flygplatser som ansågs nationellt strategiska vilket var 10 stycken.

Detta innebar att bland annat Jönköpings flygplats övergick från statligt till kommunalt ägande. För att täcka underskott i driften av de regionala flygplatserna hade Luftfartsverket tidigare internt omfördelat pengar från de stora vinstgenererande flygplatserna. Då staten avyttrade många av de regionala flygplatserna uppstod en obalans i överskott och underskott av driften av Sveriges flygplatser. För att kompensera de nya ägarna till de regionala flygplatserna skapades ett årligt driftbidrag till icke statliga flygplatser som inkluderades i ramarna för de regionala transportplanerna från 2012 och tio år framåt.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län tillfördes vid detta tillfälle 2,3 miljoner/år som kunde användas till driftbidrag för icke statliga flygplatser. I efterföljande planrevidering har beslutet varit att driftbidraget ska vara kvar, en uppräkning har skett utifrån förändrade ramnivåer vilket även har gjorts i föreliggande planförslag.

[1] med stöd av 3 §, 5 p. förordning (1997:263)

REGIONALA UTREDNINGSBEHOV

Eftersom planering och byggnation av större infrastrukturprojekt har mycket långa ledtider är det viktigt att planupprättaren har en tydlig plan för vilka brister i transportsystemet som ska prioriteras för utredning inför kommande planrevidering.

Bakgrund

Syfte

När kravbilden för att åtgärda en brist blir tydlig kan åtgärden sägas vara planeringsmogen, vilket är en förutsättning för att den ska kunna lyftas som ett objekt i transportplaner. Planeringsmognad är också en viktig pusselbit i arbetet med att prioritera och periodisera objekt i planbygget. Att en brist har utretts och därmed är att betrakta som en planeringsmogen åtgärd betyder dock inte att den är garanterad ett genomförande i nästkommande plan.

Avgränsning

De brister som lyfts som utredningsbehov ska kunna mynna ut i åtgärder som primärt finansieras ur regional transportplan.

Brister kopplade till järnväg eller nationella stamvägar omfattas inte eftersom de hanteras inom ramen för nationell plan. Utredningar av brister inom åtgärdsområdena gång- och cykelinvesteringar och kollektivtrafikåtgärder hanteras löpande utifrån cykelplan/uppsatta prioriteringskriterier och lyfts därför inte heller som kommande utredningsbehov. Brister inom trafiksäkerhet och framkomlighet kan både hanteras löpande inom åtgärdsområdet och som framtida utredningsbehov (längre stråk med brister).

Innehåll

De brister Region Jönköpings län vill lyfta som utredningsbehov är indelade i två kategorier:

Väl avgränsade vägavsnitt Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet ”större vägåtgärder”. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad.

Längre stråk med brister Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet ”Trafiksäkerhet och framkomlighet”. För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.

Grunder för prioritering av brister för utredning

- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för utredning.

NAMNGIVNA ÅTGÄRDER

Större åtgärder ska i transportplaner anges som *”namngivna åtgärder”*. För den nationella planen för transportinfrastruktur är det praxis att åtgärdens totala kostnad ska uppgå till minst 100 miljoner kronor. För länsplaner gäller att åtgärdens totala kostnader ska uppgå till minst 50 miljoner kronor. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder.

För en namngiven åtgärd ska en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl göras för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. Åtgärden ska även ha en anläggningskostnadskalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

Brister som bör utredas 2022-2025

Väl avgränsade vägavsnitt

Rv 27 Forsheda-Bredaryd

Rv 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT knappt 9 500 fordon varav 1255 lastbilar)[1] och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade.

Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Rv 32 Eksjö - Sunneränga

Väg 32 har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter och är regionalt betydelsefull för arbetspendling mellan kommunerna på Höglandet.

Vägsträckan (ÅDT ca 3 900 fordon/dygn varav 800 lastbilar)[1] har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst kopplat till mötesolyckor och korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Längre stråk med brister

Rv 30 Stigamo - Växjö

Rv 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Rv 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige.

Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 600 och 3 200 fordon/dygn varav knappt 800 lastbilar)[1]. Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. Genom pågående hastighetsöversyn har hastigheten i stråket sänkts vilket innebär en sämre tillgänglighet. Syftet med en utredningen bör vara att studera åtgärder för att höja tillgängligheten utan att kräva omfattande ombyggnationer.

1 Utdrag ur NVDB på Trafikverket.se

GENOMFÖRANDE AV REGIONAL TRANSPORTPLAN

För att säkerställa en effektiv framdrift av den regionala transportplanen är det viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens olika åtgärdsområden är tydliga.

Järnvägsinvesteringar



Förberedande utredningar Trafikverket ansvarar både för att prioritera och driva utredningar kring brister på järnväg eftersom järnvägsåtgärder primärt hör till nationell plan. Region Jönköpings län har en begränsad påverkansmöjlighet gällande prioriteringar och processer kopplade till nationella brister och objekt.

Genomförande av åtgärder För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Större vägåtgärder



Förberedande utredningar Förberedande utredningar bör göras i tillräckligt god tid för att åtgärderna ska kunna startas upp enligt plan. Vilka brister som ska prioriteras listas i ”*Regionala utredningsbehov*”. Trafikverket bör ansvara för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Gång- och cykelinvesteringar



Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån prioriteringskriterier i regional transportplan och kommande plan för genomförande av cykelåtgärder på regional statligt vägnät[1].

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 medfinansering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

UTREDNINGSTYPER

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

- Möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis och transportslagsövergripande
- Större eller mer komplexa brister vars lösning förutsätter planläggning
- Genomförs oftast av Trafikverket

Funktionsstudier

- Tydligt avgränsad brist
- Begränsad komplexitet
- Ej relevant studera alternativa lösningar kopplat till fyrstegsprincipen eller transportslagsövergripande åtgärder
- Funktionsstudier tas fram av Trafikverket

Projekteringsförberedande inventeringar och strategier

- Brister där möjliga åtgärder är av mindre omfattning och låg komplexitet
- Tydligt avgränsade åtgärder
- Ej planläggning
- Inventering kan göras av Trafikverket eller Länstrafiken (kollektivtrafikåtgärder)
- Förberedande projektering inför genomförande tas fram av Trafikverket
- Bör drivas med fokus på snabbt genomförande

1 Innan en plan för genomförande av GC-åtgärder utmed regional statlig väg finns beslutad bör prioriteringar av förberedande utredningar ske av Trafikverket i samråd med Region Jönköpings län.

ANSVAR HÅLLPLATSER

Ansvar för stationsmiljöer Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens kärnfunktion. Till kärnfunktionen hör plattform, plattformstak, utrustning på plattform, konstruktioner inom stationsmiljö som bär upp spåranläggningar, plattformsförbindelser, ytskikt i bro- och tunnelkonstruktioner som Trafikverket äger, dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform, plattformsförbindelser samt stationshus samt fast skyltning på plattform och plattformsförbindelse.

Övriga parter ansvarar för stationshus, bussterminaler, cykelparkering, anslutande kommunala vägar och GC-vägar, pendlarparkering, stationstorg, angäringsplatser, konstnärliga utsmyckningar (som inte är integrerade i statliga konstruktioner) samt anläggningar med utformning som väsentligt avviker från grundutförande.

Ansvar för busshållplatser

Hållplatsdel	Ansvaret omfattar	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kn vägnät
Körytor, markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	TRV	Kn
Pendlarparkering: allmän belysning och ev planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Kn	Kn
Väderskydd: belysning, utrustning och ev el	Renhållning, skötsel, underhåll, armatur och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kn	Kn
Hållplatsutrustning (fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kn	Kn
Informationsbärare stolpe och hpl-topp	Renhållning, skötsel och underhåll	JLT	JLT
Anslutande GC-väg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	TRV	Kn

TDOK 2014:0073, Stationshandboken

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Trafikverket Region Syd. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansering[2]. 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 medfinansering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slut-

2 Förordning (2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm)

redovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun (Jönköpings kommun) ansvarar för att ansöka hos Trafikverket om årligt bidrag, Trafikverket handlägger och beslutar i ärendet.

Genomförande av åtgärder Bidraget avser löpande drift, för vilken Jönköpings flygplats ansvarar.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning Väghållare ansvarar för att skicka ansökan till Trafikverket för handläggning och utredning. Beslut om bidrag fattas av Trafikverket.

Genomförande av åtgärder Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

UPPFÖLJNING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Återkommande rutiner för för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefulla för alla inblandade parter och är också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Avrapportering av framdrift och upparbetning Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årsredovisning bör Länsplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Den skriftliga rapporteringen bör gälla både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. På motsvarande sätt bör det ske en rapportering av planeringsläget för kommande år.

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande 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 i transportinfrastruktur som planeras i länet behöver förslaget till regional transportplan läsas tillsammans med förslaget till nationell transportplan.

I den nationella planen redovisas alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Planen innehåller också potter för åtgärder som har totala kostnadskalkyler under den nationella gränsen för namngivet objekt (100 mnkr). Pottområdena hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

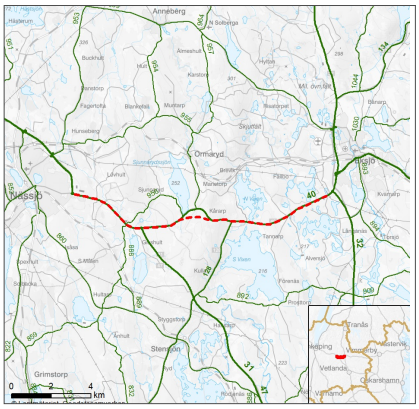
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Mötesstation A6/Ryhov

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Namngivna vägobjekt nationell plan

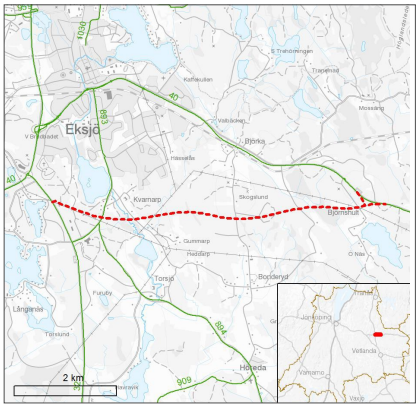


Rv 40 Nässjö - Eksjö

Det aktuella vägavsnittet är betydelsefullt för såväl långväga godstransporter som besöksnäring och lokal arbetspendling.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan som är smal och har dålig plan- och profilstandard. Vägen byggs om till totalt 14,1 km mötesfri väg varav 8,8 km utgör breddning av befintlig väg och 5,3 km utbyggnad i nysträckning. Åtgärderna möjliggör en höjning av vägens hastighet till 100 km/h. Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg, delvis som separat GC-väg och delvis i kombination med befintliga lokalvägar.

Vägplanen har vunnit laga kraft och Trafikverket har fått byggstartsbeslut från regeringen. Planerad byggstart är år 2022, byggtiden beräknas till cirka 3 år.



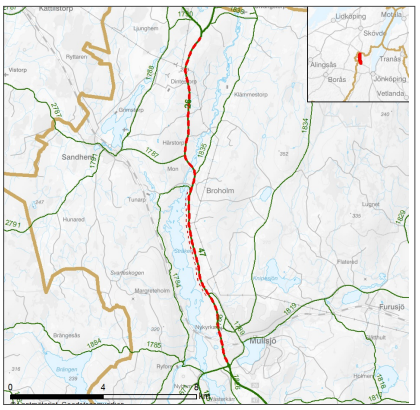
Rv 40 Förbi Eksjö

Rv 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden, vägen byggs som mötesseparerad vilket möjliggör en hastighet på 100 km/h.

Arbetet med vägplan för åtgärden beräknas starta 2022.

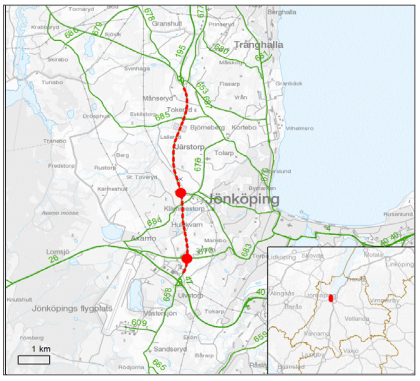
Rv 26 Mullsjö - Slättäng



Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 kilometer lång. Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en 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 faunapassager planeras längs sträckan och GC-förbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2025 med 2-3 års byggtid.

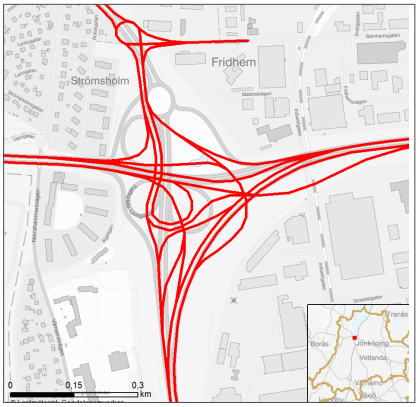
Rv 26 Hedenstorp - Månseryd



Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, 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 förslag till Nationell plan för transportinfrasturktur.

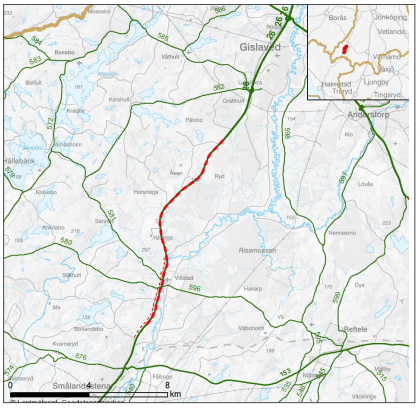
E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält



Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved

(ej namngivet objekt i förslag till nationell plan 2022 - 2033)



Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard samt förhöjd risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Väg 26 föreslås bli mötesseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/h. Gång- och cykelväg planeras mellan Smålandsstenar och Kappeled. Skyddsåtgärder för vattentäkt samt viltåtgärder planeras. Arbetet med att ta fram en vägplan pågår, byggstart är planerad till år 2026.

STÖRRE INVESTERINGSÅTGÄRDER I VÅRA GRANNLÄN

Några av de större investeringsåtgärder som planeras i våra grannlän har påverkan på trafikflöden och transportinfrastruktur i Jönköpings län.

Vår sammanställning bygger på de beskrivningar av namngivna objekt som görs i förslag till nationell plan och respektive läns regionala transportplan. Syftet med sammanställningen är att ge en övergripande bild av hur större åtgärder som planeras i angränsande län påverkar Jönköpings län. Beskrivningen är inte heltäckande eftersom mindre åtgärder inte är beskrivna.

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154 Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen Värnamo i Jönköpings län.

Markarydsbanan, Knäred, mötesspår Åtgärden förbättrar restider och trafikeringsupplägg för tågtrafik mellan Halmstad och Markaryd vilket i sin tur påverkar trafikeringsförutsättningar på omkringliggande järnvägar.

Kalmar län

Åtgärder på Rv 37/47 Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på ost-västligt stråk, vilket är viktigt inte minst för godstransporter till hamnen i Oskarshamn och turistrelaterade resor till och från Gotland.

Kronobergs län

Ny station i Räppe Åtgärden omfattar en ny station i Räppe vilken möjliggör tågpendling till det planerade nya sjukhuset i Växjö. Åtgärden får störst konsekvenser för de södra delarna av Jönköpings län.

Alvesta triangelspår Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och Kust till kust-banan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter. Åtgärden förbättrar förutsättningarna för näringslivets transporter till och från terminaler i Jönköpings län.

Östergötland

Ostlänken Del av ny stambana mellan Järna och Linköping. Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Påverkar trafikeringen på Södra stambanan genom Jönköpings län och är avgörande för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön Syftet med åtgärderna är att genom dubbelspårsutbyggnad öka kapaciteten för gods och regionaltågstrafik i godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden har koppling mot transportflöden till och från Jönköpings län via Södra stambanan (banorna möts i Mjölby).

Rv 50 Medevi - Brattebro Mötesseparering av ca 16 km väg ger förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för ett vägstråk som i sin förlängning fortsätter söderut via Rv 32 i Jönköpings län.

Fullständig konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsningssamråd

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnvägsinvesteringar och större väginvesteringar har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar (SEB). Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedöms på ett mer generellt sätt.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en **strategisk miljöbedömning** genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en **miljökonsekvensbeskrivning** (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

KRAV PÅ INNEHÅLL MKB

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- en **sammanfattning av planens innehåll,** dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
- en identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
- uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs**, **miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt**, **befintliga miljöproblem** som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur **hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål 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 s**käl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
- en redogörelse för de åtgärder som planeras för **uppföljning och övervakning** av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
- en **icke-teknisk sammanfattning**

Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
- allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig. Synpunkterna ska beaktas innan planen antas. När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrerats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.

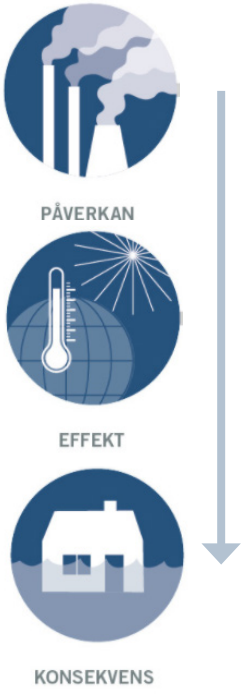
PÅVERKAN, EFFEKT OCH KONSEKVENS

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av 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.



Exempel på händelsekedja till följd av utsläpp av växthusgaser. (Naturvårdsverket)

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

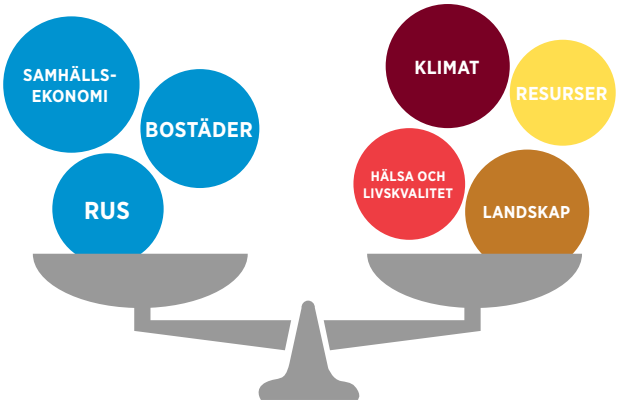
Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med **fokusområden** som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029[1].

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet *samhällsekonomi och regional utveckling*.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[2] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.



Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekevensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

1 MKB för Nationell transportplan 2018-2029, Trafikverket
2 Direktiven om åtgärdsplanering

Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

Trafikens klimatpåverkan

Infrastrukturens klimatpåverkan

Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

Buller och vibrationer

Aktivt resande

Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

Biologisk mångfald

Växtliv

Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse

Forn- och kulturlämningar

Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

Skyddsvärda områden

Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

Flöden och nivåer

Dricksvatten

Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättring av medborgarnas resor

Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder

Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser

Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet

Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö


Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●		
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder	●		
Bidrag	●		●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Bedömningsgrunder

Delaspekt trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet.

Precisering trafikutveckling omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdsätt, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.

Precisering energieffektivitet inom respektive trafikslag fångar hur planen påverkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Delaspekt infrastrukturens påverkan

Klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.

Delaspekt Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras här som den statliga infrastukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Generellt bedöms järnvägsanläggningen vara mer störningskänsig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	● ●	
Trafikens påverkan	● ● ●	● ●	● ● ●	
Infrastrukturens påverkan	● ●	● ● ●	● ● ●	
Klimatanpassning	●	●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼ ▲ ▲	▼ ▼ ▼ ▲	▼ ▼ ▲ ▲	
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▼ ▲ ▲	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid,* vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både postivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

1 Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

Trafikens påverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser.

Klimatpåverkan kopplad till alternativets vägåtgärder är starkt avhängig teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet har en relativt hög potential för överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik och cykel. Samtidigt ges incitament till ökad vägtrafik på grund av satsningar på mötesspareringar och förbifarter.

Energieffektivitet Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering på grund av ökad trafik och höjda hastigheter.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av Värnamo - Nässjö ger på sikt lägre växthusgasutsläpp för tågtrafiken på delar av länets järnvägsnät.

Alternativets klimatpåverkan är starkt avhängigt teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet innebär att delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Projektet Y:et förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

Energieffektivitet Utbyggnader av förbifarter och mötesspareringar bedöms ge negativa bidrag till ett mer energieffektivt samhälle; vägtrafik kräver mer energi än trafik på järnväg och högre hastigheter kräver också en ökad energiåtgång. Alternativet kan bidra till att fler invånare i länet väljer att ha bil, vilket på sikt kan kräva större satsningar på laddinfrastruktur som i sin tur är resurskrävande.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (Nässjö - Eksjö, Värnamo-Nässjö och Nässjö-Vetlanda) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Det är osäkert om nyttan av elektrifierinig av Nässjö - Vetlanda faller ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kan till nästa planperiod.

Trafikutveckling Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet bedöms på grund av åtgärden rv 27 förbi Bor bidra till vissa ökningar av trafikarbetet på denna sträcka.

Energieffektivitet Eftersom järnvägstransporter är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik Inga effekter.

Trafikutveckling Alternativet stimulerar ingen överflyttning av trafik från bil men skapar heller ingen inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet Ingen påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och rv 27 Bredaryd - Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO2.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt.

Förbifart Bor och rv 27, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd ger ger relativt stora utsläpp av CO2 vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO2.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult och upprustning av sträckan Nässjö-Vetlanda bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation.

Byggnationer av GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Alternativet bedöms inte ge någon negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av CO2 öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

KALKYLERADE UTSLÄPP AV CO2-EKVIVALENTER INFRASTRUKTUR

För namngivna objekt vid bygg och reinvestering samt drift- och underhåll under kalkylperiod för SEB:

Åtgärder som finns i samtliga strategialternativ

- Y:et 62 280 ton
- Rv 27 förbi Bor: 12 954 ton
- GC-väg Furusjö-Habo 354 ton
- Totalt 75 588 ton

Åtgärder som finns i BALANS och JÄRNVÄG

- Station A6/Ryhov 1778 ton
- Elektrifiering Nässjö - Eksjö 1440 ton
- Totalt 3 218 ton

Åtgärder som finns i BALANS och VÄG

- Rv 27 Bredaryd-Anderstorp 6366 ton
- Förbifart Tenhult 1320 ton
- Rv 27 Ulås-Bredasten 1340 ton
- Totalt 9 026 ton

Åtgärder som finns i VÄG

- Eksjö - Sunneränga 11 621 ton
- Kärda - Bredaryd 13 298 ton
- Totalt 24 919 ton

Åtgärder som finns i JÄRNVÄG

- Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda 32 565 ton

Totalsumma namngivna objekt alternativ BALANS: 87 832 ton CO2-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ VÄG: 109 533 ton CO2-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ JÄRNVÄG: 111 371 ton CO2-ekvivalenter

Klimatanpassning

Alternativ BALANS

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ VÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo - Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ JÄRNVÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo - Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Nollalternativ

Ingen tillkommande klimatanpassning, risker kopplat till åldrande anläggning.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Bedömningsgrunder

Delaspekt Människors hälsa

Fysisk aktivitet Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.

Buller och vibrationer Negativ miljöpåverkan kopplat till ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Trafiksäkerhet Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet.

Delaspekt Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för personer utan tillgång till bil är särskilt värd att bevaka.

Jämställdhet mellan kvinnor och män Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Delaspekt Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Halterna påverkas av trafikarbete och hastighet på väg.

Halter av luftföroreningar (i tätorter) Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●	●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●	●	
Kollektivtrafikåtgärder	●	●	●
Bidrag		●	

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ●	●	●
Människors hälsa	● ● ● ●	● ● ●	●	
Befolkning	● ● ●	● ●	●	
Luft	● ●	● ● ●	● ●	● ●

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet 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.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼

Människors hälsa

Alternativ balans

Fysisk aktivitet Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafik på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykeinvesteringar än i övriga alternativ, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i länet.

Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på regionala banor Y:et och Nässjö - Eksjö kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär att trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Alternativet innebär en större satsning på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar än övriga alternativ. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö - Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ väg

Fysisk aktivitet Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnväg i Y:et. Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på Y:et kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Förbifarter i Bor och Tenhult innebär att buller- och vibrationer minskar inne i samhällena.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ järnväg

Fysisk aktivitet Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum - Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Järnvägssatsningarna kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Bullersituationen inne i Bor samhälle förbättras i och med ny förbifart.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i Bor samhälle förbättras, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Näsjö - Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet Inga positiva effekter

Buller och vibrationer Inga positiv påverkan; problemen med buller och vibrationer i Tenhult och Bor riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet Inga förbättringar, risk för ökade problem i och med ökad trafik.

Befolkning

Alternativ BALANS

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet är det mest positiva sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämlikt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för GC-åtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder bibehålls på samma nivå som föregående planperiod vilket ger förutsättningar för att arbeta relativt aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet syftar till att möjliggöra en balans i satsningar i hela länet och innebär att vissa regionala järnvägar förbättras samtidigt som förutsättningar ges för att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik på väg samt att göra tätortsåtgärder som ökar tillgänglighet inne i mindre samhällen.

Alternativ VÄG

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråket Y:et förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs GC-vägar vilket förbättrar tillgänglighet med cykel.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet prioriterar större vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och GC-åtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet innebär att ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, GC-åtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Alternativ järnväg

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg utmed delar av de regionala järnvägsstråken.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativets satsning på regionala järnvägar bedöms vara positiv för jämlikhet, jämställdhet och barn, dock innebär det att utrymmet för investeringar i övriga kollektivtrafikanläggningar och GC-vägar utmed statlig väg minskar. Detta försämrar i sin tur möjligheterna att gynna jämlikhet och jämställdhet och begränsar också förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder och GC-åtgärder ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Nollalternativ

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Inga effekter

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Inga effekter

Jämställdhet mellan kvinnor och män Inga effekter

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Inga effekter

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Inga effekter

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Inga effekter

Luft

Alternativ BALANS

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar på kollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen samt samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ VÄG

Emissioner av luftföroreningar Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö bidrar till minskade emissioner.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Viss negativ påverkan på luftkvalitet på grund av ökad hastighet och större trafikarbete förbi Bor.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och Bor samhälle. Fortsatt.ex.ponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Eponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar Inga förbättringar av luftkvalitet kopplat till elektrifiering av järnväg.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Fortsatt.ex.ponering i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Bedömningsgrunder fokusområde LANDSKAP

Delaspekt Naturmiljö

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Delaspekt Kulturmiljö

Kulturlämningar och landskapets strukturer Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Delaspekt Landskapsbild

Påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delaspekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	●	
Naturmiljö	● ●	● ●	●	
Kulturmiljö	● ●	● ●	●	
Landskapsbild	● ●	● ●	●	

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägpartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

Delaspekt naturmiljö

Alternativ BALANS

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön.

Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas 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 och Bredaryd - Anderstorp förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ VÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö - Eksjö i samband med elektrifiering.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas 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, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ JÄRNVÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt

påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö, Värnamo - Nässjö och Nässjö - Vetlanda i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Delaspekt kulturmiljö

Alternativ BALANS

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötessepareringar Ulås-Bredasten och Bredaryd-Anderstorp samt förbifart Tenhult.

Alternativ VÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås-Bredasten, Bredaryd-Anderstorp och Eksjö-Sunneränga samt förbifart Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer Ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv. Opåverkad situation kring kulturmiljö i Bor samhälle.

Delaspekt landskapsbild

Alternativ BALANS

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötesspareringar Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ VÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo - Nässjö bedöms bli begränsad.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet.

Mötesspareringar Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ JÄRNVÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Ingen påverkan

FOKUSOMRÅDE RESURSHUSHÅLLNING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnvägsinvesteringar	🔴	🔴	🔴
Större vägåtgärder	🔴	🔴	🔴
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

🟢 tydlig positiv påverkan

🔴 tydlig negativ påverkan

⚫ både tydlig positiv och negativ påverkan

Bedömningsgrunder fokusområde Resurshushållning

Delaspekt Mark

Skyddsvärda områden Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3-4 kap. miljöbalken).

Förorenade områden Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken).

Delaspekt Materiella tillgångar

Areella näringar Jordbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske).

Delaspekt Vatten

Flöden och nivåer Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.

Dricksvatten Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.

Ekologiska värden Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●						●						●									
Mark			●						●						●									
Materiella tillgångar			●						●						●									
Vatten			●						●						●									

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Kort (2022-27)			▼						▼						▼									
Medellångt (2027-32)		▼	▼					▼	▼						▼									
Långt (2033-45)			▼						▼						▼									

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Delaspekt mark

Alternativ BALANS

Skyddsvärda områden Nyträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ VÄG

Skyddsvärda områden Nyträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ JÄRNVÄG

Skyddsvärda områden Nyträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt mark.

Delaspekt materiella tillgångar

Alternativ BALANS

Areella näringar Nyträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten och Bredaryd - Anderstorp) kan kräva att skogs- och/eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ VÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Gärda - Bredaryd) kan kräva att skogs- och/eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som begränsad.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ JÄRNVÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Ingen påverkan på areella näringar.

Delaspekt vatten

Alternativ JÄRNVÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ VÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ BALANS

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt vatten.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Bostadsförsörjning	Regional utvecklingsstrategi
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar		●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●		
Kollektivtrafikåtgärder		●	●
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan
● tydlig negativ påverkan
● både tydlig positiv och negativ påverkan

FOKUSOMRÅDE SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Bedömningsgrunder fokusområde ekonomisk utveckling och regional utveckling

Delaspekt Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning[1] för namngivna objekt.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Bedömning av respektive alternativs påverkan på medborgares och näringslivets restider och reskostnader.

Delaspekt Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder Bedömning av hur investeringar påverkar marknadsvärdet för bostäder genom att tillskapa ökad tillgänglighet i områden med ett jämförelsevis lågt tryck på bostadsbyggande.

Strukturbildande infrastruktur Bedömning av hur planalternativen stödjer eller motverkar planering för bostäder i lägen som har potential för yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Delaspekt Regional Utvecklingsstrategi

Järnvägsförbindelser Bedömning av hur alternativen prioriterar länets befintliga järnvägar och främjar person- och godstransporter med tåg.

Kollektivtrafik Bedömning av hur alternativen stärker kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Målpunkter Bedömning av hur alternativen verkar för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas)och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS			VÄG			JÄRNVÄG			NOLLALT.		
Samlad bedömning	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ekonomi & konkurrenskraft	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bostadsförsörjning	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Delstrategier i RUS	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

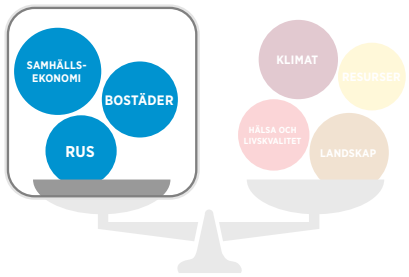
● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS			VÄG			JÄRNVÄG			NOLLALT.		
Kort (2022-27)				▲			▲			▼	▲	
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲		▲	▲		▼	▲	▲	▼	
Långt (2033-45)				▲	▲	▲	▲	▲			▲	▲	▼	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ BALANS

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster.

Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten och Anderstorp - Bredaryd samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ VÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Samtliga namngivna objekt i alternativet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten, rv 27 Anderstorp - Bredaryd, rv 32 Eksjö - Sunneränga, Forsheda - Bredaryd (över kant) samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ JÄRNVÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Att påbörja upprustning av sträckan Nässjö - Vetlanda ger kraftigt negativ NNK, i synnerhet om projektet genomförs etappindelat då de nyttor som uppstår vid elektrifiering först faller ut efter planperioden.

Rv 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygsntrafik och restidsförkortningar. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte

att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning och elektrifiering av sträckan Nässjö-Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på elektrifiering och byggande av mötesspår på banan faller sannolikt inte ut under planperioden.

Rv 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Bostadsförsörjning

Alternativ BALANS

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö, Jönköpingsbanan samt Eksjö. Ett stationsläge vid A6/Ryhov bedöms ge ökade marknadsvärden för bebyggelsen i stationens närområden.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Planalternativet innehåller jämförelsevis hög andel medel för GC-åtgärder och kollektivtrafik. Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg, gång- och cykel och kollektivtrafik och bedöms i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Alternativ VÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativets satsningar på järnväg, GC och kollektivtra-

fik bedöms i viss mån stödja en strukturbildande bostadsutveckling, dock riskerar den stora tyngdpunkten på större vägåtgärder att verka i motsatt riktning och snarare bidra till en mer utspridd bostadsutveckling och därmed behov av större transportarbete.

Alternativ JÄRNVÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Förutsatt att fortsatta satsningar görs på Vetlandabanan även i nästa planperiod kan upprustningen av banan bidra till ökade marknadsvärden i mer stationsnära lägen i Vetlanda.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg och bedöms genom detta i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Nollalternativ

Marknadsvärde för bostäder Nollalternativet bedöms bidra svagt negativt till trenden av vikande marknadsvärden för bostäder på längre pendlingsavstånd från regioncentra.

Strukturbildande infrastruktur Nollalternativet bedöms på sikt bidra till en mer utspridd bebyggelse ochmotverkar på så vis negativt måluppfyllelse.

Mål om tillgänglighet i regional utvecklingsstrategi

Alternativ BALANS

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av satsningar på Y:et, mötesstation A6/ Ryhov och elektrifiering Nässjö - Eksjö.

Stärkt kollektivtrafik Det alternativ som ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråket rv 27 Anderstorp - Bor. Alternativet möjliggör jämförelsevis störst utbyggnad av GC-väg utmed statlig väg i länet vilket är positivt för att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ VÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan Y:et, i övrigt driver alternativet inte mot delstrategin i RUSen.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråken rv 27 och rv 32.

Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ JÄRNVÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av aktiv satsning på regionala banor.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et, och mötesstation A6/Ryhov. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. De största nyttorna kopplat till trafikering för sträckan Nässjö - Vetlanda faller förmodligen inte ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kant.

Alternativet innebär att mindre pengar avsätts för kollektivtrafikanläggningar än i gällande plan, vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt rv 27 förbi Bor.

I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar. Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Nollalternativ

Upprustning av järnvägar Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Sammanbundna målpunkter Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Tyck till om planförslaget!

Detta är en remissversion av regional transportplan för Region Jönköpings län. Berörda aktörer har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till transportplan fram till och med **2022-03-18**.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till **regional.utveckling@rjl.se,** skriv diarienummer RJL 2021-1077 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021-1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Region-fullmäktige sommaren 2022.

Region Jönköpings län

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslut om remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

1. Godkänner föreliggande remissförslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033
2. Ger Regionledningskontoret i uppdrag att skicka ut planförslaget på remiss

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet.

Information i ärendet

Direktiven om åtgärdsplanering anger att Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022. Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Region Jönköpings län kommer att skicka ut förslag till regional transportplan på remiss i tre månader mellan mitten av december till mitten på mars. Efter genomförd remissomgång beslutar Regionstyrelsen i april om det färdigremitterade och reviderade planförslag som ska skickas till Infrastrukturdepartementet.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-12-05
- Remissversion av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Beslut skickas till

Regionledningskontoret - Regional utveckling

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional Utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Sektionschef Samhällsbyggnad och tillgänglighet

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 166-168

Tid: 2021-12-13 kl. 08:00

Plats: Digitalt

§ 167

Remissversion - Regional Transportplan för Jönköpings län 2022-33

Diarienummer: RJL 2021/1077

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

1. Godkänna föreliggande remissförslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2022 – 2033.
2. Ger Regionledningskontoret i uppdrag att skicka ut planförslaget på remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-12-05
- Remissversion av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Presidiet ställer sig bakom remissförslag till Regional transportplan för Jönköpings län.
Ann-Mari Nilsson (C) meddelar att den politiska referensgruppen som deltagit i arbetet med planen inte har några synpunkter på förslaget.
Per-Allan Axén (M) deltar inte i beslutet och anmäler att Moderaterna återkommer på nämndsammanträdet.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 155-172

Tid: 2021-12-14 kl. 11:00

Plats: Digitalt via länk

§ 167

Remissversion - Regional Transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Diarienummer: RJL 2021/1077

Beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

1. Godkänner föreliggande remissförslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2022 – 2033.
2. Ger Regionledningskontoret i uppdrag att skicka ut planförslaget på remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag presidiet 2021-12-13
- Missiv daterat 2021-12-05
- Remissversion av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Per-Allan Axén (M) yrkar bifall till föreliggande förslag, och överlämnar följande protokollsanteckning med Moderaternas synpunkter på remissversionen av regional transportplan för Region Jönköpings län:

”På en stor del av länets vägar kommer inga åtgärder att genomföras. Många av de sammanbindande vägstråken har en viktig funktion för bland annat pendling och godstransporter. På dessa stråk är endast ett fåtal åtgärder planerade. Hur dessa stråk ska hanteras är en viktig fråga att fortsätta arbeta med inför beslut om regional transportplan för Jönköpings län.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 155-172

Tid: 2021-12-14 kl. 11:00

Plats: Digitalt via länk

De funktionella stråken i vårt län är viktiga ut såväl trafiksäkerhetsperspektiv, tillgänglighetsperspektiv, säkrare transporter av gods samt pendling till arbete och studier.

Moderaterna anser att andelen vägsatsningar som syftar till att stärka de funktionella stråken i vårt län är för få i remissversionen för regional transportplan för Jönköpings län."

Ordföranden noterar protokollsanteckningen som biläggs till protokollet.

Jeanette Söderström (S) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Anders Gustafsson (SD) anmäler att Sverigedemokraterna återkommer i ärendet senare i processen.

Beslutet skickas till
Regionledningskontoret - Regional utveckling

Beslutets antal sidor
2

Borlänge den 15 december 2021

Synpunkter på förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 Region Jönköping, Dnr RJL 2021/1077

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Länsplanen för Region Jönköping. SMC representerar en halv miljon oskyddade trafikanter på motorcykel och moped i hela landet. Trafiksäkerhet vårt viktigaste område. Det viktigt att alla trafikanter tillgodoses i de viktiga transportplanerna för Sveriges 21 regioner. SMC har därför valt att läsa och besvara planen i Region Jönköping.

Sammanfattningsvis konstaterar SMC att det helt saknas åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas.

Nollvisionen

Sveriges riksdag beslutade 1997 att utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet skulle vara Nollvisionen, det vill säga att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Från Trafikverkets hemsida: *”Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste transportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att olyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.”*

Den 1 september 2016 beslutade regeringen om en nystart av Nollvisionen med ett fokus på oskyddade trafikanter. Oskyddade trafikanter är enligt VGU: *”gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i {1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)”.*

Fakta om MC-och mopedolyckor

De flesta olyckorna med motorcyklar sker på det lågtrafikerade vägnätet. De vanligaste olycksplatserna är kurvor och korsningar. Det handlar om vägar som ingår i regionernas transportplaner. På vägar med hastighetsgräns 60-80 km dör och skadas flest allvarligt (1).

Drygt hälften av dem som dör på moped och en femtedel av de mopedister som skadas svårt gör det på det statliga vägnätet. Även här handlar det om det mindre och lågtrafikerade vägnätet (2).

Ett relativt nytt fordon är mopedbilen som ökat kraftigt och snabbt. Nationellt har mopedbilarna ökat med 312 %, i vissa kommuner med upp till 1500 % på tio års tid. Med ökat antal fordon har också olyckorna ökat, särskilt anmärkningsvärt bland mopedbilar där antalet olyckor sedan 2009 ökat med 900 %. 2019 skedde 10,6 olyckor/1000 fordon för mopedbilar (3).

Var fjärde allvarligt skadad motorcyklister uppger att grus varit en bidragande faktor (1). Ofta kommer gruset från mindre lagningsarbeten som förseglingar, snabellagningar och stödremsor. Friktion är den viktigaste egenskapen för trafiksäkerhet. Friktion har en avgörande betydelse för alla tvåhjuliga fordon; cykel, moped och motorcykel. Här kan trafiksäkerheten öka mycket genom att sopa bort grus efter förbättringsarbeten och val av metoder.

I regeringens uppdrag till länsplaneupprättare framhävs etappmålet för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 15 december 2021

Regeringsuppdrag till Trafikverket för att öka MC-säkerheten

Sommaren 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet, bland annat räcken.

Trafikverket redogjorde i en rapport som presenterades i början av november att man ska montera slätare räcken med underglidningsskydd på 140 platser, byta ut vägmärken i kurvor, skapa handledning för väghållare och entreprenörer för arbetet med de regionala vägarna, inleda en dialog med länsplaneupprättarna för att skapa ett ekonomiskt utrymme för fysiska åtgärder på det regionala vägnätet och ta fram en långsiktig plan och underlag om MC-säkerhet under 2022 (4).

Just nu pågår arbete runt om i landets 21 regioner där regionala transportplaner ska tas fram för perioden 2022-2033. För SMC är det viktigt att ta del av underlagen för att se hur regionerna planerat utifrån Trafikverkets svar till regeringen. Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet omfattar MC under den kommande tolvårsperioden. Om MC-perspektivet saknas i regionernas transportplaner är det viktigt att SMC dels påtalar motorcyklisternas behov, dels ger förslag på åtgärder som kan genomföras på det regionala vägnätet.

SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen.

SMC står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

SMC står till regionens förfogande i den dialog med länsplaneupprättarna som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

2+1-vägar

Den åtgärd på vägsidan som får mest ekonomiska medel i regionen är utbyggnad av 2+1-vägar. Det som lyfts fram i sammanhanget är ökad framkomlighet, snabbare transporter och ökad trafiksäkerhet. Men, en ökad räckesutbyggnad på nära avstånd till vägbanan ger fler räckeskollisioner för samtliga fordonsslag Enligt VGU, det regelverk som reglerar avstånd till hinder i vägmiljön får ett mitträcke placeras 0,35 meter från vägbanan och ett sidoräcke 5 centimeter från vägbanekanten. Det är ett begränsat vingelutrymme om något oförutsett inträffar i en hög hastighet. Forskning på detta område visar att ökat avstånd till räcken och andra fasta hinder i vägmiljön ger säkerhetsvinster. Olycks- och skaderisken minskar genom att öka både vägens och den belagda vägrenens bredd. Flera studier säger att olycksrisken minskar genom att öka vägrenens bredd till 1,5-2,5 meter, bland annat den norska Trafikksikkerhets-håndboken (7).

När en 2+1-väg byggs försvinner vägrenen och vingelutrymmet. Det finns ingen plats för tvåhjulig moped klass I som färdas i 45 km/t, inte heller för mopedbilar och A-traktorer. Saknas GCM-väg ska även fotgängare, cyklister och moped klass II färdas på vägen som saknar vägren. Trafikverket säger på sin hemsida att ungefär fyra personer per år får sätta livet till när de får motorstopp, punktering eller liknande på motorvägar och mötesfria 2+1 vägar (5).

Varje gång en 2+1-väg byggs installeras fasta hinder som innebär ökad skaderisk för alla oskyddade trafikanter som krockar med det. Räcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på tvåhjulig MC och var tionde svensk motorcyklister dör i krock med räcke.

Det finns alternativ till mitt- och sidoräcken. Att välja mittrafflor är en åtgärd som ökar säkerheten men är betydligt billigare jämfört med sidoräcken. Det går att bygga om till vägar med omkörningsfält och mittrafflor. Att välja förlåtande sidoområden istället för sidoräcken ökar säkerheten för alla trafikanter och särskilt de oskyddade (fotgängare, cyklister och bredister

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

och motorcyklister) samt de som färdas i långsamtgående fordon som traktorer och mopedbilar. Att göra räfflor mellan vägbanan och vägrenen skulle ge oskyddade på cykel och moped ett utrymme om GCM-bana saknas.

SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor.

SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC.

Hur kan MC-och mopedsäkerheten öka i regionen?

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som beskrivs i underlaget är mitträcken, viltstängsel och korsningsåtgärder. Utredaren beskriver att nyttorna tillfaller framförallt biltrafiken men även kollektivtrafik samt gång- och cykel. Viltstängsel är bra även för motorcyklister och mopedister. Däremot är det inte självklart att mitträcken ökar säkerheten. Här har val av räcke och räckets placering stor betydelse för säkerheten bland de som färdas på MC och moped klass I samt för dem som av någon anledning måste stanna sin bil på en 2+1-väg.

Det finns en mängd olika åtgärder som kan genomföras för att öka säkerheten för alla som färdas på två hjul i trafiken; motorcykel, moped klass I och II samt cykel. SMC har redogjort för dessa i skriften *”Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen*” (6). Skriften har skickats digitalt till alla kommuner och regioner samt till tjänstemän vid Trafikverket, Transportstyrelsen och departement. Skriften bifogas detta remissvar.

De trafiksäkerhetsåtgärder SMC föreslår handlar inte om astronomiska summor. Det finns enkla och kostnadseffektiva åtgärder som skulle kunna verkställas under planperioden. Åtgärderna skulle öka säkerheten för alla trafikanter på MC, moped och cykel.

Några av de åtgärder som minskar olycksrisken för alla trafikanter är:

- Att välja hinder som medför minsta möjliga skaderisk vid påkörning för de oskyddade trafikanterna, till exempel aldrig välja räcken med utstickande delar (7)
- Att välja förlåtande sidoområden i stället för sidoräcken där det är möjligt (7,8)
- Att skapa ett vingelutrymme mellan vägbana och sidohinder och minimera olika hinder inom vägens säkerhetszon som stolpar och räcken (7, 8)
- Skapa en förutsägbar vägmiljö, framför allt i fråga om kurvor
- Välja mitträfflor för att förhindra mötesolyckor
- Genomföra friktionsmätningar vid ny beläggning
- Göra en generell upprustning av vägarna för att minimera sprickor, hål och spårbildningar
- Förstärka stödremsor så att de inte dras ut på vägen vilket minskar olycksrisken bland tvåhjuliga motorfordon och cyklister, viktigast i kurvor och korsningar
- Sopa bort grus snabbare samt kontrollera att det gjorts efter förseglingar, snabellagningar och tankbeläggningar
- Vidta åtgärder i korsningar för att förbättra synbarheten för oskyddade trafikanter
- Vidta åtgärder i kurvor där flest olyckor sker bland oskyddade trafikanter på landsväg, till exempel vägmarkering för rätt kurvteknik (9)

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

• Öppna kollektivkörfält för motorcyklar för ökad säkerhet och framkomlighet. Finns i Stockholm sedan 1981 och ökar i omfattning i hela världen (10)

Trafikverket Region Stockholm har under 2019-2020 genomfört förbättringar på landets mest olycksdrabbade väg för MC-förare, LV 257 ”Slingerbulten”. Trafikverket har för avsikt att utveckla detta koncept genom att skapa en handledning och det fortsatta arbetet med förbättringar, främst för det regionala vägnätet. Även om handledningen saknas idag finns kunskapen om varför olyckor sker och hur de kan undvikas. Det finns också gott om erfarenheter nationellt och internationellt. Det finns därför inga hinder att påbörja ett trafiksäkerhetsarbete för motorcyklisterna i regionen.

SMC står till regionens förfogande i trafiksäkerhetsarbetet för motorcyklister och mopedister i regionen.

SMC står till regionens förfogande då det gäller att skapa en handledning som beskriver åtgärder för MC-säkerhet.

Moped klass I och II

Det finns en strategi för säker cykling i regionen men tyvärr nämns inte moped klass II som enligt lag ska färdas på samma sätt som cykel på väg och GCM-banor. I VGU definieras GCM som en förkortning för gång, cykel och mopedklass II. Men mopedisterna, som ofta är unga trafikanter, är exkluderade från planeringsunderlaget. Det handlar både om de som färdas på moped klass I och II.

SMC har tidigare uppmärksammat att mopedisterna stängs ute från GCM-vägar genom lokala föreskrifter på flera platser i landet. Då SMC påtalat detta är svaret att man enbart fokuserar på oskyddade trafikanter på cykel och fotgängare.

Mopedister på klass II-mopeder har stora likheter med cyklister och bör behandlas som trafikanter med likartade behov. Alla delar i underlaget som behandlar cykel bör också omfatta moped klass II.

Tvåhjulig moped klass I får inte framföras på GCM-väg utan ska köras på alla vägar utom motorväg och motortrafikled. Det gäller även mopedbilarna. För dessa fordonstyper finns ett stort behov av asfalterad vägren för att de inte ska vara bromsklossar på vägar där tillåten hastighet är upp till 100 km/h. För **tvåhjulig** moped klass I skulle säkerheten öka om de fick framföras på GCM-vägar istället alternativt hänvisas till ett alternativt vägnät. Vägverket lämnade i december 2006 in förslag till ändringar i trafikförordningen avseende möjligheten att införa lokala trafikföreskrifter som tillåter moped klass I på cykelbanor i vissa fall. Vägverket har funnit att trafiksäkerhetshöjande effekter kan uppnås genom att möjliggöra för lokala myndigheter att genom lokala trafikföreskrifter tillåta moped klass I att föras på cykelbana i vissa fall. De särskilda fall där liknande regleringar kan vara nödvändiga är framför allt utom tättbebyggt område, till exempel på vajerräckesvägar med alternerande ett och två körfält, där det finns en medlöpande gång- och cykelbana. På dessa platser förekommer redan en stor del av trafiken med moped klass I på cykelvägen trots att det inte är tillåtet (11).

SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister och att förtydliga var moped klass II ska framföras för att öka deras säkerhet.

SMC ber också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken på det statliga eller kommunala vägnätet.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 15 december 2021

SMC ber regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor.

Ekonomiskt utrymme

Regionen beskriver att det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat till de stråk som beskrivs. Det handlar om punktinsatser som till exempel är kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade trafikanter. Detta utrymme skulle kunna användas för åtgärder som ökar säkerheten för MC-och mopedtrafiken.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
E-post: jesper.christensen@svmc.se
Telefon: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
politisk sekreterare
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
Telefon: 070-538 39 38

Källhänvisningar

1. Statistik MC- och mopedolyckor 2014-2019 (STRADA och polis), Trafikverket

2. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018, Trafikverket

3. Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet, Koucky & Partners AB, En studie finansierad av Skyltfonden 2021

4. Regeringsuppdrag Utreda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för motorcyklister, Trafikverket 2021

5. Trafikverkets hemsida

6. Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen, SMC 2019

7. Definition av ett säkert räcke för motorcyklister, Fredriksson, Nordqvist, Wenäll 2015

8. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, Thomson m fl VTI 2015

9. Sondermarkierungen Motorradverkehr, Winkelbauer et al, KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) 2021

10. SMC:s hemsida

11. Ökad säkerhet på motorcykel och moped, Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1.0, Trafikverket 2010

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Region Jönköpings län

REMISS

2021-12-15 RJL 2021/1077

Regional Utveckling
Regional Utveckling
Ida Hedberg
0730-39 63 38
ida.hedberg@rjl.se

Remissinstanser regional transportplan

Remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 - 2033.

Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022. Under denna tid finns planhandlingen tillgänglig på Region Jönköpings läns utvecklingswebb: Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län (rjl.se)

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till regional.utveckling@rjl.se, skriv diarienummer RJL 2021/1077 samt avsändare i ämnesraden.

Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021/1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

Frågor under remisstiden kan ställas till Ida Hedberg, ida.hedberg@rjl.se, tel. 0730-39 63 38 eller Emil Hesse, emil.hesse@rjl.se, tel. 070-269 54 50

Region Jönköpings län

REMISS

2021-12-15 RJL 2021/1077

Remissinstanser

Kommuner

Aneby kommun
Eksjö kommun
Gislaveds kommun
Gnosjö kommun
Habo kommun
Jönköpings kommun
Mullsjö kommun
Nässjö kommun
Sävsjö kommun
Tranås kommun
Vaggeryds kommun
Vetlanda kommun
Värnamo kommun

Samverkansorgan och länsstyrelser

Region Blekinge
Region Halland
Region Kalmar
Region Kronoberg
Region Skåne
Västra Götalandsregionen
Region Östergötland
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län

Regionala aktörer m fl.

Företagarna
Handelskammaren i Jönköpings län
LRF
Smålands Turism
Svenskt Näringsliv
Jönköping airport
NTF i Jönköpings län
Länsrådet för funktionsnedsättningar
Jönköping University
Cykelfrämjandet
Sveriges MotorCyklister

Myndigheter

Naturvårdsverket
Trafikverket
Polisen, Region öst

Regional Utveckling
Regional Utveckling
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regional.utveckling@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

VÄRNAMO KOMMUN

YTTRANDE
Mars 2022

Kommunledningsförvaltningen | Kommunstyrelsen | Dnr: KS.2022.210

Region Jönköpings län

Remiss av förslag till regional transportplan 2022-2033 (RJL 2021/1077)

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan (RJL 2021/1077) på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor och visar hur dessa medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet under perioden.

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. Mest medel avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Planen innehåller också medel för standardhöjning av hållplatser, investeringsbidrag till enskilda vägar, driftsbidrag till ickestatliga flygplatser och elektrifiering av de regionala järnvägarna.

Värnamo kommun lämnar härmed följande yttrande

Generella synpunkter, bibehållen funktionalitet och planeringsförmåga kring utvecklingen
Värnamo kommun ser att utvecklingen av transportinfrastrukturen är nära sammankopplat med arbetet mot en hållbar samhällsutveckling, inklusive kollektivtrafik och tillgängligheten för näringsliv och arbetsmarknad. Alla resor är viktiga, oavsett om de sker i staden, tätorten eller på landsbygden och oavsett vilket trafikslag som används. En övergripande helhetssyn är nödvändig, utifrån ett ”hela resan perspektiv” som också inkluderar olika kombinationsresor. Syftet med Jönköpings läns regionala utvecklingsstrategin är att långsiktigt skapa Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar och som ger en god livsmiljö för alla invånare i länet. Vår vision för kommunen – Värnamo – den mänskliga tillväxtkommunen, 40 000 invånare 2035 – taktar i denna och är det grunddokument som alla planer och arbete utgår ifrån här dagligdags. Vi ser att förslagen på både regional och nationell plan i stort stärker detta, men att en del åtgärder dröjer för länge eller är osäkra.

Värnamo kommun ser risken för att planen innehåller otillräckliga medel, kostnadsökningar samt att det verkar saknas utrymme för nya investeringsåtgärder som kan behövas beroende på utvecklingen. Planen ser inte ut att kunna säkerställa tillräckliga och nödvändiga medel för

att upprätthålla dagens funktionalitet, balansen med insatser för landsbygden eller att åtgärda det eftersatta underhållet för både väg- och järnvägssystemet. Risken är att det dessutom blir sämre på sikt med både otillräckliga medel och kostnadsökningar vilket medför konsekvenser för både kollektivtrafiken och näringslivets transporter, inte minst på de mindre statliga vägarna. Det är viktigt att bevaka och kontrollera kostnadsutvecklingen.

För Värnamo kommun och grannkommunerna som utgör den viktiga Gnosjöregionen med drygt 7 000 företag, är det finmaskiga vägnätet av särskild stor betydelse då en stor andel av företagen verkar i tillverkningsindustrin med god tillväxt och hög exportandel. De tillverkande företagen ligger inte bara i centralorterna utan i flertalet mindre tätorter och landsbygd och är beroende av transporter och en god och intakt väginfrastruktur. Dessa vägar tenderar att få låg eller lägst prioritet vid prioritering av drift och underhållsinsatser och skulle således påverka framkomligheten negativt. Underhåll och vidmakthållande av befintlig infrastruktur måste vara prioriterat och här behöver man fundera på om extra medel behöver tillföras för detta.

För att säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur som den regionala utvecklingsstrategin ska främja vill Värnamo kommun dock påtala vikten av flexibilitet och planerings- och handlingsförmåga inte minst på regional nivå. Det sker redan nu en snabb tillväxt på flertalet håll i länet; längs olika stråk och områden med t ex nyetableringar av både verksamhetsområden och verksamheter/företagsetableringar (t ex längs E 4:an mellan Jönköping och Värnamo) och som kan komma att bli ytterligare fler (ex. en anstalt 2 etablering för Kriminalvården i länet, logistikanläggningar m fl.) inom de närmaste åren. Den regionala planen måste anpassa länets infrastruktur till framtidens faktiska krav och behov.

Beslutade satsningar, regionala järnvägar och stationslägen
Värnamo kommun är övertygad att tidigare beslutade satsningar kvarstår och genomförs i kommande regionala transportplan såsom elektrifieringen av Y-et, förbifart Bor, mötesseparering Ulås-Bredasten, GC Forsheda-Värnamo samt nydragningen Byarum-Tenhult.

Vi anser att fortsatta satsningar på de regionala järnvägarna och att de färdigställs enligt gällande tidplan är viktiga och kommer att vara till nytta för hela regionen. Värnamo kommun ser stor betydelse av att knyta samman länets järnvägsnät i en och samma driftsform där sträckan Jönköping/Nässjö-Värnamo utgör ryggraden för att kompetensförsörja både inom och angränsande regioner.

Värnamo kommun ser också att det är en nödvändighet att ett av regionens största arbetsplatsområden ansluts med nytt stationsläge vid A6/Ryhov på Jönköpingsbanan. Denna station får ett strategiskt läge, handels- och verksamhetsområde samt Länssjukhus, dit allt från Växjö, Sävsjö, Nässjö, Alvesta, Värnamo, Falköping, Skövde m.fl. framledes kan resa på så konkurrenskraftiga restider, lägre än 1,0 mot bilen, vilket skapar förutsättningar för märkbart minskat bilåkande mellan nämnda orter och A6/Ryhov området. Stationen kommer sannolikt även bidra till att attraktiviteten ökar även för resor längre bortifrån än nämnda orter.

VÄRNAMO KOMMUN

YTTRANDE
Mars 2022

Kommunledningsförvaltningen | Kommunstyrelsen | Dnr: KS.2022.210

Värnamo kommun anser att frågan om placeringen av en möjlig stationslösnings på nydragningen Byarum-Tenhult bör genomlysas då industriområdet Torsvik/Stigamo därigenom skulle få radikalt förbättrade förutsättningar att kompetensförsörja genom ett större upptagningsområde.

Anslutande infrastruktur till investeringsobjekt, trafiksäkerhetsåtgärder och uppföljning
Värnamo kommun ser vikten av att de delar av länet som inte får direkt anslutning till de stora investeringsprojekten (te x kommande nya stambanor), möjliggörs goda förutsättningar att ta sig till och från de största centralorterna. Detta kan bl.a. ske med goda kommunikationer på vägnäten genom att i största möjliga utsträckning återgå till 90 km/h på de vägar som tidigare haft 90 km/h. Den hastighetsöversyn som pågår på vissa av länets vägar som innebär eller kommer att innebära sänkt hastighet måste upphöra. I stället för att sänka hastigheten bör tillräckliga medel avsättas för trafiksäkerhetsåtgärder som innebär antingen oförändrad eller höjd hastighet. Det är givetvis viktigt med trafiksäkerheten men nåbarhet och restider är avgörande för att en levande landsbygd ska vara möjlig i andra änden. Behovet är även belyst och påtalat i vårt yttrande över den nationella planen.

Vad som också blir nödvändigt när de nya stationernas placeringar är gjorda, är att den viktiga anslutande infrastrukturen planeras, uppgraderas och anpassas för att möjliggöra direkta och smidiga anslutningar till de nya stambanorna för att få till stånd de tänkta effekterna och nå ut till andra kommunerna och orterna i länets yttre delar.

Slutligen ser Värnamo kommun positivt på att planen innehåller ökad uppföljning och utvärdering av dess genomförande.

Värnamo kommun



Fredrik Swärdh
Strateg för tillväxt och expansion

§ 43 Ärendenr KLF 2020/325

Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033”

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen ställer sig bakom förslaget till yttrande.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 1,7 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2022 - 2033. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 18 mars 2022. Under denna tid finns planhandlingen tillgänglig på Region Jönköpings läns utvecklingswebb: Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län (rjl.se)

Vetlanda kommun har i tidigare yttrande över remissen ”Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033” yttrat sig till Regeringsdepartementet och i inspel till Region Jönköpings län inom följande punkter:
- Systemsyn på länets järnvägar
- Kostnadsutveckling och samhällsekonomiska analysen för elektrifiering av järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda
- Försening i gällande planer
- Byggande av cykelvägar på banvallar
- Högsta tillåten hastighet på väg

Beslutsunderlag

Yttrande till Region Jönköpings län 2022-03-02
Remiss RJL 2021/1077 Region transportplan Jönköpings län 2022 - 2033

Arbetsutskottets förslag

Arbetsutskottet ställer sig bakom förslaget till yttrande och kommunstyrelsen bekräftar arbetsutskottets beslut.

Yrkanden

Henrik Tvarnö (S), Anders Bengtsson (M), Andreas Elamsson (C), Mikael Loberg (SD), Jan Johansson (VF), Lennart Lööw (S) och Lars Brihall (VF).

§ 43

Ärendenr KLF 2020/325

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län
Tekniska kontoret