Region Jönköpings län

PROTOKOLL
UTDRAG

Regionstyrelsen §§ 139-158

Tid: 2018-08-14, kl 09:00-14:10

Plats: Regionens hus, sal A

§ 148 Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029

Diarienummer: RJL 2017/2564, RJL 2018/1005

Beslut
Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- Godkänna föreliggande förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029.

Sammanfattning
I mars 2017 fick Region Jönköpings län i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till en regional transportplan för Jönköpings län för perioden 2018-2029. Planen har varit på remiss i länet och i juni 2018 togs beslut för den nationella transportinfrastrukturplanen 2018-2029. Den ekonomiska ramen uppgår till 1,38 miljarder kronor.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag arbetsutskottet 2018-06-25
- Tjänsteskrivelse 2018-06-20
- Regional transportplan 2018-2029

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde
Sibylla Jämting och Mikael Ekvall vill till protokollet lägga Miljöpartiets respektive Vänsterpartiets synpunkter vid TIM:s sammanträde 2018-01-23, *se bilaga 1 respektive 2.*

Beslutsgång
Regionstyrelsen bifaller föreliggande förslag och ordföranden bifaller begäran från Sibylla Jämting och Mikael Ekvall att få bilägga synpunkter till protokollet.

Beslutet skickas till
Regionfullmäktige

Vid protokollet

Siw Kullberg

Region Jönköpings län

PROTOKOLL
UTDRAG

Regionstyrelsen §§ 139-158

Tid: 2018-08-14, kl 09:00-14:10

Justeras

Malin Wengholm Jeanette Söderström

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Strand

Region Jönköpings län

PROTOKOLL
UTDRAG

Regionstyrelsens arbetsutskott § 127-149

Tid: 2018-06-25, kl 09:00-14:40

Plats: Regionens hus, sal A

§ 134

Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029

Diarienummer: RJL 2017/1005, 2564

Beslut
Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- Godkänna föreliggande förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029.

Sammanfattning
I mars 2017 fick Region Jönköpings län i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till en regional transportplan för Jönköpings län för perioden 2018-2029. Planen har varit på remiss i länet och i juni 2018 togs beslut för den nationella transportinfrastrukturplanen 2018-2029. Den ekonomiska ramen uppgår till 1,38 miljarder kronor.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskriveselse 2018-06-20
- Regional transportplan 2018-2029

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde
Rune Backlund påpekar att underlagen för behandling i nämnden TIM samt regeringens beslut i frågan bör tillfogas ärendet inför beslut i regionstyrelsen.

Sibylla Jämting yrkar bifall till Miljöpartiets yrkande i ärendet i enlighet med *bilaga 1*.

Beslutsgång
Ordföranden finner att arbetsutskottet bifaller föreliggande förslag.

Beslutet skickas till
Regionstyrelsen

Vid protokollet

Siw Kullberg

Region Jönköpings län

PROTOKOLL
UTDRAG

Regionstyrelsens arbetsutskott § 127-149

Tid: 2018-06-25, kl 09:00-14:40

Justeras

Malin Wengholm
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Strand

Regionstyrelsen

Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029

Förslag till beslut

Regionstyrelsen

- föreslår regionfullmäktige godkänna föreliggande förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029.

Sammanfattning

I mars 2017 fick Region Jönköpings län i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till en regional transportplan för Jönköpings län för perioden 2018-2029. Planen har varit på remiss i länet och i juni 2018 togs beslut för den nationella transportinfrastrukturplanen 2018-2029. Den ekonomiska ramen uppgår till 1,38 miljarder kronor.

Information i ärendet

I mars 2017 fick Region Jönköpings län i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till en regional transportplan för Jönköpings län för perioden 2018-2029. Den regionala transportplanen har varit ute på remiss och är nu klar för beslut.

Planeringsramen för Jönköpings län för perioden 2018–2029 uppgår till cirka 1,38 miljarder kronor. Omkring 520 miljoner kronor eller 38 procent avsätts för samfinansiering av järnvägsinvesteringar i nationell plan, drygs 280 miljoner kronor eller 21 procent avsätts för större väginvesteringar, 240 miljoner kronor eller 17 procent avsätts för gång- och cykelåtgärder, 161 miljoner kronor satsas på trafiksäkerhet och framkomlighet kronor och 120 miljoner kronor avsätts för kollektivtrafikåtgärder. 53 miljoner kronor avsätts till bidrag i form av driftbidrag till flygplats och investeringsbidrag till enskilda vägar.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2018-06-20
- Regional Transportplan för Jönköpings län 2018-2029

Beslut skickas till

Regional utveckling

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Kristina Athlei
Regional utvecklingsdirektör

REGIONAL TRANSPORTPLAN
JÖNKÖPINGS LÄN 2018–2029

Fastställd av nämnden för trafik, infrastruktur och miljö den 23 februari 2018.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Regional transportplan 2018 är producerad av Regionledningskontoret, Region Jönköpings län.
Foto: Johan W Avby.

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning....3
Förord....7
Sammanfattning....8
Inledning....11
Bakgrund 12
Process 12
Förväntade effekter av planen 13
Jönköpings län – mitt i södra Sverige....17
Länets utveckling och potential 17
Ortsstrukturen i Jönköpings län 18
Tillgänglighet skapar tillväxt 19
Funktionella stråk i och genom länet 25
Utredningar för att utveckla de regionala stråken 36
Framtida funktionella stråk 38
Trafiksäkerhet i stråken – viltolyckor 39
Gång- och cykelvägar 41
Regionala cykelstråk 43
Projektet ”Hela Resan” 45
Kollektivtrafik 46
Jönköping som transport- och logistiklän 48
Regionala flygplatser 50
Utblick mot 2050 51
Planeringsprocessen....57
Planeringssystemet och processen 57
Planeringsperioder 57
Nationell och regional transportplan 58
Funktionellt prioriterat vägnät 59
Åtgärdsvalsstudie 61
Fyrstegsprincipen 61
Fyrstegsprincipen i den regionala planen 62
Utgångpunkter för planeringen....65
Nationella utgångspunkter 65
Regeringens direktiv 65
Nationella transportpolitiska mål 67
Nationell cykelstrategi 68
De svenska och europeiska klimatmålen 68
Regionala utgångspunkter 71
Regional utvecklingsstrategi 71

Program för hållbar utveckling 2017-2020 72
Regionsamverkan Sydsverige 73
Klimat- och energistrategi för Jönköpings län 74
Regionalt trafikförsörjningsprogram 74
Tåg- och busstrategi samt hållplatsstrategi 76
Regional transportplan för Jönköpings län 2014–2025 77
Nya planeringsförutsättningar 79
Hastighetsöversynen 79
Infrastrukturens påverkan på bostadbyggande 81
Bärighetsklass BK4 84
Ekonomiska ramar och sam- och medfinansiering 86
Ekonomiska ramar nationellt och regionalt 86
Principer för sam- och medfinansiering i statlig infrastruktur 87
Förslag till åtgärder 2018–2029 89
Planeringsram 89
Sam- och medfinansiering i nationell plan 90
Medfinansiering av korsningsåtgärder i vägnätet med mera 90
Medfinansiering av gång- och cykelvägar 91
Järnväg – Samfinansiering nationell plan 91
Större väginvesteringar 93
Gång- och cykelåtgärder 94
Trafiksäkerhet och framkomlighet 95
Kollektivtrafikåtgärder 96
Bidrag 96
Ekonomisk sammanställning 99
Regional transportplan för Jönköping län 2018-2029 99
Genomförande och uppföljning 100
Bilagor 103
Bilaga 1. Åtgärder i Nationell plan 103
Bilaga 2. Samhällekonomiska bedömningar för större väginvesteringar 110
Bilaga 3. Beskrivning av väg- och järnvägsnät i Jönköpings län 123
Bilaga 4. Miljökonsekvensbedömning av den regionala transportplanen för Jönköpings län 2018-2029 129

Förord

Genom regionbildningen under 2015 fick Region Jönköpings län ansvaret för regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i Jönköpings län, vilket innefattar den regionala transportplanen. Detta är Region Jönköpings läns första transportplan.

Infrastrukturen: vägar och järnväg, är det som vi alla ser och använder dagligen. Vi promenerar på den lokala gatan eller kör bil längs grusvägen, den är grunden för att vårt livspussel ska fungera. Infrastrukturen är inget vi tänker så mycket på. Det är först när tåget inte kommer eller när vägen är avstängd som vi märker hur viktig den är för oss och det är precis så det ska vara. Vi ska inte märka av infrastrukturen, den ska bara finnas där. För infrastrukturen har inget egenvärde, utan är grunden för regional och nationell utvecklig genom att möjliggöra för varor att transporteras och för människor att förflytta sig till arbete, studier, service, fritidsaktiviteter med mera.

För att vi inte ska märka av infrastrukturen måste den ständigt förändras och förnyas i takt med att nya behov och krav uppkommer. Trenden som visar på både ökade resor och transporter ställer högre krav på infrastrukturens kapacitet och funktionalitet. Infrastrukturen blir ett medel för att balansera en anpassning till uppkomna eller förväntade behov gentemot politiska styrmedel och krav på ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det bör därför vara av nationellt intresse att Region Jönköpings län får tillräckliga medel till den regionala transportplanen, så att länet kan fortsätta utvecklas och bidra till landets tillväxt.

Framtagandet av den regionala transportplanen har även denna period präglats av ett högt tempo. Regeringens infrastrukturproposition beslutades i december 2016, men direktiv offentliggjordes först tre månare senare i mars 2017. Processen för den regionala planen sker parallellt med framtagandet av den nationella planen, detta för att underlätta diskussionerna kring åtgärderna i länet då en del av medlen i den regionala planen går till samfinansiering av järnvägsåtgärder i den nationella planen. I Jönköpings län har diskussionen kretsat kring behovet av satsningar på de regionala järnvägarna för att ytterligare kunna utveckla länets tågtrafik.

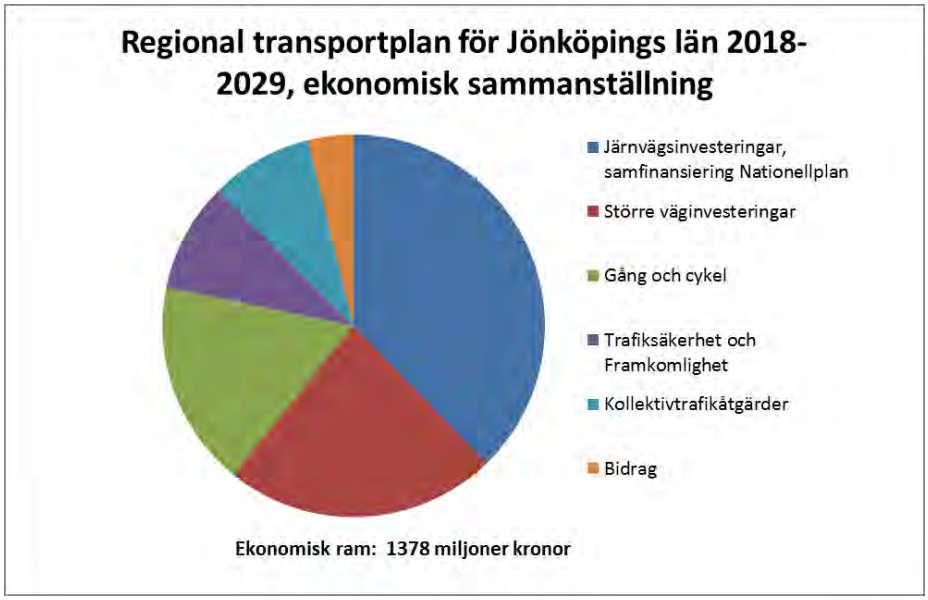
Grunden till den regionala transportplanen är väl förankrad genom att prioriteringar i tidigare plan står fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2018–2029 kan ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Rune Backlund

Ordförande
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö, Region Jönköpings län

Sammanfattning

Planeringsramen för Jönköpings län för perioden 2018–2029 uppgår till cirka 1,38 miljarder kronor. Omkring 520 miljoner kronor eller 38 procent avsätts för samfinansiering av järnvägsinvesteringar i nationell plan, knappt 320 miljoner kronor eller 23 procent avsätts för större väginvesteringar, 240 miljoner kronor eller 17 procent avsätts för gång- och cykelåtgärder, 127 miljoner kronor satsas på trafiksäkerhet och framkomlighet och 120 miljoner kronor avsätts för kollektivtrafikåtgärder. 53 miljoner kronor avsätts till bidrag i form av driftbidrag till flygplats och investeringsbidrag till enskilda vägar.



Figur 1. Fördelning av medel mellan de olika åtgärderna för perioden 2018-2029.

Satsningar på infrastruktur är avgörande för hållbar tillväxt och utveckling både för Sverige, för länet och för kommunerna. Stora satsningar har genomförts under den förra planperioden, men endast en bråkdel av det totala behovet och bristerna kan åtgärdas. Medlen i den regionala planen är begränsade, vilket innebär att på en stor del av länets vägar genomförs inte några åtgärder. På de funktionella stråken kommer det fortfarande finns långa sträckor med bristande standard. En upprustning av järnvägsnätet kommer att ske, vilket ökar både standard och kapacitet. Satsning på cykelvägar och prioriterade stråk för cykling förväntas ge ökat cyklande med både traditionell cykel och elcykel. Den ökande populariteten för elcyklar förväntas öka efterfrågan på längre stråk.

NÄSSJÖ RESECENTRUM
D
64
Trädcentrum-Sörängen
Länstrafiken
E
301
301
via
Söne
Länstrafiken
WEJ 199

Inledning

Att ett välutbyggt och fungerande transportsystem är en grundförutsättning för ett modernt samhälle är en självklarhet. Detta kan tydlig utläsas i målet för den svenska transportpolitiken: *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet*.

Det övergripande målet specificeras i två jämbördiga delmål. Transportsystemets funktion beskrivs i **funktionsmålet** som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt måste detta balanseras genom att beakta de negativa konsekvenserna som resor och transporter kan medföra. **Hänsynsmålet** handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Det är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att nå miljökvalitetsmålen och till ökad hälsa.

På regional och lokal nivå är tillgängligheten i transportsystemet en viktig faktor för tillväxt och utveckling. Transportsystemet skapar tillgänglighet genom att överbrygga de geografiska avstånden, vilket innebär att människor och företag kommer närmare varandra. Ju fler potentiella arbetsgivare en person har att välja på och ju fler möjliga arbetstagare ett företag har att välja på, desto större chans till en bra matchning på arbetsmarknaden. För företagen är det avgörande att ha en god tillgänglighet till sina leverantörer och kunder både för transporter och personliga kontakter.

Möjligheten att kunna påverka infrastruktursatsningar och transportsystemets utveckling är med andra ord en möjlighet att påverka och skapa utveckling och tillväxt.

Genom att ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder är uppdelat på nationell och regional plan, innebär det att länen i respektive regional plan har möjlighet att utifrån givna anvisningar ge planen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i det enskilda länet.

För Region Jönköpings län är detta en betydelsefull möjlighet att påverka utvecklingen i länet i önskvärd riktning samt att skapa tillväxt och utveckling på ett ansvarsfullt sätt. Åtgärderna i planen syftar bland annat till att skapa funktionella stråk för att möjliggöra pendling till studier och arbete både inom länet och till orter utanför länet samt att skapa förutsättningar för att utveckla näringslivet.

Bakgrund

I Region Jönköpings läns utvecklingsansvar ingår att upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur för Jönköpings län, som ibland även kallas regional transportplan. Den förra länsplanen för perioden 2014–2025 togs fram av Regionförbundet i Jönköpings län.Den 1 januari 2015 bildades Region Jönköpings län och ansvaret för länsplanen gick därmed över till regionen.

Åtgärder inom den statliga transportinfrastrukturen planeras långsiktigt och omfattar tolv år. Denna plan ersätter länsplanen för 2014–2025. I slutet av mars 2017 gav regeringen länsplaneupprättarna uppdraget att upprätta förslag till länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. De åtgärder som prioriteras ska beskrivas utifrån hur de bidrar till att de transportpolitiska målen samt hur de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Prioriteringarna i förslaget bör även ta hänsyn till möjligheten att möta behovet av ökat bostadsbyggande där så är möjligt. Åtgärderna ska därmed skapa största möjliga samhällsekonomiska nytta, bidra till ett klimateffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling samt stå i samklang med de regionala och nationella målen inom transportpolitiken.

Regeringens förslag till inriktning utgår från ett trafikslagsövergripande synsätt. Trafikåtgärderna ska på bästa möjliga sätt komplettera varandra för att skapa ett effektivt transportsystem till gagn för näringsliv, medborgare och besökare. I ett väl fungerande transportsystem används alla trafikslag på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt.

Process

Framtagandet av den regionala transportplanen har följt en tidplan som bestämts på nationell nivå och den regionala transportplanen har därför tagits fram under kort tid parallellt med framtagandet av nationell plan. Region Jönköpings län har sett en stor fördel i att remissen av den regionala transportplanen har kunnat läsas tillsammans med remissen av den nationella planen. Det ger en tydlig överblick av samtliga infrastruktursatsningar i Jönköpings län.

Avstämningar har skett med angränsande län och dialogen med Trafikverket har naturligtvis varit tät. Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö har kontinuerligt följt och styrt arbetet, en politisk referensgrupp med representanter från skilda delar av länet har även deltagit i prioriteringsarbetet. Samverkan har skett med länets kommuner på tjänstemannanivå, främst via det så kallande infrastrukturnätverket. Ett öppet seminarium anordnades i början av mars 2017 med fokus på revideringen av planerna och den planerade utbyggnaden av nya stambanorna. Samråd har skett inför miljöbedömningen av planen. För att ge remissinstanserna rimlig tid att ta del av båda planerna och lämna synpunkter remitterades planförslaget i september, samtidigt som den nationella planen. Förslaget till regional transortplan för Jönköpings län

2018-2029 beslutades av nämnden för Transport, infrastruktur och miljö. Den slutliga versionen av planen fastställs av Regionfullmäktige under 2018.

Under arbetet med framtagandet av Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 har ett antal frågor identifierats vilka kräver fortsatt arbete, fördjupad kunskap och bred dialog.

Under de kommande åren kommer Region Jönköpings län att:

- Identifiera lämpliga åtgärder kopplat till olika hastighetsanspråk i de regionala stråken,
- Ta fram underlag för det fortsatta arbetet med en regional cykelstrategi,
- Utreda möjliga åtgärder för att minska antalet viltolyckor.

Förväntade effekter av planen

Utvecklingen av samhället pågår ständigt men de grundläggande fysiska strukturerna som ortstruktur och transportstråk förändras relativt långsamt. Under den tidsperiod som den regionala transportplanen omfattar kommer infrastrukturen med stor sannolikhet att i grunden vara densamma som idag, det vill säga en väginfrastruktur för bil- eller lastbilsliknande fordon, även järnvägen förväntas att förbli densamma. Planeringen av infrastrukturen handlar därför i stor utsträckning om hur infrastrukturen kan användas mer effektivt och kompletteras så att det möjliggör hållbar utveckling. Genom att stärka de funktionella stråken, samfinansiera viktiga järnvägssatsningar och göra kraftfulla satsningar på kollektivtrafikanläggningar samt gång- och cykelvägar skapas ett antal positiva effekter i länet vilka harmoniserar med både de nationella transportpolitiska målen och de regionala målen. För de större väginvesteringarna har ett omfattande material tagits fram för att belysa effekterna av dessa åtgärder. De samhällsekonomiska bedömningarna redovisas i slutet av planen.

När standarden höjs i de funktionella stråken ökar trafiksäkerheten och framkomligheten. Det ger fler möjlighet att ta sig till och från arbete och studier. Dessutom kan kortare restider förstora arbetsmarknaderna. Höjd standard gynnar också tillförlitligheten för godstransporter till och från länets företag.

Satsningar på trafiksäkerhet minskar antalet döda och skadade i trafiken. Attraktiva vägar gynnar både biltrafik och kollektivtrafik, men även om antalet resor med kollektivtrafik ökar förväntas också biltrafiken öka. Det kan leda till större klimatpåverkande utsläpp. Det är därför viktigt att arbeta med beteendepåverkan och att utvecklingen av drivmedel och fordon drivs framåt även om transportplanen inte omfattar medel för dessa områden.

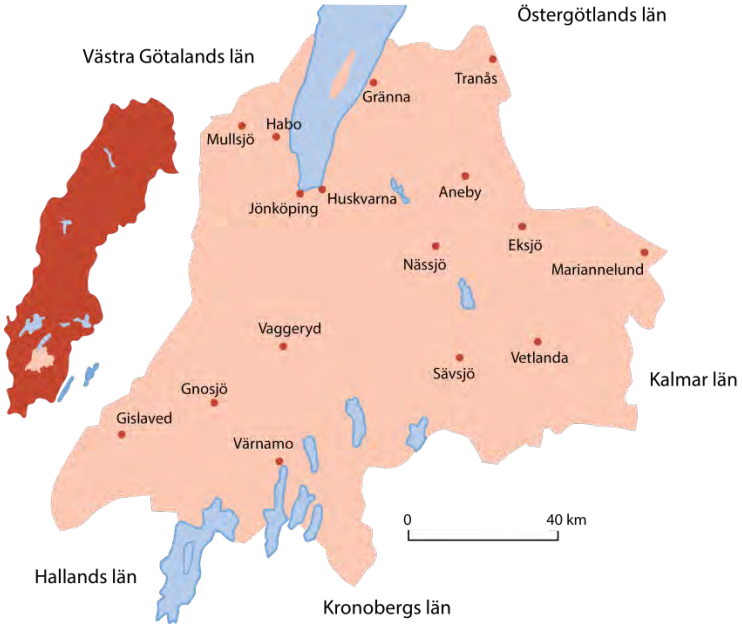
Samfinansieringen av åtgärder i den nationella planen gör det möjligt med viktiga investeringar på länets järnvägar. Genom ökad kapacitet och högre järnvägsstandard kan både gods- och persontrafiken öka. Att fler kan resa med eldrivna tåg leder till en positiv regional utveckling genom ökad tillgänglighet med minskad klimatpåverkan. Järnvägssatsningen ger förutsättningar att flytta godstransporter från väg till järnväg, även det ger positiva klimateffekter.

Satsningar på kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägar skapar bättre resmöjligheter och gör så att fler kan välja ett klimatsmart transportsätt. Några förväntade effekter är minskade utsläpp av växthusgaser, positiva folkhälsoeffekter samt, bättre trafiksäkerhet och attraktiva trafikmiljöer i våra tätorter med minskad biltrafik.

Jönköpings län – mitt i södra Sverige

Länets utveckling och potential

Jönköpings län har en unik strategisk position i Sverige och i Skandinavien. Länet är en naturlig nod i stråken mellan storstadsregionerna Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. I många sammanhang beskrivs Jönköpings län just utifrån detta läge, mitt i södra Sverige. Förutsättningen för att fullt ut kunna använda denna position är att det finns en modern och väl fungerande infrastruktur. Det gäller både infrastrukturen inom länet och kopplingen med andra län och mot andra länder.



Korta fakta om Jönköpings län

Län sedan år: 1687
Antal invånare: 352 735 (31 december 2016)
Yta: 10 475 km2
Antal kommuner: 13 st.
Vattenyta: 14 procent av den totala ytan
Antal sjöar: 2 300 st.
Högsta punkt: Tomtabacken, Nässjö kommun; 377 meter över havet.
Allmänna vägar: 4 600 km
Järnväg: 900 km
Övrigt: Inom 350 km radie bor cirka 80 procent av Sveriges befolkning.
Residensstad: Jönköping

Figur 2. Karta över Jönköpings län och länets placering i Sverige.

Jämfört med andra län i södra Sverige är Jönköpings län till ytan relativt stort, ungefär lika stort som Skåne eller Östergötland. Det innebär också att avstånden inom länet är stora. Från Mullsjö till Vetlanda är det cirka 10 mil och från Gislaved till Tranås över 15 mil. För att överbrygga dessa avstånd och skapa en god tillgänglighet till länets alla delar, krävs en väl utbyggd och fungerande infrastruktur.

Även befolkningsmässigt är länet ett av de större länen med nästan 353 000 invånare. mer än 75 procent av de nästan 353 000 invånarna i Jönköpings län bor i tätorter. Av länets cirka 80 tätorter har bara fem tätorter över 20 000 invånare. bara ett antal kommunhuvudorter har över 10 000 invånare.[1] Under 2015 har alla tretton kommuner haft en positiv

[1] https://utveckling.rjl.se/hur-gar-det/

befolkningstillväxt och förväntas växa befolkningsmässigt till och med 2025. Det ger länet en förväntad befolkningsökning med cirka 8 procent, eller 27 630 personer, fram till 2025.[2]

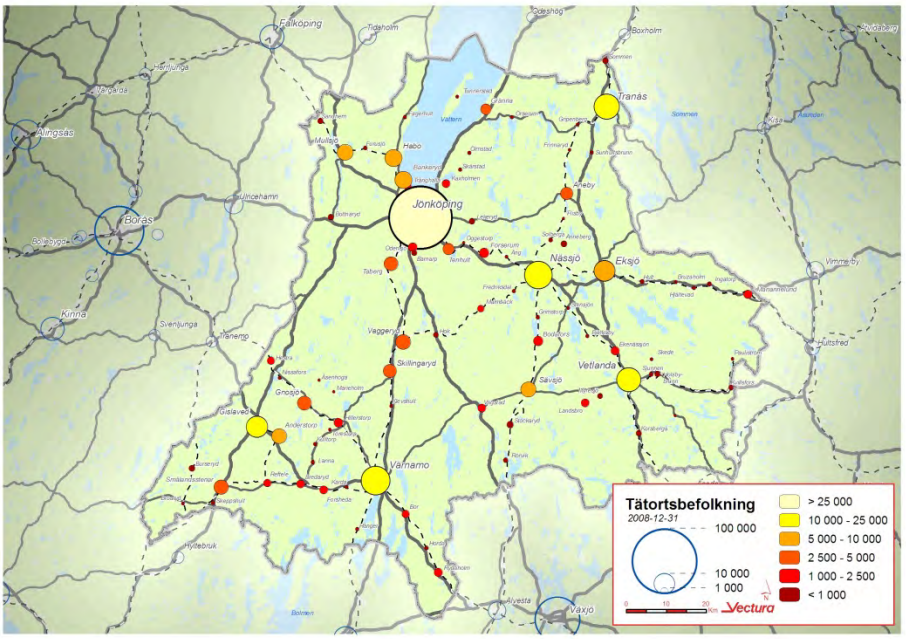
Ortsstrukturen i Jönköpings län

Jönköpings län karaktäriseras av många och små tätorter, vilket är unikt i Sverige. Länet har en huvudtätort, Jönköping, som är den största och mest tätbefolkade orten och ligger i norra delen av länet. Därefter finns ett antal mindre tätorter och många småorter som är glest fördelade över länet. Av länets alla orter har fler än 70 orter färre än 2 500 invånare. Se ortsstrukturen på kartan:

Figur 3. Ortsstrukturen med tätortsbefolkning längs med väg- och järnvägsnätet i Jönköpings län, 2016.

Den glesa strukturen och den ojämnt fördelade befolkningsmängden utgör en stor utmaning för att koppla ihop tätorterna – dels med de funktionella stråk som går i och genom länet, dels med infrastrukturplanering och trafikering av kollektivtrafiken. Som kartan ovan visar ligger tätorterna utspridda över länet. Om det regionala vägnätet och järnvägen läggs ovanpå kartan kan man se att orterna ligger som ett pärlband längs infrastrukturen.

[2] https://utveckling.rjl.se/hur-gar-det/



Figur 4. Ortsstrukturen i Jönköpings län. Kartan visar länets regionala vägnät samt järnvägsnätet, 2006. Observera att Järnvägssträckningen Burseryd och Anderstorp är avvecklad och finns därför inte med på nyare kartor.

De stråk som skapats när vägar och järnvägar byggts, påverkar fortfarande orternas attraktivitet. Vid en jämförelse av de två kartorna ovan från 2006 och 2016 kan man se att dessa är mycket lika varandra trots att det är tio år mellan mätningarna. Storleken på orterna har inte förändrats märkbart och de vägar och järnvägar som fanns då finns fortfarande kvar. Den ökade urbaniseringen ändrar troligtvis inte denna trend, utan denna strukturen kvarstår mest troligt även nästa planperiod.

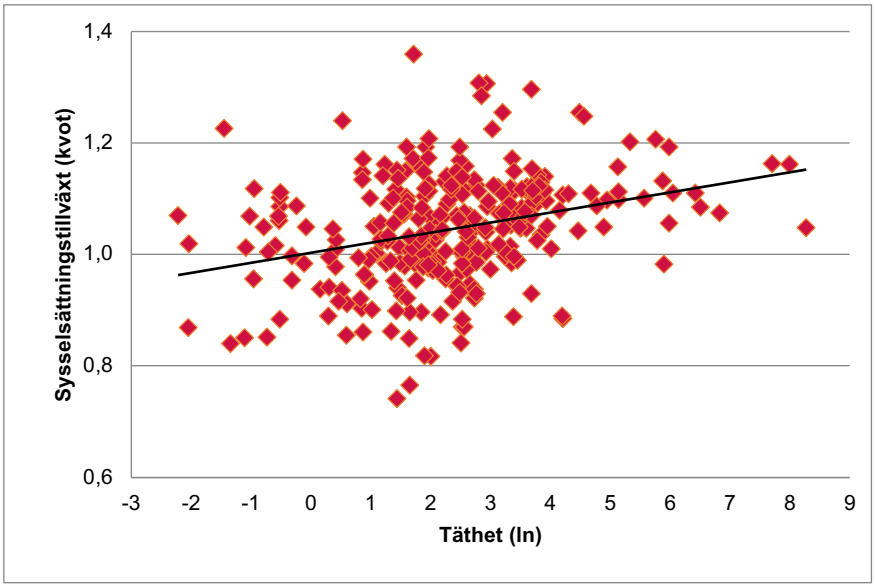
Tillgänglighet skapar tillväxt

Det finns många teorier om varför tillgänglighet ger ekonomiska fördelar. Inom regionalekonomi används ofta begreppet *agglomerationsekonomier* för att belysa de ekonomiska fördelar som kommer av täta miljöer, det vill säga platser där många människor och företag är samlade. Samlokalisering av företag leder till lägre transportkostnader, företag får lättare att hitta lämplig arbetskraft och det uppstår kunskapsflöden som ökar företags produktivitet och innovationsförmåga, och därmed platsens tillväxt och utveckling. En del teorier menar att det framförallt är fördelaktigt att företag inom samma bransch finns nära varandra (även kallat specialisering). Ett exempel på en sådan plats är Silicon Valley i Kalifornien, USA, ett av världens mest kända företagskluster.

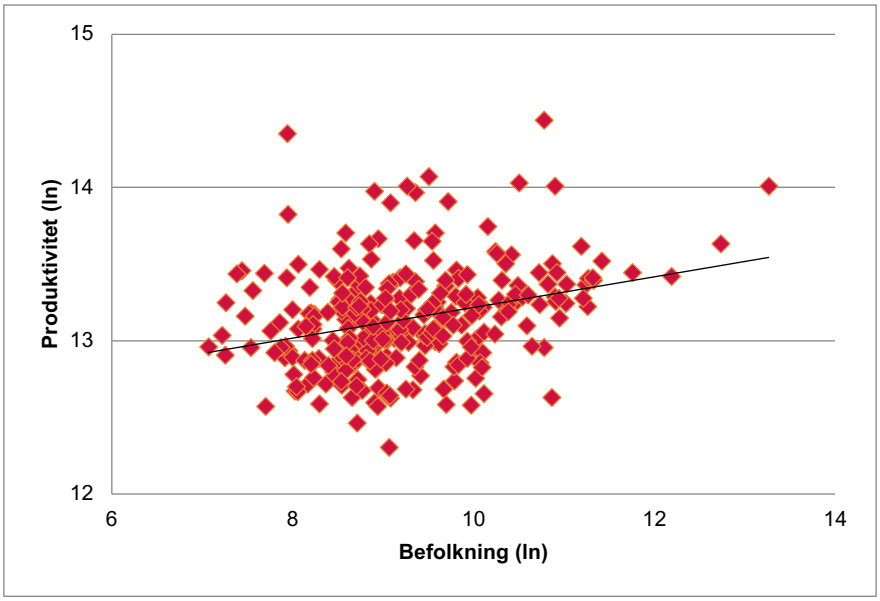
Det finns även argument för att det är städers diversitet, eller mångfald av människor och företag, som driver innovation, tillväxt och utveckling. De fördelar som lyfts fram handlar framförallt om ökad potential till informations- och kunskapsspridning i mer diversifierade och täta miljöer.

Det innebär att innovation och produktivitet utvecklas snabbare i städer än på landsbygderna, vilket i sin tur avspeglas i högre löner.

Det råder fortfarande delade meningar om det är specialisering eller diversitet som är till störst nytta för tillväxt och utveckling. Det kan dock konstateras att större städer och regioner, helt enkelt till följd av sin storlek, har betydligt större möjligheter till både diversitet och specialisering av det lokala näringslivet. Större och mer tätbefolkade platser har dessutom en kraftigare sysselsättningstillväxt, se Figur 5, och en högre produktivitet, se Figur 6 (se nästa sida), än mindre platser. Det sistnämnda sambandet är väl etablerat genom forskning i Sverige och andra länder.



Figur 5. Samband mellan täthet (antal sysselsatta per kvadratkilometer, visat i en logaritmisk skala) och sysselsättningstillväxt, 290 kommuner 2010-2015. Värden över (under) 1,0 innebär positiv (negativ) tillväxt. Lutningen på den svarta trendlinjen visar på ett positivt samband.



Figur 6. Samband mellan befolkningsstorlek och produktivitet (BRP per capita, visat i en logaritmisk skala), 290 kommuner 2013. Lutningen på den svarta trendlinjen visar på ett positivt samband.

För att få en större förståelse för vad fördelar av täta miljöer egentligen handlar om, lyfter forskning fram tre grundläggande effekter som uppstår i täta miljöer:

Delningseffekter handlar om fördelar som följer av att företag kan dela på exempelvis höga investeringskostnader, underleverantörer, företagstjänster och risker.

Matchningseffekter handlar om bättre och mer effektiv matchning på arbetsmarknaden, vilket möjliggörs av en större och mer varierad tillgång till både arbetstagare och arbetsgivare.

Lärandeeffekter handlar om snabbare uppkomst, spridning och ackumulation av kunskap, vilket ofta sker genom fler mänskliga möten, många gånger oplanerade och informella, i täta miljöer.

Det finns även nackdelar med tätare miljöer, exempelvis högre hyror och markkostnader samt trängsel. Detta tillsammans med den exponentiella ökningen av informations- och kommunikationsteknologi de senaste årtiondena, medför att täta miljöer eller geografisk närhet ibland anses ha spelat ut sin roll. Vi måste inte vara nära varandra fysiskt när vi ändå kan prata och se varandra med teknikens hjälp.

Trots en utbredd tillgång till informationsteknik fortsätter urbaniseringen runt om i världen, inklusive Sverige. Det är en utveckling som är svårt att förklara om inte tätheten ger fördelar. Det har dessutom skett en ekonomisk strukturomvandling i Sverige, liksom i många andra västländer – från ett starkt fokus på tillverkningsindustrin, till en växande tjänstesektor och mot en fortsatt utveckling till en mer kunskapsintensiv

ekonomi. Eftersom utbildning, forskning och innovation är centrala i kunskapsekonomin kan agglomerationsekonomier, framförallt i form av lärandeeffekter, tänkas spela en alltmer betydande roll. Forskning i bland annat Sverige visar dessutom att kunskapsspridning ofta är begränsad till en relativt liten geografisk yta, det handlar om grannskapseffekter snarare än regionala effekter.

En väl fungerande transportinfrastruktur är en grundförutsättning för att skapa en god tillgänglighet så att även mindre platser kan dra nytta av de fördelar som kommer av täta miljöer. Transportsystemet spelar en central roll i att binda samman kommuner och regioner och på så vis skapa större arbetsmarknadsregioner, vilket ökar möjligheterna för både arbetstagare och arbetsgivare.

Begreppet arbetsmarknadsregioner eller funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl integrerade olika områden är med varandra. FA-regioner är en geografisk indelning av Sverige som syftar till att avgränsa områden inom vilka människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendlingen över kommungränser. Vid indelningen av FA-regioner tas hänsyn till tendenser i pendlingsutvecklingen för att skapa en indelning som kan användas under en längre period. Den senaste revideringen genomfördes av Tillväxtanalys[3] under 2015, vilken resulterade i totalt 60 FA-regioner i landet. Indelningen är huvudsakligen baserad på en prognos gällande pendlingsmönstren till och med 2025.

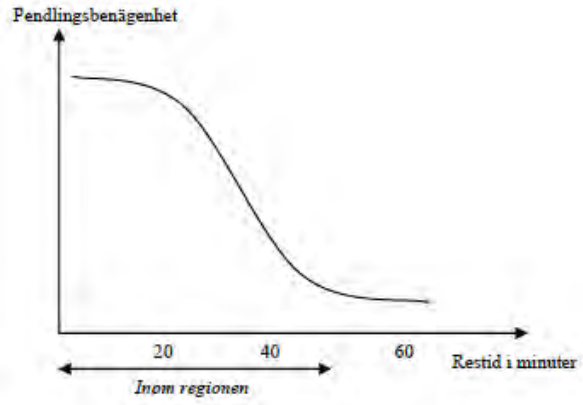
[3] Tillväxtanalys är en myndighet som utvärderar och analyserar svensk tillväxtpolitik.

Figur 7. Funktionella Analysregioner. På bilden ses södra Sveriges arbetsmarknadsregioner. Systemanalys för Kronoberg, Blekinge, Kalmar, Halland, Skåne och Jönköpings län.

Länets tretton kommuner ingår i två olika FA-regioner:

- **Jönköping,** med kommunerna Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Vetlanda, Eksjö, Tranås och Ydre (Östergötlands län).
- **Värnamo,** med kommunerna Gnosjö, Gislaved, Värnamo.

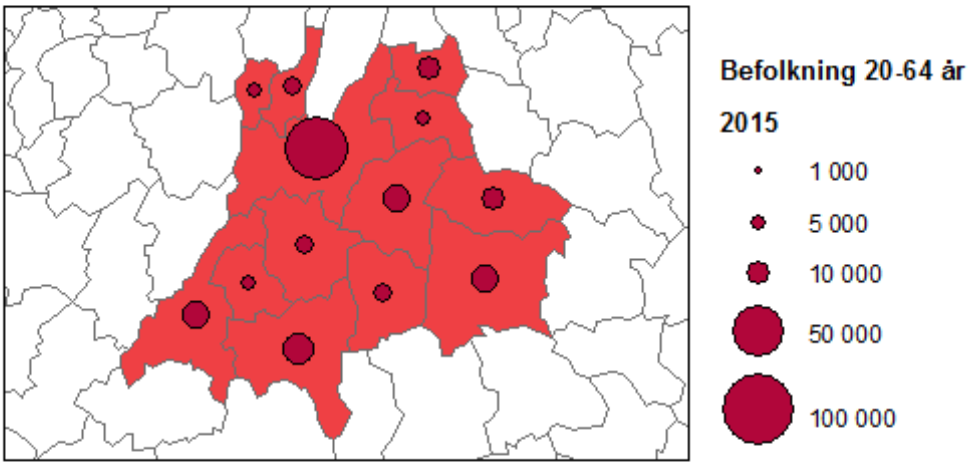
Större arbetsmarknadsregioner ger bättre förutsättningar för företag att säkra sin kompetensförsörjning. Att få tillgång till rätt kompetens är en utmaning som lyfts på de flesta platser i länet, stora som små. Forskning från Internationella Handelshögskolan i Jönköping visar att benägenheten till arbetspendling sjunker drastiskt vid restider över 45 minuter, se figur 8. I princip betyder detta att platser som ligger längre ifrån varandra än så inte kan dra nytta av varandra i att dela arbetstagare och arbetsgivare och därmed få till en högre kvalitet och effektivitet i matchningsprocesserna. Detta hämmar produktivitetsutveckling och innovationsförmåga, och därmed lokal och regional tillväxt och utveckling.



Figur 8. Pendlingsbenägenhet som en funktion av tidsavstånd.

Goda kommunikationer har därmed stor betydelse för en mindre plats attraktivitet och överlevnadsförmåga. Det handlar förstås inte bara om att människor ska kunna ta sig därifrån för att jobba i en större stad, utan lika mycket om att arbetskraft från andra platser ska kunna ta sig dit, vilket kan vara avgörande för att företag på landsbygderna ska kunna överleva och dessutom växa. Eftersom många kommuner i Jönköpings län är relativt små sett till befolkningsmängden (se figur 9) är det viktigt att det finns goda förutsättningar för arbetspendling både över kommungränser och över länsgränser. För kommuner som ligger nära länsgränsen kan tillgängligheten till större städer i omkringliggande län vara minst lika viktig som tillgängligheten till länets största stad Jönköping.

Matchningen på arbetsmarknaden underlättas ju fler arbetstillfällen och potentiella arbetstagare som finns inom räckhåll. På motsvarande sätt är små arbetsmarknader och kommuner som inte är integrerade i en större region extra sårbara. Att arbetsmarknaderna i länets kommuner fortsätter att integreras både med varandra och med angränsande arbetsmarknader är avgörande för den långsiktiga utvecklingen. Att genom infrastrukturen skapa funktionella stråk, på järnväg och väg, som binder samman de olika delarna av länet och kopplar samman länet med omvärlden, är en av huvudfrågorna i infrastrukturplaneringen. Länets läge och ortstrukturer innebär att de finns kontaktbehov i alla riktningar, när det gäller arbetspendling, studie- och fritidsresor likväl som för transporter av gods.



Figur 9. Befolkningsstorlek 20-64 år per kommun 2015.

En väl fungerande transportinfrastruktur är inte bara betydelsefull för möjligheter till arbetspendling. Även besöksnäringen är beroende av att lokala, regionala, nationella och internationella besökare kan ta sig till och från platser. Dessutom kan ett begränsat befolkningsunderlag innebära att alla typer av tjänster inte kan erbjudas i varje kommun, som exempelvis simhallar, andra typer av fritids- och friluftsaktiviteter och specialiserad utbildning. Möjligheterna att ta sig från en plats till en annan inom rimlig tid är därför centralt för att länets invånare ska kunna bo, arbeta och leva där de vill.

Väl avvägda infrastruktursatsningar är en grundförutsättning för lokal och regional attraktivitet, tillgänglighet, tillväxt och utveckling. Tillgänglighet till transportsystemet och tillgänglighet till viktiga målpunkter på likvärdiga villkor kan ses som en förutsättning för att individer ska ha lika möjlighet att forma sina liv och för möjligheten att nå ekonomisk jämställdhet. Ett exempel är att kollektivtrafiken ska vara attraktiv för både kvinnor och män och att de därigenom har tillgång till arbetsmarknaden på ett likvärdigt sätt. Det finns flera trender i samhället som kan leda till förbättrad tillgänglighet inom transportsystemet,

exempelvis digitalisering och autonoma fordon. Dessa trender leder inte autonomiskt till ett mer jämställt samhälle, men de kan skapa förutsättningar för det. Det finns fortfarande skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster, som om de inte uppmärksammas kan få negativa konsekvenser för ökad jämställdhet. Skillnaden i resvanorna kan ses som en konsekvens av mer övergripande skillnader mellan könen, som att kvinnor generellt tar ett större ansvar för det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning. Det är skillnader som framkommer i de tidsanvändningsstudier som SCB genomfört genom åren. Dessa skillnader har dock utjämnats något jämfört med tidigare tidsanvändningsstudier.

Funktionella stråk i och genom länet

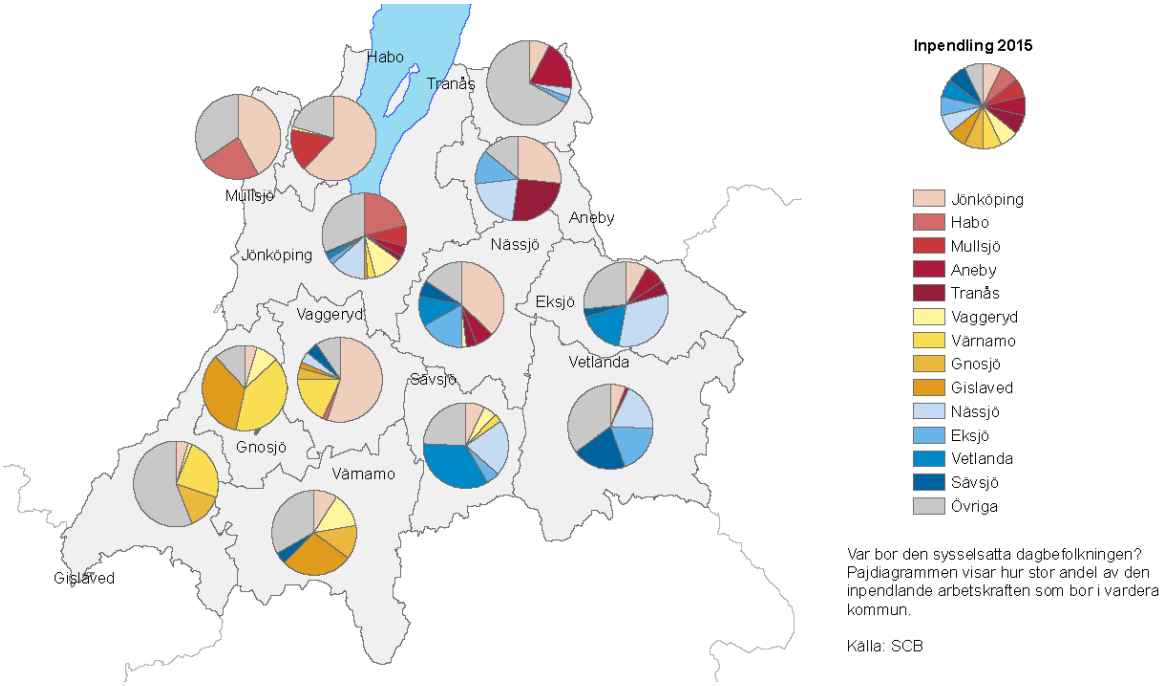
Länets läge och struktur innebär ett behov av resor och transporter i väldigt många riktningar och relationer. Våra res- och transportmönster sammanfaller ofta och bildar naturliga stråk, där vissa stråk blir mer frekventerade än andra. Detta kan exempelvis illustreras genom pendlingsflöden. Ett stråk kan förklaras som en geografisk avgränsning av person- eller godstransporters rörelse och kan liknas vid en korridor som innehåller olika förutsättningar i form av infrastruktur, orter, människor och företag. Trafikstråk för kollektivtrafiken innebär en relation mellan en eller flera orter i länet och i vissa fall över länsgräns där betydande resandeströmmar finns.

Det ger underlag för att avgöra infrastrukturens syfte och i viss mån även dess värde. Infrastruktur har inget egenvärde, värdet ligger i att varor kan förflytta sig, att människor kan mötas eller besöka olika platser. Att på ett systematiskt sätt gruppera infrastrukturen i olika stråk ger därför en viktig grund för den långsiktiga planeringen av systemets utveckling, men infrastrukturplaneringen måste även ske med hänsyn till den regionala utvecklingen, hållbarhet och klimatpåverkan.

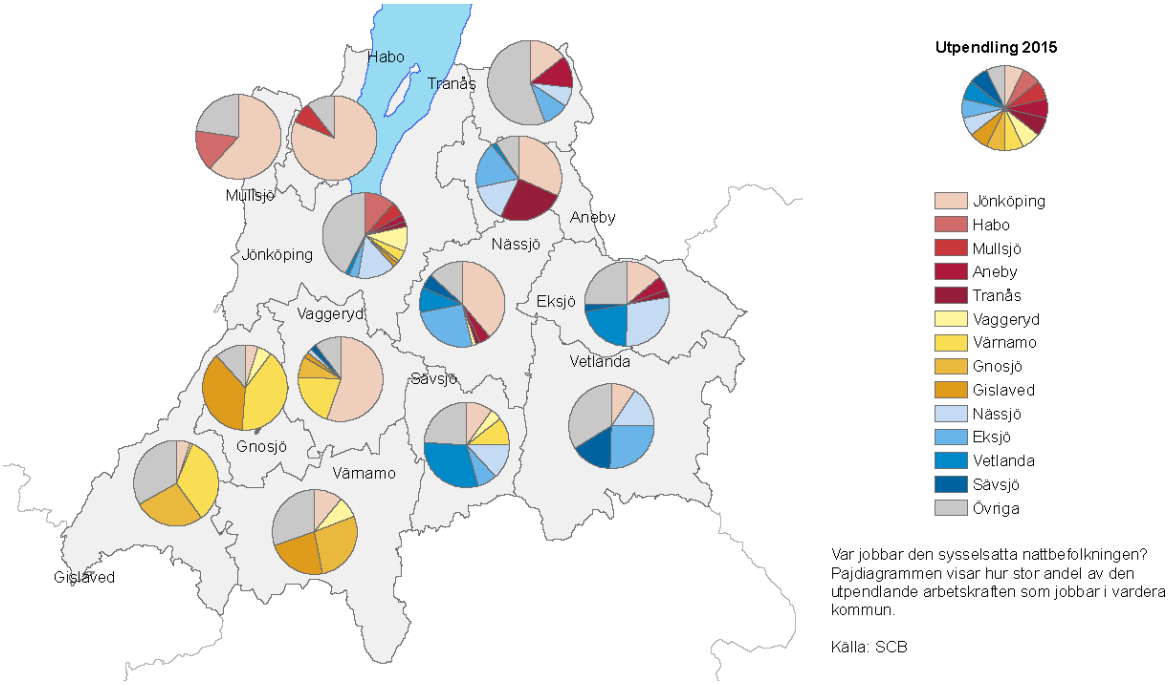
Regionsamverkan Sydsverige, det vill säga Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Kronoberg, Region Halland och Region Jönköpings län började 2015 ta fram underlag, gemensamma prioriteringar och budskap inför de långsiktiga infrastrukturplanerna. I detta sydsvenska samarbete[4] har det tagits fram en gemensam systemanalys för den sydsvenska infrastrukturen. Den ger en samstämmig bild av vad som är strategiskt viktigt för ett hållbart transportsystem, nämligen regionförstoring, attraktiv kollektivtrafik, ett väl utvecklat nätverk av främst järnvägar samt utveckling av

[4] http://regionsamverkan.se/policyomraden/infrastruktur/ 2017-09-04.

förbindelserna med de expanderande marknaderna runt Östersjön och vidare mot kontinenten.



Figur 10. Inpendling 2016.

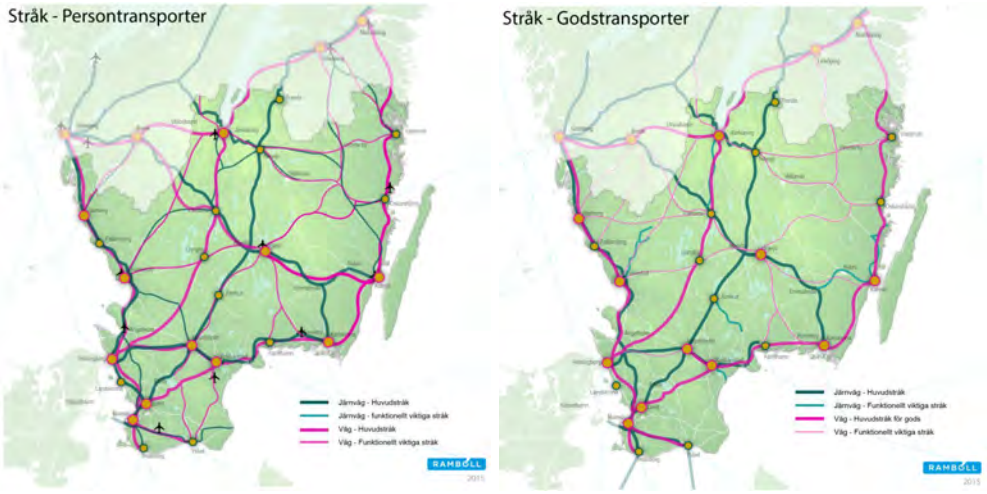


Figur 11. Utpendling 2016.

Figur 12. Regionala kärnor och tillväxtmotorer, 2016.

Systemanalysen identifierar flera så kallade tillväxtmotorer. Dessa orter har förhållandevis goda möjligheter för ökad sysselsättning och åtkomligheten till dem är av betydelse för hela den sydsvenska regionen. De regionala kärnorna har betydelse för sysselsättning och service i ett mer begränsat omland. Att genom infrastruktur och trafikering skapa tillgänglighet till och mellan dessa orter ger därför en grund för fortsatt utveckling och tillväxt. Tillgänglighet skapar dock inte per automatik

hållbarhet och tillväxt, utan infrastrukturen och trafikeringen måste även planeras och prioriteras utifrån aspekter som restider, attraktivitet, säkerhet, miljöpåverkan, buller, emissioner med mera.



Figur 13. Stråk för person- och godstransporter i södra Sverige, Regional systemanalys för Regionsamverkan Sydsverige, Ramboll 2015.

De stråk som identifierats av den sydsvenska systemanalysen ger bilden av ett nät av vägar och järnvägar av särskild betydelse för person- och godstrafik. Stråken har identifierats med utgångspunkt från ortsstrukturen i Sydsverige. Persontransportstråken är definierade utifrån en sammanvägd bedömning avseende befintliga trafikvolymer och funktionen att binda samman tillväxtmotorer och kärnor. Godstransportstråken är definierade utifrån en sammanvägd bedömning av befintliga godstransportflöden, större basindustrier, främst inom skogsnäringen, samt de system av hamnar och terminaler som utgör noder i hanteringen av enhetsberett gods (container och trailer). Investeringar i dessa stråk återfinns i både nationell och regional plan. Eftersom stråken i stora delar samanfaller med varandra skapar åtgärder i dessa dubbel nytta genom att de förbättrar möjligheter både för person- och godstransporter. Stråken har betydelse både för regionala transporter och för mer långväga, nationella och internationella transporter.

EXEMPEL PÅ RESTID[5]		Alla tider är cirkatider	
Sträcka	Restid Bil	Restid Buss	Restid Tåg
Utanför och genom Jönköpings län			
Stockholm–Köpenhamn	6 h 50 min	10 h (inkl. byte)	**5 h 20 min (utan byte)**
Stockholm – Malmö	6 h 20 min	8 h (inkl. byte)	**4 h 40 min (utan byte)**
Jönköping– Köpenhamn	3 h 30 min	7 h 20 min (inkl. byte)	**3 h 30 min (inkl. byte)**
Jönköping – Malmö	3 h	4 h 15 min (utan byte)	**2 h 50 min (inkl. byte)**
Jönköping-Göteborg	**1 h 40 min**	2 h 45 min(utan byte)	2 h 10 min (inkl. byte)
Jönköping – Linköping	**1 h 20 min**	1 h 45 min (utan byte)	1 h 50 min (inkl. byte)
Jönköping – Stockholm	**3 h 20 min**	4 h (utan byte)	3 h 30 min (utan byte)
Inom Jönköpings län			
Jönköping – Värnamo	**50 min**	1 h (utan byte)	1 h (utan byte)
Jönköping – Vaggeryd	***30 min***	40 min (utan byte)	***30 min (utan byte)***
Jönköping – Gnosjö	**50 min**	1 h 20 min (utan byte)	1 h 30 min (inkl. byte)
Jönköpings- Gislaved	**1 h**	1 h 20 min (utan byte)	Tåg finns inte
Jönköping – Eksjö	**50 min**	1 h (utan byte)	1 h 25 min (inkl. byte)
Jönköpings – Sävsjö	1 h	1 h 20 min (utan byte)	**50 min (utan byte)**
Jönköping– Aneby	***50 min***	1 h (utan byten)	***50 min (inkl. byte)***
Jönköping– Habo	20 min	30 min (utan byte)	**15 min (utan byte)**
Jönköping–Mullsjö	30 min	35 min (utan byte)	**20 min (utan byte)**
Jönköping – Tranås	**50 min**	1 h 50 min (inkl. byte)	1 h 50 min (inkl. byte)
Jönköping – Nässjö	40 min	1 h 25 min (inkl. byte)	**30 min (utan byte)**
Jönköping – Vetlanda	**1 h**	1 h 25 min (inkl. byte)	1 h 15 min (inkl. byte)

Tabell. Tabellen ovan visar inte några exakta restider, utan tabellen är avsedd att visa den generella konkurrenskraften mellan de olika transportslagen. Exempelvis att bilen och tåget har större konkurrenskraft jämfört med bussen. Tiderna med fet stil innebär att det är det snabbaste alternativet, de tider som är både i fet stil och i kursiv stil innebär att två alternativen tar lika lång tid.

Restid är en av de viktigaste konkurrensfaktorerna både för godstransporter och för persontrafik. Vid en jämförelse av olika transportslag framgår att södra stambanan och E4:an möjliggör goda restider mellan de flesta stora start- och målpunkter. I tabellen ovan framgår det att av de totalt 17 resorna

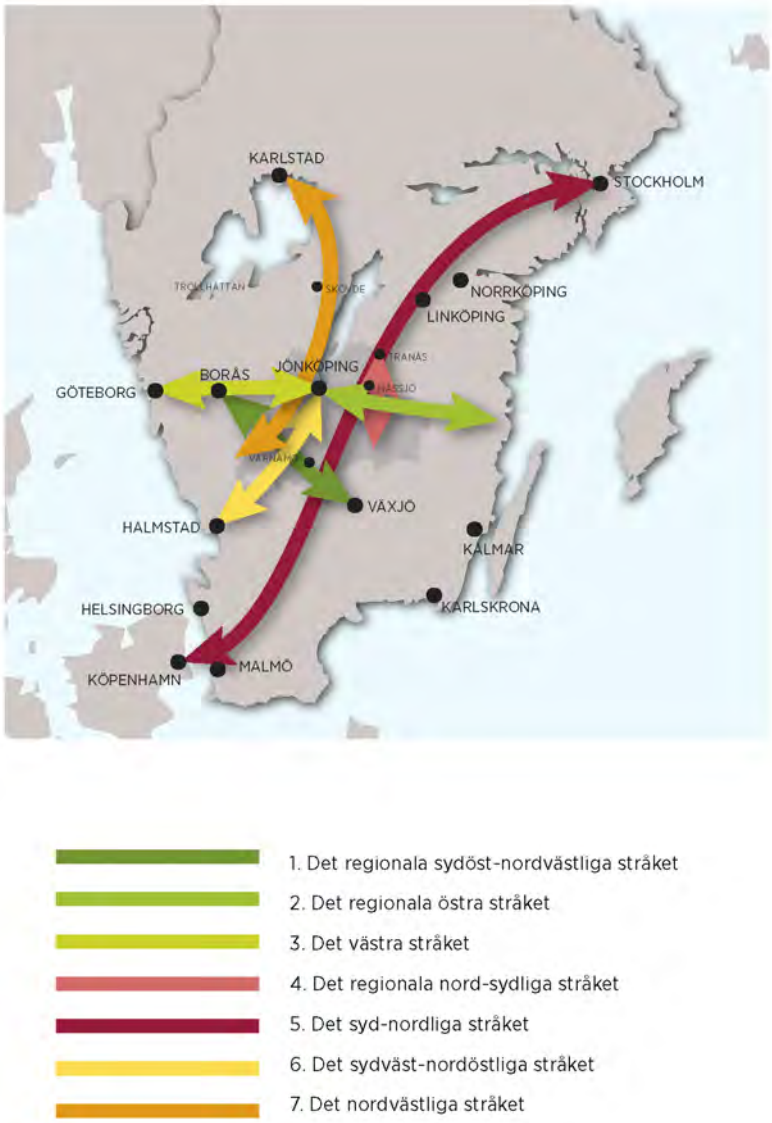
[5] Beräkningen är gjord genom olika webbaserade reseplaneringssystem och mellan orternas mittpunkt eller resecentrum. Den kortaste restiden har använts. Beräkningen tar inte hänsyn till exempelvis resor till och från stationen, köer, mm. vilken kan förändra den faktiska restiden.

som jämförts är 10 st. snabbast med bil, 7 st. snabbast med tåg och ingen av ändpunktsresorna är snabbast med buss. Restiden genom länet med tåg är ofta avsevärt mycket kortare jämfört med både bil och buss, medan för resor inom länet ger bilen den kortaste restiden. Sett till restiden är bilen fortfarande ett attraktivt färdmedel, både för korta och för längre resor. För att kunna konkurrera med bilen om restiden har tåg störts möjlighet, men expressbussar eller snabbussar kan vara ett alternativ. Tåget har även andra kvaliteter; på vissa resor kan resenärerna handla mat och dryck och arbeta bekvämt. I en del fall kan dessa kvalitéer ha större betydelse än restiden vid val av färdmedel.

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.

I de regionala stråken eftersträvas att upprätthålla ett stomnät som binder samman länets större orter med fokus på förstorade arbetsmarknadsregioner. Med ”större orter” menas länets tretton kommuncentrum samt orter med 2 500 invånare eller fler. En målsättning är att ha attraktiva och konkurrenskraftiga restider mellan grannkommuners centrum och mellan kommuncentrum och länscentrum. Trafiken i de prioriterade stråken syftar till att öka kollektivtrafikresor, bland annat genom ökad turtäthet och kortare restider och medverka till att förstora arbetsmarknadsregionerna.

Planeringen av infrastrukturen delas upp i nationell och regional transportplan. Det innebär att investeringar i vissa vägar och alla järnvägar ska finansieras ur den nationella transportplanen och regionala vägar ska finansieras i den regionala transportplanen, se avsnitt om Nationell och Regional plan. För att få en helhetsbild av alla investeringar i Jönköpings län behöver dessa båda planer läsas tillsammans. Därför beskrivs förutsättningarna genom funktionella stråk där alla tillgängliga transportsätt och infrastrukturer ingår, oavsett vilken plan de finansieras ur. De stråk som sträcker sig över flera län och kopplar samman Sverige på ett nationellt plan kan ses som bredare och innefatta fler orter, medan kortare stråk med större regional nytta kan innefatta färre eller mindre orter.



Figur 14. Regionala stråk i och genom Jönköpings län, Region Jönköpings län, 2017.

1. Det regionala sydöst-nordvästliga stråket:

(Blekinge/Kalmar–Växjö) – Värnamo/Jönköping–Gislaved–(Borås–Göteborg)

Stråket omfattas av riksväg 27 mellan Göteborg och Blekinge via Borås, Gislaved, Värnamo och Växjö och riksväg 30 mellan Jönköping och Växjö i den regionala planen. På riksväg 27 har trafikmängden ökat de senaste åren, både som en följd av ökad pendling och ökade godstransporter. Längs stora delar av stråket är trafikmängden över 4 000 fordon per dygn och ännu fler kring tätorterna. De senaste åren har standarden höjts på delar av stråket, bland annat förbi Gislaved och förbi Värnamo.

Riksväg 30 är kortaste vägen mellan Jönköping och Växjö. På stora delar av stråken är trafikmängden 2 500–3000 fordon per dygn. Stråket har varierande standard med brister i plan och profil.

I stråket ingår även vägar och järnvägar som finns i den nationella transportplanen. Stråket som löper diagonalt från nordväst till sydöst genom Jönköpings län omfattar även väg 25, delen Växjö–Kalmar samt järnvägarna Kust-till-kustbanan och Älmhult–Olofström. Stråket fyller en viktig funktion för arbetspendling och för långväga gods via Karlskrona hamn.

Att ta sig från Göteborg till Kalmar tar cirka 4,5 timmar med bil och cirka 4 timmar med tåg.

2. Det regionala östra stråket:

Jönköping – Nässjö – Eksjö/Vetlanda – (Västervik/Oskarshamn)

Den del av stråket som omfattas av den regionala planen är riksväg 47 mellan Jönköping, Vetlanda och Oskarshamn. Den del av stråket som omfattas av den nationella planen är riksväg 40 mellan Jönköping och Västervik och järnvägarna Jönköpingsbanan delen Jönköping–Nässjö, Bockabanan Nässjö–Oskarshamn, Nässjö–Vetlanda. Stråket fyller en viktig funktion för arbetspendling med flera trafikslag, och för att koppla samman länets arbetsmarknader, för fritidsresor och turism samt för transittrafik. Stråket har även stor betydelse för godstransporterna mot kusten.

Kopplingen Jönköping–Vetlanda–Kalmar utgörs av riksväg 31, medan kopplingen Jönköping–Nässjö, vilket är den mest trafikerade delen, utgörs av riksväg 40 och Jönköpingsbanan. Trafikvolymerna är som störst mellan Jönköping och Nässjö samt runt Vetlanda. Mellan Nässjö och Jönköping är trafikmängden över 8 000 fordon per dygn och även mellan Vetlanda och Ekenässjön är trafikmängden över 8 000 fordon per dygn.

Stråket är långt och tiden mellan start- och målpunkt ligger långt över den så kallade S-kurvans gräns på 45 minuter (se figur 8). Potentialen för pendling längs hela sträckningen är därför mycket liten. Restid mellan Jönköping och Västervik är cirka 2 timmar och 20 min med bil, att resa kollektivt tar 3–4 timmar inklusive byten. Restid mellan Jönköping och Oskarshamn är cirka 2 timmar och 20 min med bil, att resa kollektivt tar 4–5 timmar beroende på färdsätt och rutt.

Den starkaste pendlingsrelationen är mellan Jönköping och Nässjö, som tar ungefär en halvtimme. Mellan Nässjö, Eksjö och Vetlanda är restiden mellan respektive ort runt en halvtimme. Dessa tre orter har även god koppling till Sävsjö som nås på ungefär en halvtimme med bil, medan restiden med kollektivtrafik varierar kraftigt från ungefär en kvart mellan Nässjö och Sävsjö till ungefär en timme mellan Sävsjö och Eksjö. Sävsjö

ligger dock utanför stråket, något längre väster ut än övriga orter, men är en viktig målpunkt för arbetspendling i området.

Jönköpingsbanan är stråkets viktigaste järnväg. Åtgärder på järnvägen hanteras i den nationella planen. Flera åtgärder är planerade. De ska främst öka kapaciteten så att fler turer kan sättas in.

3. Det västra stråket:
(Göteborg – Borås–Ulricehamn) – Jönköping – (Östergötland–Stockholm)

Stråket omfattas av den nationella planen och består av riksväg 40 och järnvägen Kust-till-kust-banan och Jönköpingsbanan (via Västra stambanan). Stråket utgör ett växande stråk för resor och transporter mellan Göteborg och Stockholm och mellanliggande orter som Borås, Jönköping och Linköping/Norrköping.

Riksväg 40 har i stort sett god standard i förhållande till sin trafik och en stor del av sträckan är numera tvåfilig motorväg. De senaste åren har dock trafiken i stråket ökat kraftigt. Vid den senaste mätning låg dygnstrafiken på 10 000–13 000 fordon. Trafikökningen tillsammans med att det saknas direkttåg mellan Borås–Göteborg innebär att Region Jönköpings län anser det som en brist att de 43 kilometer mellan Ulricehamn (Hester) och Jönköping (Haga) saknar motorväg. Eftersom det är den enda del av riksväg 40 som saknar motorväg, blir det stråkets svagaste länk med störningskänslighet, låg tillförlitlighet och varierande hastigheter. När trafiken ökar ytterligare, vilket prognoserna visar, riskerar dessa 43 kilometer att bli en flaskhals på sträckan Göteborg–Stockholm. Vägen utgör dessutom den viktigaste länken mellan Jönköping och Göteborgsregionen, till stor del beroende på de bristfälliga tågförbindelserna. Kapacitetsbristen i stråket Göteborg-Jönköping har även pekats ut som en brist av Trafikverket i nationell plan 2018-2029.

Riksrevisionen har under hösten 2017 genomfört en granskning av hur EU-perspektivet tas om hand vid prioritering av väg- och järnvägsinvesteringar.[6] Riksrevisionen lyfter fram avsaknaden av fullständig motorväg på riksväg 40 mellan Göteborg och Stockholm som en brist och påpekar att sträckan inte uppfyller EU-målen om motorväg/motortrafikled på stomnäten. De samhällsekonomiska beräkningar som tagits fram av Region Jönköpings län och berörda kommuner visar att utbyggnaden är lönsam. Detta tillsammans med att EU perspektivet inte tagits om hand i Trafikverkets utredningar gör att frågan bör prioriteras.

Stråket saknar en direkt tågförbindelse mellan Göteborg och Jönköping. För att ta sig med tåg till Göteborg är alternativen järnvägen mellan

[6] Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?, RIR 2017:27, Riksrevisionen, 2017.

Halmsta-Nässjö-Jönköpings kallad HNJ-banan och kust-till-kutsbanan via Värnamo eller Jönköpingsbanan visa Falköping/Skövde vilken då måste angöra den redan hårt belastade Västra stambanan för att därefter komma till Göteborgs station.

4. Det regionala nord-sydliga stråket:

(Blekinge/Växjö) – Vetlanda – Eksjö – Tranås – (Mjölby – Motala/Linköping)

I Jönköpings län utgörs stråket av riksväg 32. Stråket förbinder de nordostliga delarna av länet med viktiga arbetsmarknader i Östergötland samt ansluter E4 till Norrköping/Linköping och Stockholm. Vägen övergår i riksväg 50 och utgör en viktig förbindelse till Örebro och de västra delarna av Mälardalen. Mellan kommunhuvudorterna längs stråket finns viktiga pendlingsrelationer. Trafikmängden längs stråket varierar mellan 3 000 och 4 000 fordon per dygn. Kring tätorterna längs stråket är dock trafikvolymerna betydligt högre. Norr om Tranås när riksväg 32 övergår till riksväg 50 är exempelvis trafikvolymen cirka 6 500 fordon per dygn. Förbi Eksjö och Tranås har vägen relativt nybyggda förbifarter, men på övriga sträckor varierar standarden.

5. Det syd-nordliga stråket:

(Köpenhamn–Malmö) – Jönköping/Nässjö – (Linköping–Stockholm)

Stråket omfattas av den nationella planen och löper mellan Köpenhamn och Stockholm. Det består av vägarna E6 och E20 i Skåne och E4 samt järnvägen Södra stambanan. Stråket går genom Jönköpings län från Värnamo och Sävsjö i söder till Gränna och Tranås i norr. Generellt har stråket en enhetlig och hög standard. Det fyller en viktig funktion både för regional arbetspendling och pendling över länsgräns samt för fritidsresor och turism. Detta möjliggörs även med flera trafikslag.

Med Köpenhamn – Stockholm som start- och målpunkt utgör stråket den viktigaste infrastrukturen för transittrafik och långväga godstrafik. Stråket är kopplingen både mellan Sverige och kontinenten, men även mellan södra och norra Sverige och de skånska hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad, samt via Öresund. Stråket är den starkaste kopplingen för tillgänglighet i södra Sverige, det innehåller flera transportslag och bedöms utgöra grunden för både gods- och persontrafik genom och till länet. Det är även det största transitstråket för gods.

För regionala transporter och pendling fyller stråket en mycket viktig funktion. E4:an knyter ihop Jönköpings med både Värnamo och Gränna med omnejd, vilket ger god förutsättning för arbetspendling. Söder om Jönköping trafikeras E4:an av 14 000–20 000 fordon per dygn och norr om Jönköping av 16 000–21 000 fordon per dygn, ännu fler på sträckan genom Jönköping. Utmaningen för Jönköpings län är att E4:an och Södra stambanan visserligen löper parallellt genom länet, men att de ligger cirka

tre mil från varandra. Motorvägens utformning med god tillgänglighet genom flera av- och påfarter kan jämföras med järnvägens utformning som har hållplatser på vissa orter samt ett längre avstånd mellan dem. Det innebär att invånarnas faktiska tillgänglighet till stråkets olika infrastrukturer ser mycket olika ut. I tabellen på sidan 19 framgår att för resor genom länet ger tåg kortast restid, medan för resor inom länet ger bil kortast restid.

En förutsättning för att tågets konkurrenskraft ska öka och kunna ta marknadsandelar från biltrafiken är en elektrifiering av HNJ-banan och Vaggerydsbanan, även kallad Y:et. Det skulle korta restiderna betydligt inom länet, möjliggöra en förstorad arbetsmarknadsregion och dessutom ge en redundans för södra stambanan, vilket i förlängningen ökar attraktiviteten för resor med tåg generellt. Även godstrafiken skulle gynnas av satsningar på Y:et. Detta förklaras mer utförligt under avsnittet om åtgärder i Jönköpings län.

6. Det sydväst-nordöstliga stråket:
(Halmstad/Varberg) – Jönköping – Nässjö – (Stockholm)

Stråket omfattas till största del av den nationella transportplanen och består av riksväg 26 och järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan samt väg 153 i den regionala planen. Stråket fyller en viktig funktion för arbetspendling med flera trafikslag, för fritidsresor och turism samt för transittrafik och långväga godstrafik.

Det tar cirka tre timmar med tåg från Halmstad via Värnamo vidare mot Jönköping. Det tar cirka två timmar och 15 minuter mellan Halmstad och Jönköping med bil längs riksväg 26.

Riksväg 26 passerar Smålandsstenar och Gislaved, som alla har småskalig industri inom olika branscher. Det är därför ett viktigt godsstråk för den västra delen av länet, stråket innehåller en stor del transittrafik och ger tillgång till målpunkter som hamnarna i Halmstad och Göteborg. Även om en del av godstransporterna går via HNJ-banan, fraktas mycket med lastbil. Det beror främst på den småskaliga industrins läge samt behov av flexibilitet och mindre volymer, vilket inte alltid lämpar sig för järnväg. Varberg med både hamn och stora industrier är en stor målpunkt i stråket där väg153 utgör kopplingen mellan västkusten och Jönköpings län. Väg 153 passerar Ullared som är en stor målpunkt för besöksnäring och handel, vilket bidrar till att trafiken i stråket uppvisar tydliga säsongsvariationer.

Dygnstrafiken för riksväg 26 söder om Jönköping ligger på 3 000 – 4 000 fordon. Högst dygnstrafikering är det norr om Smålandsstenar med cirka 7 000 fordon. Norr om Jönköping rör sig 2 000 – 3 000 fordon per dygn.

7. Det nordvästliga stråket:

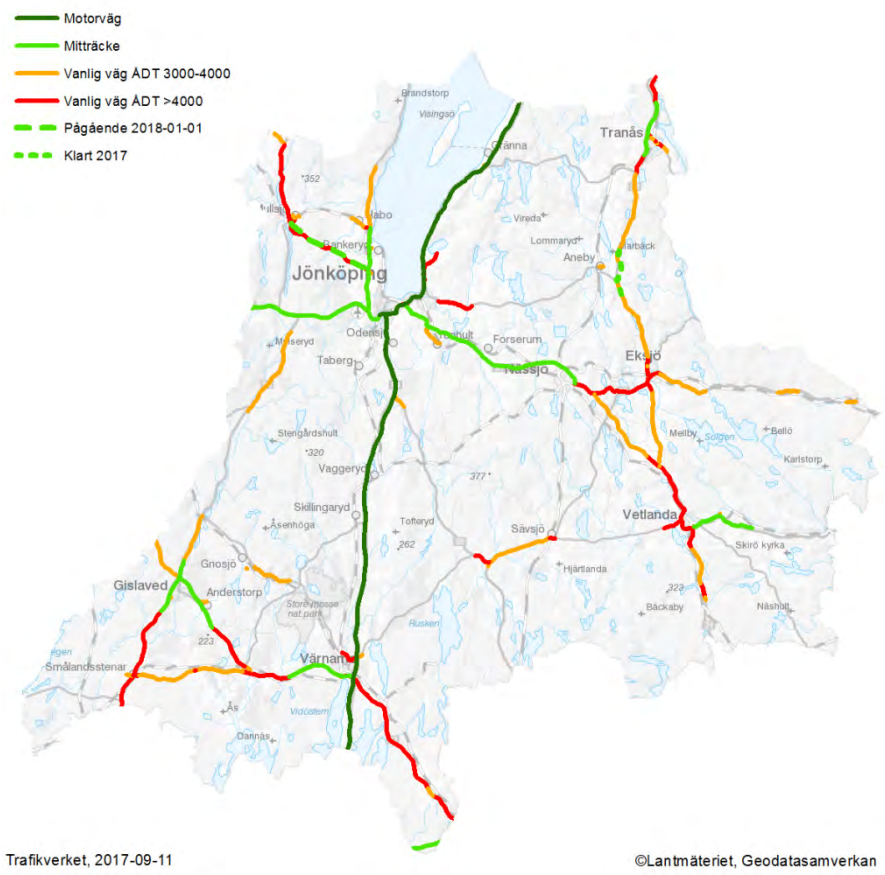
Jönköping – (Skövde – Värmland)

Stråket omfattar E18, riksvägarna 26 och 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan, Västra stambanan och Värmlandsbanan. Stråket har stor betydelse för näringslivet i ett regionalt och interregionalt perspektiv. Delar av stråket utgör även viktiga länkar för regional arbetspendling, till exempel Jönköping–Falköping–Skövde.

Utredningar för att utveckla de regionala stråken

Målet är att de regionala stråken ska hålla en hög standard både vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. För att ha en god framförhållning i arbetet är det viktigt att i god tid initiera utredningar, i form av åtgärdsvalsstudier, så att det alltid finns färdigplanerade projekt i länet som kan verkställas i den takt som medel blir tillgängliga.

På kartbilden nedan visas vägstandard och trafikmängd. Det är naturligt att vägsträckor som har låg standard och höga trafikflöden i första hand blir föremål för utredningar. De sträckor på kartan som är markerade med rött har trafikflöden över 4000 fordon/dygn och saknar mittseparering. Vid initiering av nya åtgärdsvalsstudier är det lämpligt att studera de stråk som på kartan är markerade med rött. För sträckor som har färre än 4 000 fordon/dygn kan det ändå finnas anledning att genomföra utredningar där finns särskilda behov.



Figur 15. Vägstandard och trafikmängd, Trafikverket, 2017.

Ett antal av de mest angelänga sträckorna kommer att åtgärdas inom planperioden inom ramen för så väl regional- som nationell plan.
De sträckor med hög trafikmängd som återstår är sträckan Smålandsstenar-Gislaved på riksväg 26, den återfinns i nationella planens +10% alternativ. Sträckan norr om Mullsjö på riksväg 26 föreslås åtgärdas inom ramen för den nationell plan. För sträckan Nässjö-Eksjö ska ombyggnation påbörjas. För sträckan Ekenässjön-Vetlanda krävs en förbifart och någon mer omfattande utredning för denna sträcka finna inte i dagsläget. För sträckan på riksväg 32 från Tranås och norr ut kommer den planerade åtgärdsvalsstudien (ÅVS) från Region Östergötland att inkludera även den delen i Jönköpings län som är röd på kartan för att få ett sömlöst länsöverskridande stråk.

Det är dock angeläget att utreda vilka andra trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder, förutom mittseparering, som är möjliga på de stråk som inte prioriteras för mittseparering i regional- eller nationell plan i dagsläget. Detta gäller även på det mindre vägnätet som i dagsläget inte inryms i de utpekade stråken och där mittseparering bedöms som en alltför kostsam åtgärd. Det mindre vägnätet är mycket viktigt för näringslivet särskilt för skogs- och tillverkningsindustrin samt lantbruk. Den måste hålla en godtagbar standard för att dessa näringar ska kunna utvecklas samt för dagliga resande för boende på landsbygden.

Framtida funktionella stråk

Nya stambanor

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg färdigställs, så att Stockholm, Göteborg och Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer och korta restider som främjar tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Bygget på sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken) och Lund–Hässleholm startar under planperioden.

Regeringens mål är också att åtgärder som förbättrar transportsystemen och främjar bostadsbyggande i de tre storstadsregionerna ska genomföras. Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg sker på ett kostnadseffektivt sätt i den takt som ekonomin tillåter. Nuvarande utredningsläge avseende det mest omfattande utbyggnadsalternativet, visar att ett fullt utbyggt system skulle kunna färdigställas 2035–2040. Juridiska, ekonomiska, tekniska samt planerings- och miljörelaterade aspekter ska analyseras och utvärderas för att bidra till ovanstående, liksom för att säkerställa en effektiv trafikering av de nya stambanorna. Nya stambanor är ett projekt som sträcker sig över flera mandatperioder och påverkar statens budget under lång tid. Ryckighet i projektet på grund av skiftande majoriteter i riksdagen kommer att ha en negativ påverkan på de nyttor utbygganden förväntas skapa. Nya stambanor både möjligheter för ökade arbetsmarknadsregioner, ökad kompetensförsörjning samt ökad kapacitet och robusthet för järnvägsnätet som helhet. För Jönköpings län innebär det även, sett till dagens stationslägen, möjlighet till ökad och förstorad regional trafik. Att Jönköpings stad blir systemets knutpunkt innebär flera möjligheter och utmaningar för både Jönköpings kommun och Region Jönköpings län, exempelvis bostadsbyggande och trafikering av två stationer i Jönköpings stad.

Figur 16. Sverigeförhandingens förslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

I Sverigeförhandlingens förslag har Jönköpings län tre planerade stationslägen: Jönköping, Tranås och Värnamo. Under 2015 togs en systemanalys fram av Regionsamverkan Sydsverige (se vidare i avsnittet ”Funktionella stråk”). I denna pekades Jönköpings stad ut som länets tillväxtmotor och Tranås, Nässjö och Värnamo pekades ut som regionala kärnor. Sverigeförhandlingens karta över den planerade dragningen av höghastighetsjärnvägen stämmer bra överens med den bild som systemanalysen ger av potentialen för utveckling.

Nya stambanor i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Trafikverket har i förslaget till nationell plan 2018-2029 utgått från direktiven att höghastighetsjärnvägen huvudsakligen ska finansieras med anslag. En utgångspunkt är att det är angeläget att lösa kapacitetsproblemen för befintlig trafik samt att minska restider på sträckor med stor efterfrågan och långa restider. Med utgångpunkterna finansiering och en snabb realisering nyttorna föreslår Trafikverket att byggnationen bör planeras för 250 kilometer per timme istället för 320 kilometer per timme. Att sänka hastigheten ger restidsförlängningar med 15-18 minuter mellan Stockholm och Göteborg. Stockholm–Malmö får en restidsförlängning på mellan 22 och 24 minuter. Trafikverket menar att antalet stopp längs sträckan har större påverkan på kapaciteten än skillnader i topphastighet.

”Diagonalen”

Under den förra planperioden 2014–2025 lyfte flera av länets kommuner fram behovet av att arbeta för att långsiktig stärka det nordost-sydvästliga stråket, (Mjölby) –Tranås–Sunneränga–Nässjö–Vaggeryd–Skillingaryd–Hillerstorp–Bredaryd–(Varberg), ibland kallat ”Diagonalen”.

Det fanns önskemål om att genomföra en studie av stråket och ett första steg föreslogs vara en analys av potentialen för att se sträckningen diagonalen som ett stråk samt förslag på åtgärder för att stärka stråket. En sådan analys gjordes under 2016. Den sammanvägda bedömningen av analysensresultaten visade att diagonalen i sin helhet inte har förutsättningar att vara ett funktionellt stråk av storregional betydelse, eftersom det finns andra alternativa lämpliga stråk för långväga trafik. Det fortsatta arbetet bör koncentreras till möjliga åtgärder för att förbättra trafiksituationen i berörda tätorter med hög trafikvolym. Det kan exempelvis vara vägombyggnader, åtgärder för att underlätta ett ökat cyklande i och mellan orterna och åtgärder för att se till att vägnätets hastighetsgränser och standard överensstämmer med varandra.

Trafiksäkerhet i stråken – viltolyckor

Jönköpings län är stort till ytan och består till mycket stor del av skog. Det ger goda förutsättningar för större viltstammar, men utmaningar för trafiksäkerheten. Vägar och järnvägar utgör i olika grad hinder för vilda djur att förflytta sig mellan olika områden och resulterar i stort antal

olyckor och trafikdödade djur varje år. Orsakerna till det stora antalet viltolyckor på vägnätet kan vara många och faktorerna kan samverka. Biltäthet, ökad viltstam hos vissa djur, förarens ovana att läsa av naturen utanför vägbanan, bra vägar och därmed hög hastighet kan vara bidragande orsaker. Trafikverket arbetar aktivt med att minska viltolyckorna genom flera pilotprojekt och forskning inom området.

Trafikverket ansvarar för infrastrukturen och det främsta infrastrukturskyddet för att minska risken för olyckor är viltstängsel. Viltstängsel skyddar, men hindrar också djurens rörelse och därför måste hänsyn tas både till viltets behov av stora utrymmen att rör sig och risken för olyckor.

För de olika myndigheternas arbete med att minska antalet viltolyckor finns ett nationellt samarbete organiserat Nationella viltolycksrådet. I rådets verksamhet är Trafikverket, Polisen och samtliga 21 län i Sverige engagerade. I varje län finns en länsansvarig från respektive jägarorganisation och polismyndigheten. Organisationens huvudinriktning är dock att organisera eftersök av trafikskadat vilt.

Det inträffar omkring 3000 trafikolyckor med vilt varje år i Jönköpings län. Av dessa är det framförallt rådjur som drabbas, men även ca 500 älgar och ca 100 vildsvin. Vildsvinsolyckorna drabbar främst Höglandet i områden runt Eksjö och Vetlanda. I den östra delen av länet samt väster om Vättern har det förekommit några olyckor med kronhjort. Dovhjortsolyckor förekommer främst på länsvägar i området runt Tenhult och söder om Jönköping med ca 30 stycken. Dovhjort förekommer även i mindre grupper över hela länet.

De sträckor i Jönköpings län som Nationella viltolycksrådet lyfter fram som olycksdrabbade är:

- Gislaved - Smålandsstenar - Bredaryd, Riksväg 26 och 27 samt länsväg 153
- Väster om Vättern är riksväg 26/47, Jönköping - Mullsjö - länsgränsen mot Västra Götaland och länsväg 195 förbi Habo drabbade.
- Söder om Jönköping/Huskvarna är länsvägarna 942 och 931 samt riksväg 31/40/47 utsatta för bl.a. dovhjortsolyckor.
- Höglandet har på riksväg 31/47 och länsväg 128 mellan Nässjö och Eksjö samt på riksväg 31 mellan Vetlanda och länsgränsen mot Kronoberg många olyckor. Framförallt är älg, rådjur och vildsvin inblandade.
- I länets södra del är främst riksväg 27 mellan Värnamo, Bor och Rydaholm en utsatt vägsträcka med många olyckor.

Hastighetsöversynen som genomförs av Trafikverket innebär i många fall en sänkning av hastigheten från 90 km/h till 80 km/h på mindre vägar som saknar mittseparering. Ofta saknar dessa vägar även viltstängsel. Att hastigheten sänks kan leda till att statistiken över dödsolyckor med vilt

förbättras, men det är inte säkert att andra olyckor med vilt, som inte har dödlig utgång, kommer att minska. Det är därför viktigt att Region Jönköpings län arbetar vidare med att utreda möjliga åtgärder för att minska antalet viltolyckor.

Att uppföra viltstängsel på hela vägnätet som påverkas av hastighetsöversynen eller längs vägar som i övrigt är drabbade av viltolyckor är inte möjligt både på grund av ekonomiska förutsättningar och på grund av viltets behov av utrymme. Däremot finns det många åtgärder som kan vidtas för att minska olycksriskerna. En utredning av vilka åtgärder som är möjliga att genomföra längs sträckor där viltstängsel inte bedöms kunna sättas upp bör därför genomföras.

Gång- och cykelvägar

Omvärldstrender påverkar på olika sätt både stadens, transportsystemets och cyklingens utveckling. Den fortsatt snabba urbaniseringen med allt fler boende i växande städer kommer att ställa ytterligare krav på redan begränsade ytor och på den fysiska planeringen av vägar och gator. Hållbara och effektiva transporter blir än mer viktigt och cykel är ett yteffektivt transportsätt. Arbetet för hållbara och attraktiva städer blir alltmer ett gemensamt åtagande där transporterna behöver ses i relation till andra områden, exempelvis bostadsbyggande. Väl utbyggd cykelinfrastruktur innebär också förbättrad tillgänglighet till samhällets funktioner och service för stora delar av befolkningen, framförallt för dem som inte har tillgång till bil eller kollektivtrafik. Åtgärder för förbättrade cykelmöjligheter bidrar därför till att uppfylla både funktionsmålet och hänsynsmålet i de övergripande transportpolitiska målen.

Att främja ökad cykling har flera utmaningar. Bland annat är cyklister en heterogen grupp kvinnor och män i olika åldrar och faser i livet. De har olika resvanor, olika behov och olika förutsättningar. Det är angeläget att samhällsplaneringen främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem med goda möjligheter för alla att använda cykeln som färdmedel. Till planeringen av säker infrastruktur behövs även fungerande drift- och underhåll samt goda och trygga parkeringsmöjligheter. Det är viktigt att tänka på vilken typ av cyklister eventuella satsningar gynnar; vuxna och barn i olika åldrar, kvinnor och män, arbetspendlaren och fritidscyklisten.

Myndigheten för trafikanalys har visat att cyklingen bland barn och unga minskar. Att cyklandet bland barn och unga minskar är oroande, även ur ett mer långsiktigt perspektiv, eftersom de värderingar och vanor som utvecklas i unga år har stor betydelse längre fram i livet. Dock är det svårt att utifrån den kunskap som finns i dag dra slutsatser om varför barn och ungdomar minskat sitt cyklande.

Antalet cykelresor har minskat kraftigt i kommuner utanför de större tätorterna. I dessa kommuner, där det tidigare gjordes flest cykelresor, har antalet cykelresor nästan halverats. Den största andelen av alla cykelresor,

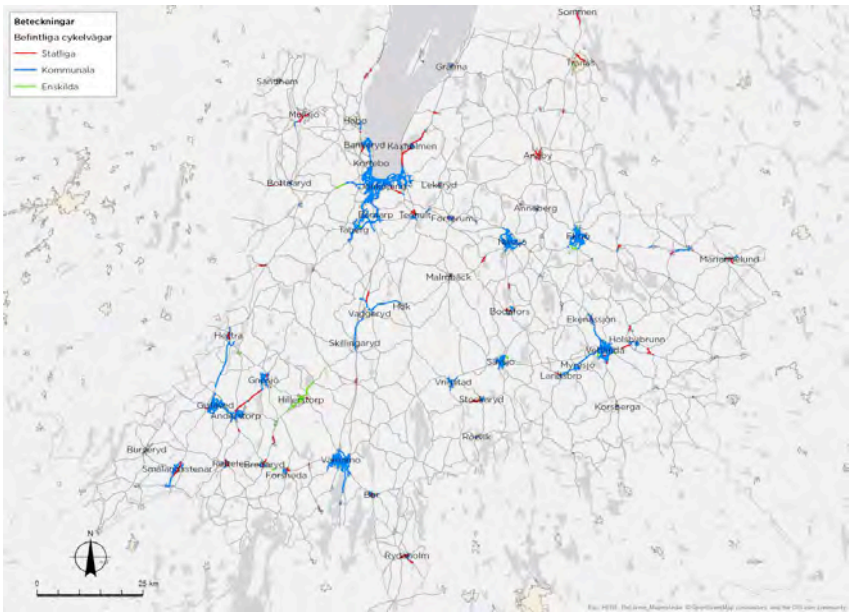
44 procent, görs nu i medelstora städer och deras förortskommuner. Den genomsnittliga cykelresans längd har däremot ökat med en tredjedel och är nu tre kilometer. Ökningen av reslängden har skett främst bland medelålders män och i medelstora städer samt storstäder, med förorter. Uppdaterad kunskap saknas, men äldre studier har visat att utlandsfödda kvinnor i högre grad inte kan cykla.

Utbyggnad av cykelinfrastrukturen är en viktig åtgärd för att få fler att välja cykeln istället för bilen för vardagsresor som ex. arbets- och skolpendling. Studier visar att antalet cykelresor kan öka med upp till 55 procent på sträckor där det byggs cykelväg. Utbyggnad av gång- och cykelvägar ger både en överflyttning från bil till cykel och genererar fler resor. Enligt Trafikverket är det rimligt att räkna med att cykelresorna ökar med 20 procent på sträckor med ny cykelväg.

Cyklister är den grupp som i dag utgör störst andel av allvarligt skadade trafikanter. En av de största utmaningarna för att ökad cykling ska bidra till hög livskvalitet och hållbar samhällsutveckling är att höja säkerheten för cyklisterna. Hinder för att cykla kan till exempel vara att man upplever att det är riskabelt. För att få effekt av investeringar i cykelvägar och för att dess ska komma så många som möjligt till del, är det viktigt att ta hänsyn även till upplevd trygghet och säkerhet.

För att prioritera de cykelåtgärder som redovisas i planen har ett oberoende kunskapsunderlag av cykelvägar längs det statliga vägnätet tagits fram under 2016.[7] Kunskapsunderlaget visar att cykelvägnätet utanför tätorter är väldigt sparsamt utbyggt i Jönköpings län. Det kan delvis förklaras med att det är relativt långt mellan tätorterna. De längre sträckor längs statliga vägar där det finns separerad cykelväg är Huskvarna–Kaxholmen–Skärstad och Anderstorp–Gnosjö. Dessutom finns kommunala cykelvägar sträckorna Gislaved–Hestra, Skillingaryd–Vaggeryd–Hok, Vetlanda–Landsbro (nedlagd banvall) och Vetlanda–Ekenässjön. Se karta över befintliga cykelvägar nedan.

[7] Underlagsmaterialet finns på webbplattsen www.utveckling.rjl.se,



Figur 17. Befintliga cykelvägar i länet 2016, från utredningen av potentialen för regionala cykelstråk i Jönköpings län.[8]

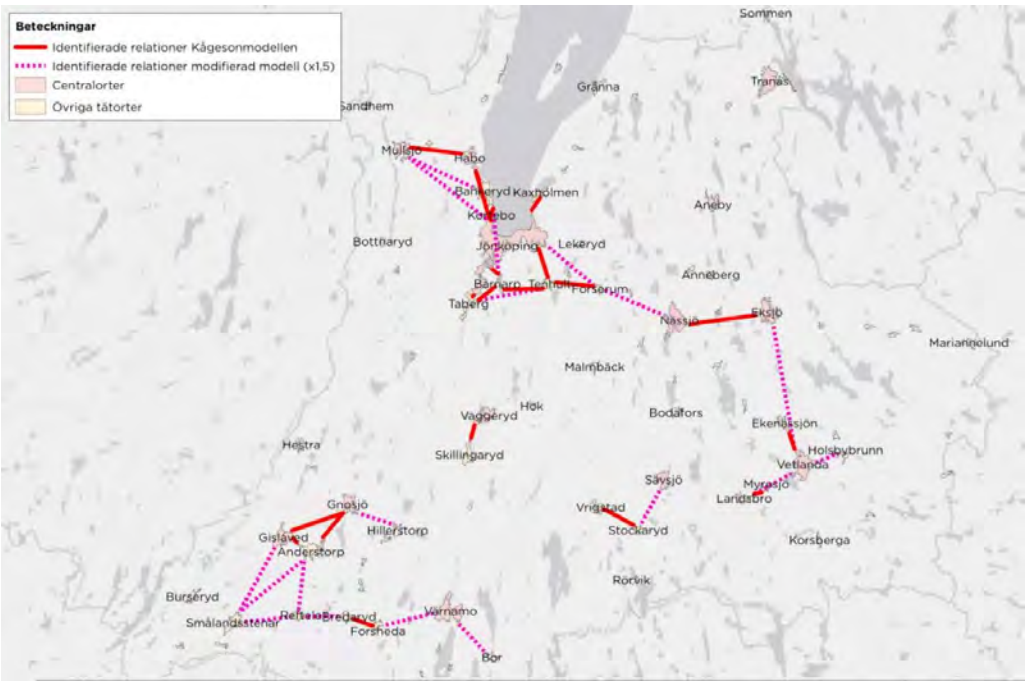
Kartan baseras på den nationella vägdatabasen (NVDB). Även om det kan finnas ett visst bortfall av cykelvägar på grund av att kommunerna har olika rutiner för hur cykelvägarna registreras i databasen, ger kartan en överblick av framförallt utbyggnaden av cykelvägar. Eftersom tillgängliga medel inte räcker för att möta alla behov och önskemål har satsningarna i den regionala transportplanen ett tydligt fokus på potentialen för vardagligt resande och cykling. Detta innebär att åtgärder som främst eller enbart främjar turistcykling har lägre prioritet i planen. Potentialen för turismcykling bör dock beaktas, särskilt med anledning av att cykelturismen ökat kraftigt under det senaste åren.

Regionala cykelstråk

Inför framtagandet av Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 har behovet av regionala cykelstråk lyfts fram och utretts. Syftet har varit att försöka identifiera sträckor där det finns potential för att bygga längre sammanhängande cykelstråk vilka då kommer att omfatta flera kommuner.

Som underlag till utbyggnanden av funktionella stråk och prioriteringen av investeringar i cykelvägar har ett oberoende kunskapsunderlag tagits fram. Potentialen för funktionella regionala cykelstråk har beräknats genom parametrar som invånarantal och närhet för att ta fram de stråk som har störst potential för skol- och arbetspendling med cykel

[8] Underlagsmaterialet med bilagor finns på webbplattsen https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-transportplan---jonkopings-lan-2018-2029/.



Figur 18. Identifierade relationer med potential för cykelväg 2017, från utredningen av potentialen för regionala cykelstråk i Jönköpings län.[9]

Intresset för elcyklar ökar och därför har två modeller använts för att ta fram sträckor med potential för cykelväg. Dels en modell som speglar cykling med traditionell cykel, dels en modell som speglar användningen av elcykel. Sträckorna visas på kartan ovan.

Det tydligaste mönstret av sammanhängande sträckor är den starka relationen Sandhem–Mullsjö–Habo–Jönköping–Tenhult–Nässjö–Eksjö–Ekenässjön. Den sträckningen bör ses som ett stråk med potential. Det finns en stark relation mellan orterna Gnosjö–Hillerstorp, Anderstorp–Reftele–Bredaryd samt Vrigstad–Stockaryd–Sävsjö. I Gnosjö- och Gislavedsområdet finns ett utbyggt cykelnät, men vissa sträckor återstår. Lika intressanta är de områden där relationer saknas, till exempel i Aneby och Tranås, där den lokala cyklingen har större betydelse än den regionala. Det kan dock finnas potential för framtida stråk från Tranås mot Östergötlands län som ännu inte utretts. Sträckorna på kartan visar enbart en del av cykelåtgärderna i den regionala planen. Lokala åtgärder kommer även i fortsättningen att vara viktiga. Modellen utelämnar även vissa faktorer, exempelvis potentialen av cyklister som finns längsmed de olika sträckorna och andra relevanta målpunkter. Underlaget ger ändå en god bild av de cykelstråk som Region Jönköpings län bör satsa på ur ett regionalt perspektiv. För att fånga upp viktiga aspekter som modellen inte tar med, har berörda kommuner fått möjlighet att kommentera de potentiella regionala cykelstråken.

[9] Underlagsmaterialet med bilagor finns på webbplattsen https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-transportplan---jonkopings-lan-2018-2029/.

Regionala cykelstråk som kommer att utredas i form av åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är:

- Barnarp–Tenhult–Forserum–Nässjö,
- Sandhem–Mullsjö–Habo–Jönköping,
- Gislaved–Smålandsstenar–Värnamo–Bor.

Att arbeta utifrån ett stråk-tänk även för cykelåtgärder och att inom stråken prioritera de åtgärder med störst nytta och ha tydliga utgångspunkter för prioritering, är grunden för att på lång sikt kunna knyta ihop länet med cykelvägar, där det är möjligt. Att elcyklar ökar i popularitet väntas öka potentialen för större och längre stråk.

Regional cykelstrategi

Den regionala transportplanen innehåller många av de delar som vanligtvis utgör grunden för en regional cykelstrategi, nämligen underlag för investeringar, prioriteringar och utbyggnadsstrategi. Regionala aktörer är eniga om att dessa delar även fortsättningsvis ska ingå i den regionala transportplanen. För att arbeta fram en regional cykelstrategi som kompletterar den regionala transportplanen behöver glappet mellan investeringar och övrigt regionalt och kommunalt ansvar identifieras. En regional cykelstrategi bör inte innehålla delar som utgör Trafikverkets eller kommunernas ansvar, utan istället fokusera på att ena länet kring frågan med utgångspunkt i de mjuka frågorna som folkhälsa, samhällsplanering, ökad säker cykling, mobility management med mera. En regional cykelstrategi måste även ta hänsyn till och inkludera det arbete som redan har gjort och som pågår i länet, exempelvis projektet Hela Resan. Region Jönköpings län kommer ta fram underlag för det fortsatta arbetet med att ta fram en kompletterande cykelstrategi.

Projektet ”Hela Resan”

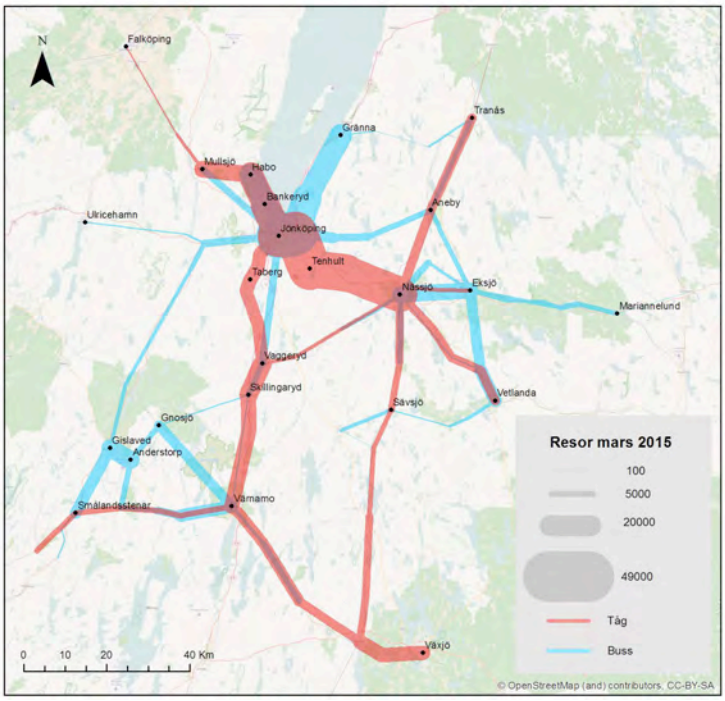
I mars 2017 startades Jönköpings läns stora hållbarhetsprojekt med fokus på resande: Hela resan - regionalt stöd för hållbart resande i expansivt Jönköpings län. Projektet ska stötta Region Jönköpings län, länets kommuner samt små- och medelstora företag i att arbeta systematiskt med aktiviteter kopplade till handlingsplaner för hållbart resande. Syftet är att minska koldioxidutsläppen samtidigt som tjänste- och arbetspendlingsresor blir mer hållbara genom fler transportalternativ.

Projektmålet är att visa på, erbjuda och stötta implementering av ett flertal energieffektiva koldioxidsnåla samt anpassade alternativ för tjänste- och arbetspendlingsresor i Jönköpings län. Delmålen som projektaktiviteterna utgår ifrån är: kunskapsstöd, siffror för hållbart resande, beteendepåverkande kampanjer, alternativ för landsbygden, reserådgivning samt cykelfrämjande åtgärder.

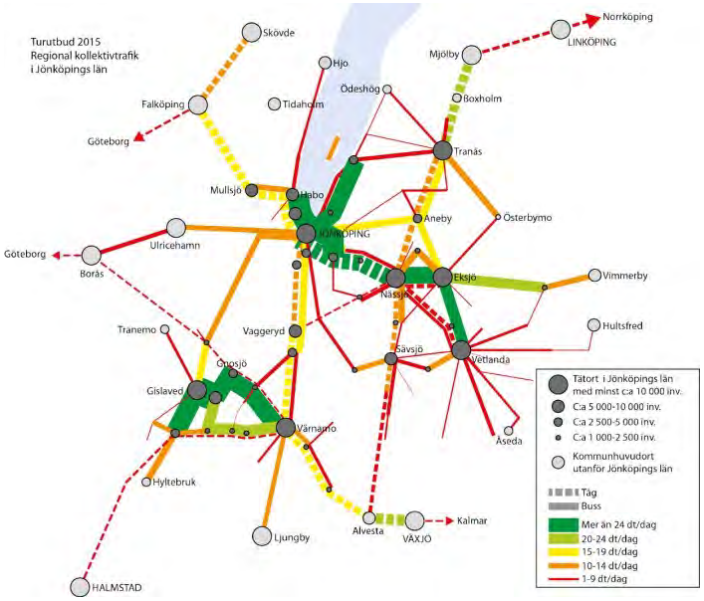
Kollektivtrafik

God tillgång till kollektivtrafik har stor betydelse för länets tillväxt och välfärd. Kollektivtrafiken är viktig för att vidga arbetsmarknadsregionerna och bidra till att förbättra näringslivets kompetensförsörjning. Pendlingsmönstren i Jönköpings län är därför centralt för utvecklingen av framtidens kollektivtrafikstråk. Att se alla delar av samhällsplaneringen och att samplanera kollektivtrafikåtgärder med investeringar som exempelvis bostadbyggande, cykelvägar eller pendlarparkering, är viktigt för att skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik och ett hållbart resande.

Ytterligare en faktor för kollektivtrafikens attraktivitet och möjlighet till strukturomvandling är långsiktighet och förutsägbarhet. Resenärerna måste på förhand veta att turerna finns kvar under en lång tid och att de informeras inför större förändringar. Trafikeringens långsiktighet är särskilt viktigt för arbetsresor och kan bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden om resenärerna har en pålitlig och trygg pendlingsmöjlighet.



Figur 19. Antalet resor med tåg respektive buss i Jönköpings län 2015.



Figur 20. Turutbudet för regional kollektivtrafik 2015.

Jönköpings län har många utmaningar i att försörja länet med kollektivtrafik. Det beror på länets struktur, storlek, långa avstånd mellan kommunhuvudorterna, att länets största ort ligger relativt ocentrerat samt att länet har många stråk som behöver försörjas för att uppnå trafikförsörjningsprogrammets mål. Region Jönköpings län har trots dessa utmaningar ett gott turutbud på de flesta orter och ett högt resande både med tåg och med buss, vilket kan ses på bilderna ovan. En framtida utmaning är dock att arbeta med restidkvoter för att genom detta stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och för att bli en reell konkurrent med biltrafiken. I detta arbete finns flera centrala punkter:

- Arbeta med framkomlighetsfrågor för att bland annat korta restider,
- Arbeta med att förbättrad hållplatsstandard för bland annat ökad tillgänglighet,
- Potentialen för pendlarparkeringar,
- Översyn av antalet hållplatser, kopplat till säkerhet och arbetet med att förbättra restidskvoter,
- I samarbete med Kalmar län och Kronobergs län utreda potentialen för ett eller flera storregionala snabbusskoncept.

En fråga med tydlig koppling till infrastrukturplaneringen är elektrifiering av de regionala oelektrifierade järnvägsbanorna, med Y:et[10] som första etapp. Det ger flera möjligheter till förbättringar, till exempel kortare restider inom länet, minskad klimatpåverkan samt ökad robusthet och redundans nationellt. Det skulle även ge ekonomiska fördelar för länet

[10] Järnvägarna Vaggerydsbanan och järnvägen Halmastad-Nässjö-Jönköping (HNJ-banan).

som exempelvis möjligheter till en enhetlig tågflotta vilket ökar förutsättningarna för pålitlig och rationell trafik, och därmed ökad attraktivitet för kollektivtrafiken.

Region Jönköpings län har som mål att kollektivtrafiken ska erbjuda invånarna i Jönköpings län goda kommunikationer till och från orter inom länet, men också till angränsande län. Syftet är att underlätta resande till arbete, studier, offentlig och privat service samt fritid.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som jämställd måste både kvinnor och män ha tillgång till den. Resmönster för kvinnor och män kan analyseras med de nationella resvaneundersökningarna RES 2005/06 och RVU Sverige 2011–2016. Undersökningarna visar att män och kvinnor ägnar ungefär lika mycket tid till vardagsresande, men att det finns stora skillnader för vilka ärenden resorna görs. Även längden på resan i antalet kilometer skiljer sig åt. Mäns vardagsresande är drygt 20 procent längre än kvinnors vardagsresande och män reser i större utsträckning till förvärvsarbete medan kvinnor reser i större utsträckning för inköp, service och till eller för vänner, familj och släktingar. För att nå ett jämställt samhälle blir det därför viktigare att de som utformar systemen och de som fattar beslut om utformningen av transportsystemet är representativa vad gäller könstillhörighet och har information om resmönster.

Jönköping som transport- och logistiklän

Sverige har ett perifert läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandeln. Därför är effektiv infrastruktur och logistik särskilt viktigt, inte bara för Jönköpings län utan för hela landet. Från Jönköpings län nås 80 procent av Sveriges befolkning inom en radie om 35 mil. Det ger länet ett unikt läge. Jönköpings län har en mycket framgångsrik tillverkningsindustri och logistiknäring. Goda lagermöjligheter och förutsättningar till returlaster samt omfattande tillverkningsindustri gör att länet kallas för ett transport- och logistiklän. Att både företag som har stort behov av transporter och företag som erbjuder transporter ges förutsättningar att utvecklas och växa är avgörande för tillväxten så väl i länet som i riket.

Jönköpingsområdet är centralt för transporter och logistik med en viktig funktion för hela landets tillväxt. Godstransporterna på de hårt belastade sydsvenska järnvägs- och vägnätet beräknas dessutom öka, bland annat på grund av den beslutade Fehmarn Bält-förbindelsen och ökande handel mot östra Europa. För att kunna leva upp till nationella och regionala målsättningar om tillväxt, miljö och utveckling krävs därför en utökad kapacitet i infrastrukturen.

Efterfrågan på transporter brukar kallas en härledd efterfrågan, eftersom den kan härledas tillbaka till de transportbehov andra sektorer i ekonomin har. Tillgång till goda transporter krymper avstånden i tid och rum. Förbättrad transportinfrastruktur kan därför sänka kostnaden för personresor och godstransporter. Transportkostnaderna påverkar

lokalisering och geografisk koncentration av företag samt ekonomiska aktiviteter i regioner och städer. Både för logistikföretag och för andra företag som har behov av transporter, är det därför viktigt med tillgång till god infrastruktur och att samspelet mellan flyg, sjöfart, väg- och järnvägstransporter fungerar. Kopplingen till länets terminaler och flygplats är mycket viktig, men det är också kopplingen till terminaler, flygplatser och hamnar i övriga landet. I Jönköpings län finns några av landets största logistikområden och terminaler som genererar tusentals arbetstillfällen. Investeringar i bättre infrastruktur ökar konkurrenskraften för dessa företag, genom bättre transportmöjligheter och bättre kompetensförsörjning, eftersom förbättrade kommunikationer ger större arbetsmarknader.

I länet finns fem omlastningscentraler för gods; Stockaryd i Sävsjö kommun, Båramo i Vaggeryds kommun, Gamlarp i Nässjö kommun, Ljungarum i Jönköpings kommun och Torsvik i Jönköpings kommun. Terminalerna har olika förutsättningar och är nischade med bland annat inriktning mot skogliga råvaror, vagnslast, biobränsle, container och trailer. De många omlastningscentralerna ger goda förutsättningar för intermodala transporter (transporter som sker med flera olika transportslag) vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil till järnväg och sjöfart. För att främja en sådan utveckling finns flera utmaningar, bland annat transportköparnas ofta konservativa inställning till intermodala transporter och hård konkurrens inom transportbranschen. Break-even- distansen för intermodala transporter sägs vara mellan 30 och 50 mil. Det är en utmaning för transporter i södra Sverige, men ger möjligheter för länge transporter. Det förutsätter dock attraktiva tåglägen och förutsägbarhet i järnvägssystemet. Ytterligare en faktor som påverkar intermodala transporter är de höjda banavgifterna, vilket kan minska deras attraktivitet då priset fortfarande är den främsta konkurrensfaktorn mot lastbil.

Jönköpings län har stark tillverkningsindustri, skogsindustri och jordbruksnäring. Dessa branscher har ett stort behov av väg- och järnvägstransporter. För att främja en ökad användning av hållbara transporter krävs förståelse för de utmaningar som dessa företag har. Att hela transporten sker på järnväg kommer inte vara möjligt för de flesta företag, utan en del av transporten kommer sannolikt att ske med lastbil. Det gör att hållbara bränslen och intermodala transporter är viktiga delar för att möjliggöra så hållbara transporter som möjligt. Många företag har även det så kallade ”first-mile”- eller ”last mile”-problemet vilket innebär att en del av transporten (ofta den första eller sista) utgör ett hinder för hela transporten, exempelvis att lastbilen inte kan ta sig till lastplatsen eftersom vägen är för dålig eller inte klarar tyngden.

Som i många branscher är det inte transporten i sig som orsakar den negativa klimatpåverkan utan det är främst drivmedelet som används, även om annan miljöpåverkan förekommer. Att Region Jönköpings län även

fortsättningsvis är aktiv i frågan med hållbara drivmedel är viktigt för att fortsätta vara en logistiknod med ett starkt och livskraftigt näringsliv.

Det är angeläget och nödvändigt att investera i järnvägen för att främja att mer gods överförs från väg till järnväg och att kapacitet och standard stärks på de regionala banorna, i första hand Jönköpingsbanan och Y:et (Y:et består av Vaggeryds-banan och HNJ-banan). Samtidigt finns stora behov i anslutning till terminalerna och bättre järnvägsanslutningar, exempelvis nya växlar, samt investeringar i anslutande väginfrastruktur.

Regionala flygplatser

I takt med att allt fler marknader blir globala och allt större del av ekonomin baseras på kunskap, finns anledning att tro att flygplatser kommer att spela en större roll framöver. I en rapport från Internationella Handelshögskolan i Jönköping beskrivs effekterna av Jönköping Airport för länet utifrån två prognoser. Prognoserna beskriver utvecklingen på tio års sikt med respektive utan flygplats i Jönköpings län. Prognosen med flygplats ger ungefär 3 200 fler arbetstillfällen och en bruttoregionalprodukt som är 100 miljoner kronor större än utan flygplats.[11]

Flygbranschen står inför stora utmaningar, främst kopplat till dess miljöpåverkan som i första hand beror på flygbränslet. Det pågår mycket forskning kring miljömässigt hållbara bränslen för flyg. Den största råvaran för miljöflygbränsle är trä. Det är en råvara som Jönköpings län har både god tillgång av och kunskap kring. Även om försök gjorts med inblandning av mer hållbara bränslen så är det oklart när i tiden miljöbränslen för flyget kan introduceras fullt ut.

Den regionala planen hanterar sedan 2012 driftbidrag till icke statliga flygplatser, då detta flyttades över från Luftfartsstyrelsen till de regionala planerna. Jönköpings län avsätter 28 miljoner kronor i planen till Jönköping Airport AB, vilket är i samma storleksordning som tidigare planperiod. Flygplatsen får även bidrag direkt från Region Jönköpings län, vilket är ett resultat av skatteväxling med Jönköpings Länstrafik. Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Flygplatsen har en unik tillgänglighet genom sitt läge mitt i södra Sverige. Flygplatsen erbjuder både charter- och reguljärflyg, frakt och postflyg nattetid samt charterflyg från Tyskland under sommaren. Sedan 2015 finns även en flyglinje till Europa (Frankfurt).

För Jönköping län är även närheten till andra flygplatser viktig för den regionala utvecklingen. Både Kastrup (Danmark), Malmö Airport,

[11] http://www.jonkopingairport.se/download/18.52c074f715221cdc0ec30c9/1453103891270/J%C3%B6nk%C3%B6pings+flygplats_den+regionalekonomiska+betydelsen.pdf 2017-09-04.

Göteborg Landvetter Airport, Stockholm Skavsta Airport samt Arlanda är målpunkter för många av länets invånare för både arbets- och fritidsresor.

Under 2016 har regeringen inlett arbetet att ta fram en flygstrategi för ett hållbart Sverige. Flygstrategin ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle – socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Strategin tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa samt regeringens mål om lägsta arbetslöshet i EU år 2020. Regeringens arbete genomförs i dialog med företrädare för branschen och berörda myndigheter.

Utblick mot 2050

Vid en utblick mot 2050 måste några allmänna långsiktiga trender vägas in. Förutom urbaniseringen sker teknikutveckling och digitalisering av samhället mycket snabbt. Nya megatrender som ökad världshandel, delningsekonomi och ökad tjänstenäring gör det mycket svårt att förutsäga eller prognistisera framtiden. Alltmer av den ekonomiska aktiviteten koncentreras till områden där det bor många människor, något som skett i takt med att jordbruket rationaliserats och det övriga näringslivets strukturomvandling från tillverkning till tjänster. Att människor bor tätare är en global trend. I täta strukturer skapas fler och mer välbetalda arbeten och där är efterfrågan på högutbildad arbetskraft störst. Några av de viktigaste faktorerna i planeringen av infrastruktur och transporter blir därför hur många människor det bor i länet, var de bor, var de arbetar och hur näringslivet utvecklas. Korta avstånd mellan människor, att det finns många arbetstillfällen att välja på och att det är lätt att resa bidrar till attraktiviteten hos stora tätorter och tätortsområden. Nya stambanor för höghastighettåg skulle möjliggöra ökad tillgänglighet till de regionala kärnorna och viktiga målpunkter, vilket bidrar till hållbar tillväxt, förstorade arbetsmarknadsregioner och ökad kompetensförsörjning.

Teknikens och digitaliseringens förändring av samhället kan redan ses och de förändringar som sker idag kan ge en indikation om i vilken riktning utvecklingen går. Exempel på det är ökat utbud av digitala tjänster och affärsmodeller som bygger på delningsekonomi, som AirBnB och Über. Identifierade trender som delningsekonomi, digitalisering och autonoma fordon kan innebära en utmaning av traditionella normer och ge nya förutsättningar även för jämställdhetsarbetet.

Digitaliseringen ger bättre förutsättningar för delningsekonomi, vilket kan påverka transportsystemet på ett sätt som idag ligger närmare hur kvinnor traditionellt sett reser dvs. kollektivt. Klimatutmaningen kräver minskade utsläpp av växthusgaser och minskad användning av den traditionella bilen, vilket även detta leder utvecklingen mot något som ligger närmare hur kvinnor traditionellt reser. Teknikutvecklingen, digitaliseringen och klimatutmaningen kan därmed sammantaget sägas utmana de normer som hittills dominerat persontransporter: bilägandet och ett resmönster som

generellt ligger närmare hur män traditionellt reser. Genom dessa möjligheter skapas, förutsatt att potentialen för normbrytande utveckling tas till vara, förbättrade möjligheter att möta klimatutmaningen och att nå ett mer jämställt transportsystem.

Att förändra de rådande könsnormerna kring ”vem som gör vad” av det obetalda hemarbetet har troligen större påverkan på jämställheten i samhället än de trender som kan ses för infrastruktur, automatisering och digitalisering. Det finns en bild av att autonoma fordon kommer göra det möjligt för människor att spara tid, men det är viktigt att minnas att inte alla sysslor, betalda eller obetalda, kan utföras under färd i ett autonomt fordon. Autonoma fordon skulle kunna underlätta för fler att ta sig dit de vill och vara en del av det offentliga livet. Det skulle även kunna göra skillnad för personer som idag inte kan köra själva. Men det är ingen självklarhet att äldre personer, rörelsehindrade eller barn kommer att kunna resa självständigt med autonoma fordon. Kvinnor hämtar och lämnar barn i dubbelt så stor utsträckning som män. Det är oklart hur behoven att skjutsa barn och andra närstående kommer att påverkas och i vilken utsträckning det skulle påverka denna del av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.

I länet väntas störst befolkningsökning i Jönköping med omnejd. Jönköpings har identifierats som länets tillväxtmotor i den systemanalys som togs fram av Regionsamverkan Sydsverige 2015. Värnamo, Nässjö och Tranås har identifierats som regionala kärnor. Behovet av väl fungerade infrastruktur och kollektivtrafik som knyter ihop dessa orter är av stor vikt för den regionala utvecklingen, men i planeringen och prioriteringen av infrastrukturen måste fler faktorer räknas med; restidsrelationer, ekonomisk och social hållbarhet samt klimatpåverkan.

Den fysiska infrastrukturen i form av vägar och järnvägar som Sverige investerat i under de senaste 150 åren har lagt grunden även för framtidens resor och transporter. Utbyggnaden av nya stambanor skapar resmöjligheter som inte funnits tidigare (se avsnittet ovan om nya stambanor), men bygger på beprövad teknik. Det finns ännu inga indikationer på investeringar i någon helt ny typ av person- eller godstransporter. Majoriteten av de nya fordon som presenteras är fortfarande i sin grundstruktur samma som konventionella fordon, dvs. det är fortfarande bil- och lastbilsliknande fordon och är beroende av väg eller vägliknande infrastruktur. Ny teknik som möjliggör helt eller delvis autonoma fordon kan påverka samhället och samhällsplaneringen genom människors och fordons förändrade rörelsemönster och förändrad markanvändning, i dagsläget bedöms dock inte teknikutvecklingen påverka den grundläggande infrastrukturen eller trängselproblematiken. Frågan om resurseffektivitet kvarstår fortfarande, oavsett autonoma fordon.

Den enda helt nya infrastruktur som är under framtagande idag är *Hyperloop.* Det är ett transportsystem baserat på rör där kapslar förflyttas i nära vakuum, vilket ger låg friktion och därmed mycket hög hastighet. Denna nya infrastruktur är fortfarande i utvecklingsstadiet och inga officiella tester har ännu genomförts. Det går därför inte att säga om det är infrastruktur som kan vara av intresse för framtida investeringar. Systemet bedöms därför inte ha någon direkt effekt på den svenska infrastrukturen eller dess planering för denna planperiod.

Under de senaste åren har *drönare* ökar i popularitet. En drönare är en obemannad flygande farkost med motor. Den styrs vanligtvis via fjärrkontroll, men en del obemannade luftfartyg kan även flyga autonomt. Dessa används oftast för fjärrövervakning i militärt bruk. I Sverige används de dock huvudsakligen för flygfotografering. Tester har även gjorts för att använda drönare till transport av varor och gods. Även om framtida användningsområden för drönare kan vara många, exempelvis att frakta varor till otillgängligt belägna orter och transportera människor, är det inte troligt att det kommer ske i någon större kommersiell skala som påverkar planeringen av länets infrastruktur. Vid ökad kommersiell användning kan det dock finnas behov av att skapa last- och lossningsplatser, särskilda luftrum och då kan även regelverk behöva ses över.

Den digitalisering och teknikutveckling som däremot kan ha stor påverkan på samhället är möjligheten att genom realtidsdata skapa en sammanhållen styrning av både konventionella och självkörande fordon för att planera trafiken i realtid.[12] Om trafiken samplaneras kan resursutnyttjandet effektiviseras genom smartare färdvägar, bättre utnyttjande av gaturummet eller organisering av fordonskaravaner när det är ändamålsenligt. Ett sådant sammanhållet planeringssystem har dock många utmaningar som ännu inte är utredda, till exempel informationssäkerhet, hur ansvara för ett sådant system kan eller ska fördelas m.m. Det finns även risk för att ökad effektivitet leder till ökade transporter och ökad användning av varor och tjänster, vilket kan leda till ökade miljöbelastningar, så kallade rekyleffekter.

Några slutsatser som kan dras av trenderna i samhället är att det finns potential att minska biltrafikvolymer och den totala fordonsflotta om autonoma fordon i stor skala blir verklighet. Det finns även potential för att gränsen mellan privat trafik, taxi och kollektivtrafik därmed suddas ut och att efterfrågan på digitala tjänster ökar. Vilka effekter som det kan få är dock oklart.

De stråk som idag trafikeras av kollektivtrafik bedöms även fortsättningsvis vara aktuella för trafikering. Trafiken på järnväg har ökat stadigt i popularitet. Det medför att efterfrågan på ökad turtäthet är aktuell

[12] Se bland annat ”För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi”, N2017/03643/D.

i attraktiva stråk. Även den vägbundna trafiken väntas öka, den är dock lättare att anpassa efter efterfrågan. Nya typer av drivmedel och nya typer av resecentrum kan tillkomma i takt med eldriftens utveckling. Hur digitaliseringen kan påverka utbudet av kollektivtrafik eller hur invånarna kan eller ska erbjudas trafik är däremot svårt att förutse. En möjlig utveckling är anropsstyrd trafik som planeras digitalt i realtid utefter resenärernas geografiska läge och närhet. Detta förutsätter dock autonoma fordon.

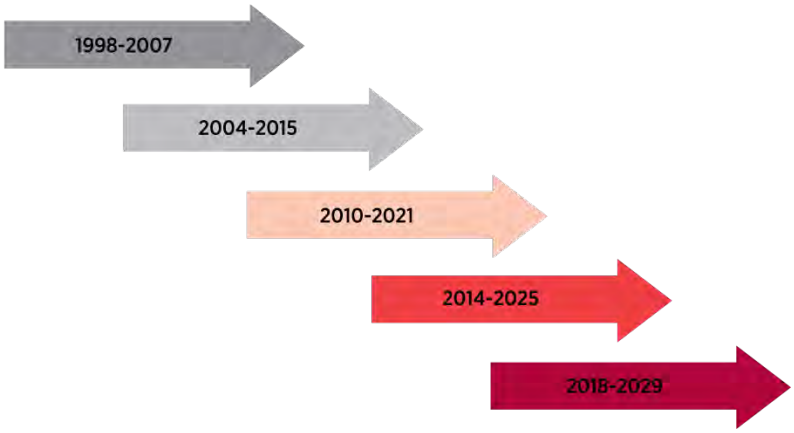
Planeringsprocessen

Planeringssystemet och processen

Planeringen av transportinfrastrukturen sker på flera nivåer: Många mindre vägar är enskilda och hanteras av samfälligheter eller privata aktörer. Kommunerna ansvar för det kommunala vägnätet, vilket kan beskrivas som de lokala gatorna innanför tätortsgränsen. Investeringar i den statliga infrastrukturen planeras både av länsplaneupprättarna (vilket oftast är en region eller ett regionförbund) som ansvarar för huvuddelen av vägnätet i respektive län, och av Trafikverket som ansvarar för de nationella stamvägarna och samtliga statliga järnvägar. Den process som styr planeringen av både objekt och ekonomi är en rullande planering där både den regionala och den nationella planen omfattar en period om 12 år. Planerna revideras vanligtvis vart fjärde år. Det finns dock möjlighet att årligen ändra i regeringens planbeslut om ny information kommer fram eller när projekt blir fördröjda. De långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka åtgärder som ska genomföras med hänsyn till anslagna budgetramar och aktuellt planeringsläge.

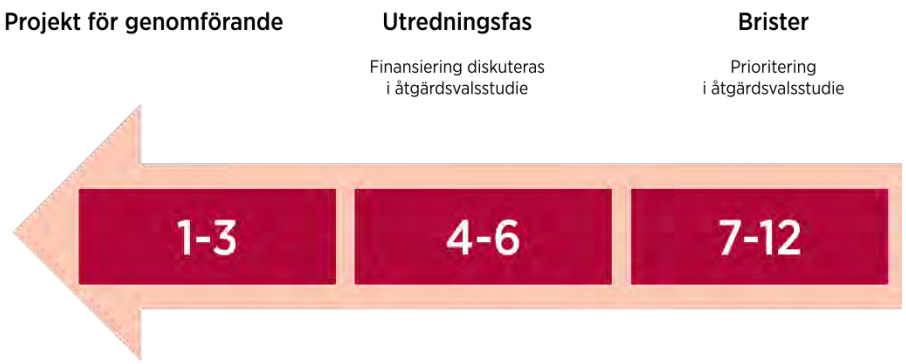
Planeringsperioder

Steg i planeringen



Figur 21. Bilden visar hur de olika planeringsperioderna överlappar varandra (observera att bilden inte är skalenlig).

De objekt som ska genomföras under planperioden 2018-2029 kategoriseras i tre tidsatta steg. I den första kategorin, år 1–3 (2018–2020), ligger de pågående projekten, i år 4–6 (2021–2023) ligger projekt som är klara för planering och ska genomföras. För år 7–12 (2024–2029) ligger projekt som inte är klara för byggstart eftersom de inte är utredda eller där finansiering inte är fullt klarlagd. Dessa ska istället beskrivas som namngivna brister.



Figur 22. Indelning i kategorier. Bilden visar de olika planeringsperioderna.

Planeringssystemet innebär att den fysiska planeringen sker i en sammanhållen process i flera steg (förstudie, utredning och plan) samt att en förberedande studie görs inom ramen för den långsiktiga ekonomiska planeringen. Denna kallas åtgärdsvalsstudie och beskrivs mer ingående nedan.

Nationell och regional transportplan

Som beskrivits tidigare är ansvaret för Sveriges infrastruktur uppdelat på olika parter och planeringen delas upp i två planer: en nationell transportplan och en regional transportplan för varje län. I den nationella transportplanen finns investeringar i de nationella stamvägarna (se kartan nedan) och alla järnvägar. I den regionala planen finns traditionellt investeringar i de regionala vägarna samt satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder. Länsplaneupprättaren har rådighet över de medel som tilldelats länet och har möjlighet även att medfinansiera objekt som ligger i den nationella transportplanen, exempelvis åtgärder på järnvägar.

Figur 23. Nationella stamvägar, Trafikverket.[13]

För att se hur den nationella budgeten för infrastruktur fördelas kan planerna med fördel läsas tillsammans. Det ger helheten i de planerade investeringarna för planperioden.

Genom att ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder är uppdelat på två planer har länsplaneupprättarna möjlighet att ge den regionala planen sin egen prägel och prioritera åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet. I den regionala planen finns det möjlighet att medfinansiera objekt i nationell plan vilket ger länsplaneupprättarna möjlighet styra medel för att visa den regionala nyttan som nationella objekt kan ha.

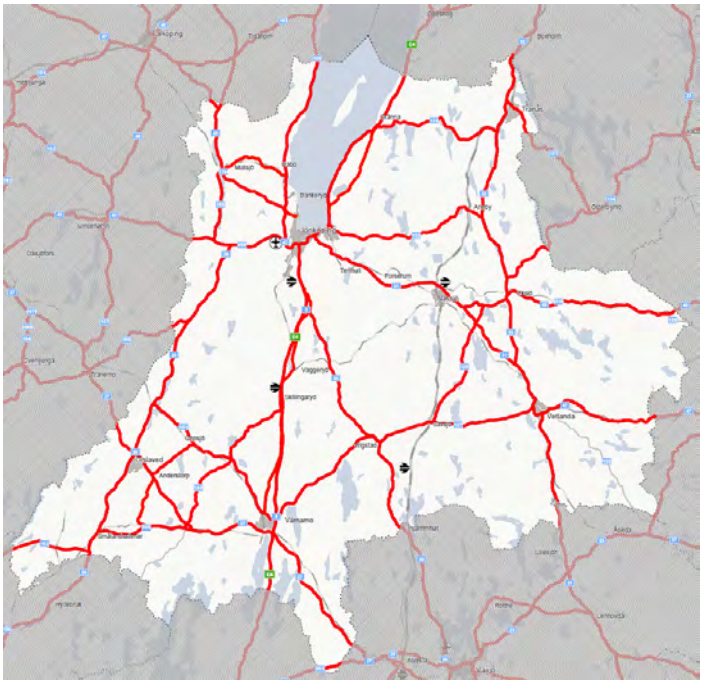
Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket har tagit initiativ till att i samverkan med länsplaneupprättarna peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet.[14]

Det finns i dag en mängd olika utpekanden av vägnät, till exempel utpekade vägar för arbetspendling, för godstransporter och för personer med funktionsnedsättning. Dessutom är vägnätet indelat i vägkategorier utifrån väghållaransvar, standard m.m. Det saknas ett gemensamt ställningstagande till vilka av våra vägar som är viktigast för tillgängligheten. Trafikverket och andra aktörer har i flera sammanhang behov av ett sådant samlat utpekat vägnät, exempelvis vid beskrivning av

[13] http://www.trafikverket.se/contentassets/38814d51236e47ff92594b30ea8eda68/2014-09-nationellt-stamvagnat.pdf , 2017-09-04.
[14] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/funktionellt-prioriterat-vagnat/Remiss/, 2017-12-13.

brister och prioriterar åtgärder samt vid hastighetsanalyser och utpekande av riksintressen.



Figur 24. Funktionellt prioriterat vägnät för Jönköpings län, nationellt och internationellt viktiga vägar, Trafikverket, 2016.

Viktiga vägar för nationell och regional tillgänglighet

Trafikverket har tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Detta görs i samarbete med berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät.

Det prioriterade vägnätet kommer att användas som ett planeringsunderlag i kommande planeringsprocesser. Genom att peka ut vägar med fokus på tillgänglighet och enas om deras viktigaste funktioner ges en bra grund för olika verksamheter och projekt.

Vägnätet kallas för Funktionellt prioriterat vägnät och utgör ett uppdaterat och samlat planeringsunderlag för:

- vilka vägar där det är viktigt att värna och höja tillgängligheten på,
- prioritering av åtgärder enligt fyrstegsprincipen,
- hur vägarna ska hanteras i samhällsplaneringens olika skeden och i avvägningar mellan olika intressen.

Trafikverket och andra aktörer har nytta av det prioriterade vägnätet i samhällsplanering och i arbeten som regionala hastighetsanalyser, revidering av regionala systemanalyser, beskrivning av brister och prioritering av åtgärder.

Åtgärdsvalsstudie

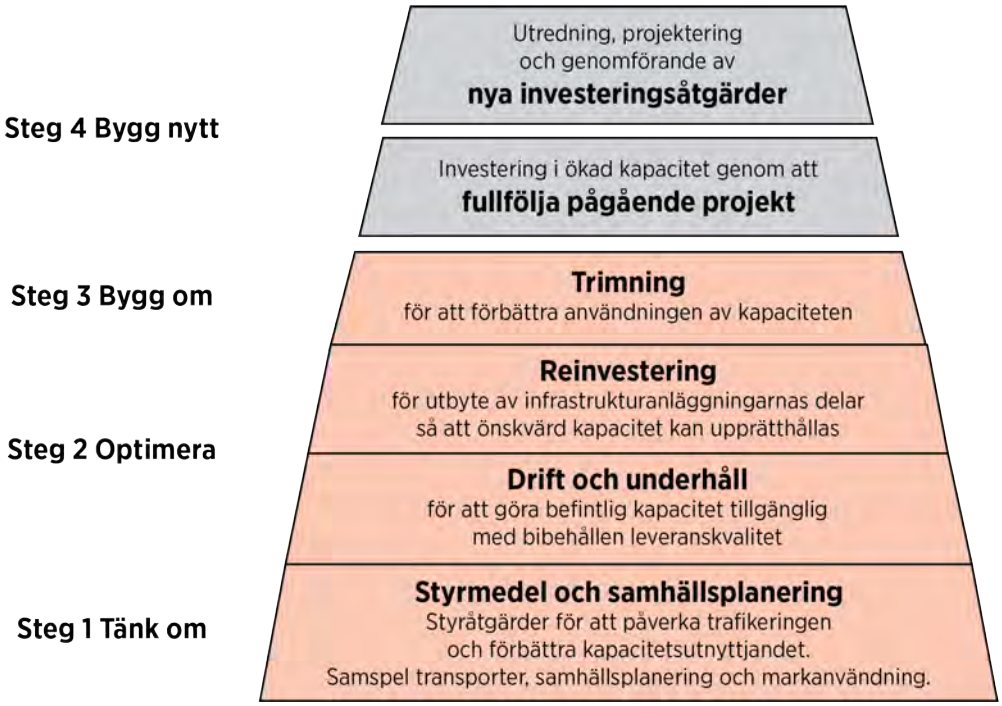
Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) ska ge underlag för en prioritering av effektiva lösningar inom ramen för tillgängliga resurser, och bidra till vidareutveckling av hela transportsystemets funktion som en del i en hållbar samhällsutveckling. Den ska ses som ett förberedande steg i valet av åtgärder. Utifrån det identifierade problemet eller ett uppkommet behov ska Region Jönköpings län föra en bred strukturerad dialog om alternativa lösningar utifrån fyrstegsprincipen. Studien bidrar till tydligare metodik för de tidiga planeringsstadierna. Det kan innebära en arena för dialog för berörda aktörer, där också lösningar kan framkomma som inte direkt har med trafik och transporter att göra.

Steg i planeringen

Figur 25. Stegen i planeringen av infrastrukturobjekt.

Fyrstegsprincipen

Enligt regeringen ska fyrstegsprincipen vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet, vilket ställer ökade krav på ett effektivt klimat- och miljöanpassat transportsystem. Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem bäst kan lösas – i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom stora nybyggen. Befintlig infrastruktur bör optimeras före nybyggnation, det vill säga få bästa möjliga kvalitet och kapacitet i det befintliga transportsystemet.



Figur 26. Fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen i den regionala planen

I planen hanteras fyrstegsprincipen på två sätt. Dels ingår principen som en naturlig del i åtgärdsvalsstudierna för arbetet med identifierade projekt, dels kan man använda en steg 1- eller steg 2-åtgärd för att förstärka en om- eller tillbyggnad. Exempelvis kan byggandet av en ny kollektivtrafikanläggning eller ny gång- och cykelväg kompletteras med en steg 1-åtgärd som skulle kunna vara en cyklingskampanj för att uppmuntra folk till ökat cyklande eller en informationskampanj för att informera om att det nu på angiven sträcka går att cykla på ett säkert och effektivt sätt. I planen avsätts ingen särskild pott för steg 1- och 2-åtgärder, utan detta ska ingå som en naturlig del i planeringen av åtgärder.

Utgångpunkter för planeringen

Nationella utgångspunkter

Regeringens direktiv

Region Jönköpings län har ett lagstadgat ansvarar för det regionala tillväxtarbetet och insatser för att skapa en hållbar regional tillväxt och utveckling.[15] I detta ansvar ingår att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.[16] Arbetet med att ta fram en regional transportplan, eller länsplan som den även kallas, utgår från förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Förordningen anger vad planen ska innefatta och vilka åtgärder tillgängliga medel får användas till.

Åtgärder som får ingå planen är bland annat

- investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:37) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

I slutet av mars 2017 fick Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag av regeringen genom direktiv (N2017/02312/TIF) att ta fram transportplaner för perioden 2018–2029. Av direktivet framgår att de prioriterade utmaningarna ska beaktas. Regeringen anger att de prioriterade utmaningarna är att:

- Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer,
- bostadsbyggandet ska öka,
- förutsättningarna för näringslivet ska förbättras,
- förstärka sysselsättningen i hela landet,
- utnyttja digitaliseringens möjligheter,
- bidra till ett inkluderande samhälle.

Av regeringens uppdrag och direktiv framgår även att nuvarande planer ska vara utgångspunkten och att planeringen ska utgå från de transportpolitiska målen och bidra till optimal användning av transportsystemet genom fyrstegsprincipen. Det ska framgå vilka prioriteringar som planförslaget baseras på samt hur prioriteringarna

[15] 3 § Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län,
[16] 7 § Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län.

motiveras, det bör också finnas en redovisning av hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan.

De åtgärder som prioriteras ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Det innebär att anpassa transportsystemet och tillhörande infrastuktur till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiska, miljömässiga som sociala. Åtgärderna ska riktas mot att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av landet.

I propositionen ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling”(prop. 2016/17:21) presenteras regeringens ställningstagande, samt förutsättningar och utgångspunkter för den fortsatta infrastrukturplaneringen som särskilt ska beaktas vid val och prioriteringar av åtgärder under arbetet med den regionala trafikplaneringen. Regeringen framhåller att klimatpolitiken innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Regeringen vill även att järnvägens roll ökar genom att en större andel av de långväga godstransporterna flyttas från väg till järnväg och sjöfart.

En del i regeringens jobbagenda är investeringar i bostäder och infrastruktur. Bostadsbristen i Sverige är stor eftersom det under en lång tid har byggts för få bostäder och det befintliga beståndet ofta utnyttjas ineffektivt. En samordnad politik för investeringar i infrastruktur och bostäder föreslås därför, vilket förbättrar möjligheterna för människor att leva i hela landet, men också att pendla och flytta dit jobben finns. Vid prioritering av åtgärder bör förutsättningar för att möta behovet av ökat bostadsbyggande vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. Åtgärderna bör även bidra till att kollektivtrafikens andel ökar. Bostadsbyggnadsprojekt som påverkar prioriteringen av åtgärder bör präglas av hög genomförbarhet och ha en tidsmässig koppling till åtgärden.

Den nationella transportplanen samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Ett trafikslagsövergripande synsätt på infrastrukturen är angeläget för att kunna uppfylla de transportpolitiska målen. Ett välfungerande transportsystem innefattar att alla trafikslag var för sig ska fungera väl, men ska därtill kunna samverka med andra trafikslag för att hela resan eller transporten ska kunna fungera optimalt. De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringar av länets transportinfrastruktur. Det förutsätts att länsplaneupprättarna i sina prioriteringar utgår från ett länsöverskridande och ett nationellt perspektiv.

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är sedan 2008 att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet. Regeringen och riksdagen betonar därmed att det övergripandet målet är en god tillgänglighet för hela landet och att detta ska ske på ett långsiktigt och hållbart sätt. De transportpolitiska målen ställer således stora krav på utformningen och användningen av transportsystemet.

Transportsystemet ska skapa god tillgänglighet på ett trafiksäkert sätt samtidigt som det ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och bidra till ökad hälsa. Det övergripande målet preciseras i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa:

Funktionsmålet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Till funktionsmålet finns ett antal preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmålet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljömål och miljökvalitetsmålen nås samt till ökad hälsa.

Till hänsynsmålet finns ett antal preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i

transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål

Nationell cykelstrategi

Sverige har en tydlig målsättning att främja en mer hållbar samhällsutveckling, i denna ingår cykling som en del. Det svenska miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” innebär bland annat att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö, samt medverka till en god regional och global miljö. Regeringen har konkretiserat de transportpolitiska målen i ett antal preciseringar för cykel. Preciseringarna för funktionsmålet som har bäring på cykling är följande:

- Invånarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras.

Även flera av preciseringarna för hänsynsmålet har relevans för cykling:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende.

I den nationella cykelstrategin som offentliggjordes i april 2017 har fem insatsområden identifierats som särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykeltrafik. Regeringen kommer att följa utvecklingen inom dessa insatsområden för att säkerställa att arbetet går i önskvärd riktning. De fem insatsområdena:

1. Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
2. Öka fokus på grupper av cyklister.
3. Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
4. Främja en säker cykeltrafik.
5. Utveckla statistik och forskning

De svenska och europeiska klimatmålen

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Genom att ta ansvar för klimatpåverkan i Sverige ska Sverige visa

ledarskap i den globala utmaningen att ställa om samhället så att det blir långsiktigt hållbart, såväl miljömässigt som socialt och ekonomiskt.

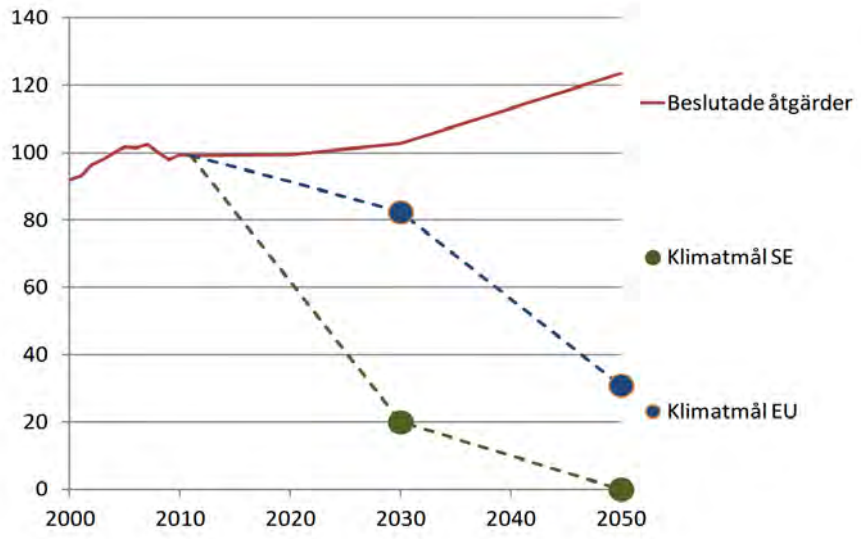
Transporterna påverkar de flesta av de nationella miljömålen. Regeringen antog 2012 flera etappmål för miljöarbetet. Sedan 2009 finns också etappmålet om *Begränsad klimatpåverkan* för den svenska klimat- och energipolitiken, detta mål är satt till år 2020 och innebär

- 40 procent minskning av klimatutsläppen jämfört med 1990, för de utsläpp som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter
- minst 50 procent förnybar energi
- 20 procent effektivare energianvändning jämfört med 2008
- minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn.

I regeringsdirektiven till länsplaneupprättarna[17] hänvisas till regeringens proposition prop. 2016/17:146 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.* Enligt propositionen ska Sverige senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp. Till 2030 ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter även ha minskat med minst 70 procent, jämfört med år 2010. Sveriges klimatarbete har även utgångspunkt i klimatavtalet från Paris 2015 vilket börja gälla 2020.

I Trafikverkets klimatscenario i kapacitetsutredningen måste personbilstrafiken minska med cirka 20 procent till 2030. Lastbilstrafiken får inte öka, men målen kan klaras med oförändrat trafikarbete. Med tanke på de prognoser som Trafikverket tagit fram är det en mycket stor utmaning att förändra våra resor och transporter på ett sådant sätt att det blir möjligt att uppfylla klimatmålen.

[17] Riksdagsskrivelse 2016/17:101 *Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.*



Figur 27. Förväntade utsläpp av klimatgaser med beslutade åtgärder jämfört med de svenska och europeiska miljömålen, index 2004 = 100. Källa: Trafikverkets kapacitetsutredning, 2012.

I Sverige har utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minskat under flera år, men preliminära beräkningar tyder på att minskningen avstannade under 2015. Den avstannande utsläppsminskningen kan delvis förklaras av ökad trafik med fossila drivmedel på vägnätet, framförallt ökad lastbilstrafik. Liksom tidigare år fortsätter energieffektiviteten under 2015 hos nya personbilar att förbättras och andelen förnybar energi i vägtransportsektorn att öka. Därför utvecklas nu regler som ska underlätta valet av energieffektiva fordon. För att nå klimatmålen behöver vi även enligt Naturvårdsverket förbättra logistiken och förbättra användningen av transporter med järnväg och sjöfart.

Regionala utgångspunkter

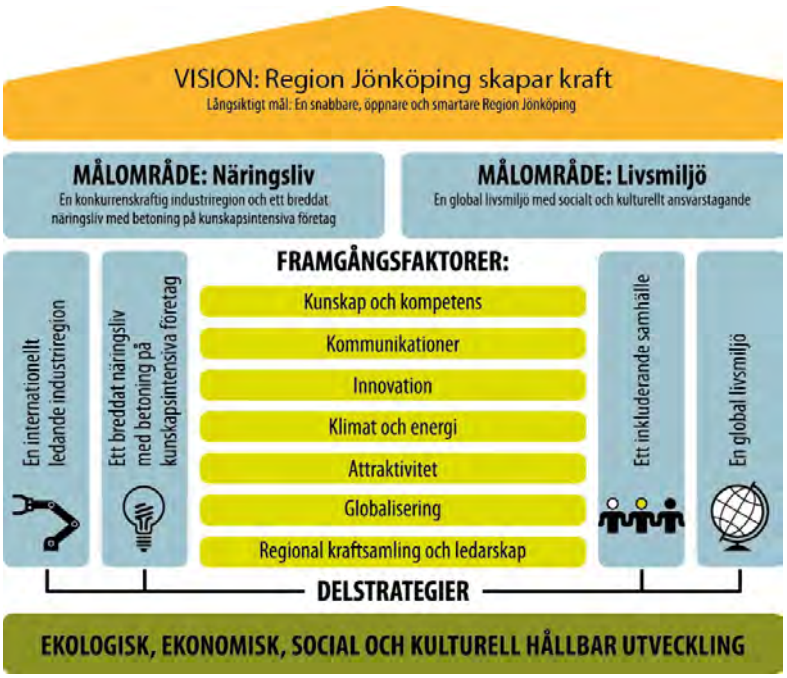
Regional utvecklingsstrategi

I juni 2013 fattade Regionförbundets styrelse beslut om en ny regional utvecklingsstrategi. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är en vägvisare för Jönköpings läns samlade utvecklings- och tillväxtarbete. Strategin pekar ut vad som krävs för att länet ska bli en framgångsrik och växande region till 2025. Visionen utgår från den potential och de förutsättningar som finns i regionen.

Under 2017 och 2018 revideras den regionala utvecklingsstrategin.

Fyra delstrategier

Visionen konkretiseras i två målområden som ska vara vägledande i utvecklingsarbetet: näringsliv och livsmiljö. De övergripande målen siktar på att använda och utveckla det som redan är och bygga upp något nytt inför framtiden. Därmed kan de två övergripande målen översättas i fyra huvudinriktningar som också är delstrategier som har identifierats som de mest avgörande för regionens fortsatta utveckling.



Figur 28. Den regionala utvecklingsplattformen. Källa: RUS – Regional utvecklingsstrategi för Region Jönköping » 2025.

Sju framgångsfaktorer

Sju framgångsfaktorer har identifierats som avgörande för att Region Jönköping ska nå målen för de fyra delstrategierna, givet omvärldens utmaningar och möjligheter samt regionens förutsättningar, tillgångar och hinder. Det är mot dessa som insatser ska riktas. Det är här som hävstängerna för utveckling finns. Det är genom de identifierade framgångsfaktorerna vi ska verka för att nå målen i samtliga fyra delstrategier.

För framgångsfaktorn kommunikationer anges följande:

- Väl fungerande kommunikationer inom regionen är en förutsättning för att vidga de lokala arbetsmarknadsregionerna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor samt kompetens för företag. Att regionens företag har tillgång till effektiva och miljöanpassade transporter är en grundläggande förutsättning för att näringslivet ska kunna växa och utvecklas. Goda kommunikationer är också en förutsättning för att skapa en regional arena för olika arrangemang och kulturaktiviteter.
- Goda förbindelser med omvärlden är på samma sätt en förutsättning, inte minst för utvecklingen av nya dynamiska kunskapsintensiva näringar. Utmaningen är att göra Region Jönköping rundare, närmare och snabbare.

Program för hållbar utveckling 2017-2020

Region Jönköpings län arbetar för en hållbar utveckling som är hälsofrämjande och jämlik med barnens bästa i centrum. Region Jönköpings län ska agera klimatsmart och ha ett klokt resurstänkande. Det ger bra förutsättningar för en sund livsmiljö och ett bra liv i ett attraktivt län. Region Jönköpings läns löfte till länsinvånarna är att arbeta för en utveckling som är hälsofrämjande samt att minimera påverkan på miljön.

Programmet anger bland annat att andelen ekologiska livsmedel ska höjas, att Region Jönköpings län ska ha egen produktion av förnybar energi och ett fossilfritt resande i tjänsten. Hållbarhetsarbete omfattar de tre perspektiven; sociala förhållanden, ekonomiska villkor och miljöhänsyn. Regionstyrelsen beslutade programmet vid sitt möte den 26 oktober 2016.

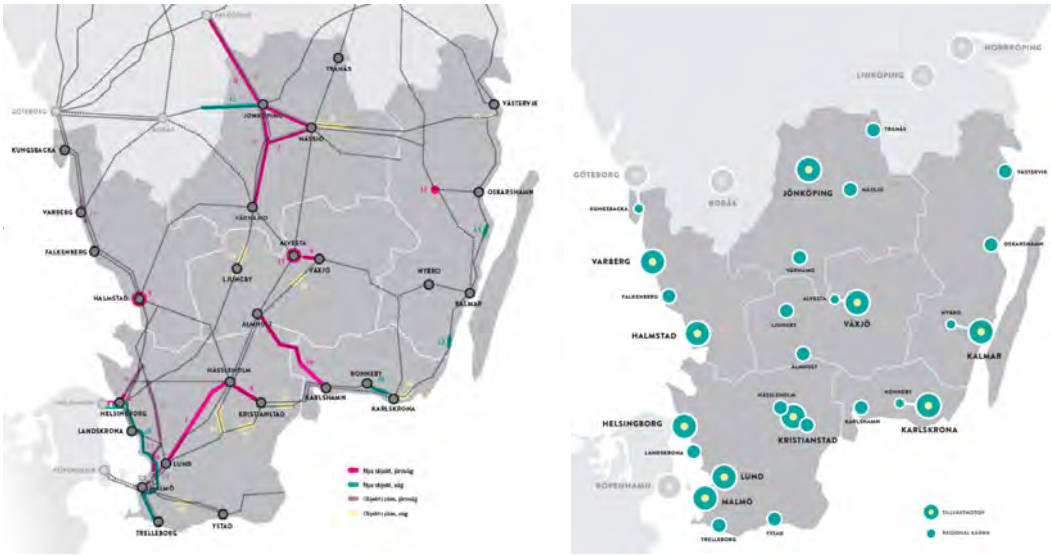
Programmet omfattar Region Jönköpings läns verksamhet, men för ett framgångsrikt hållbarhetsarbete krävs samverkan med andra aktörer i länet och med Energikontor Norra Småland, som är en del i Region Jönköpings läns verksamhet. Ett aktivt och tydligt samarbete med det civila samhället är viktigt liksom den samverkan som sker med kommuner och statliga myndigheter i hållbarhetsarbetet. Programmet utgår från fyra framgångsfaktorer för att Region Jönköpings län ska nå visionen "För ett bra liv i en attraktiv region":

- Vi är klimatsmarta
- Vi använder våra resurser klokt
- Vi är socialt hållbara
- Vi bidrar till en sund livsmiljö

Regionsamverkan Sydsverige

I Regionsamverkan Sydsverige samverkar Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Kronoberg, Region Halland och Region Jönköpings län politiskt från hösten 2015. Det görs bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturområdet för ett helhetstänkande kring samhällsutvecklingen. Ett av uppdragen är att synkronisera infrastrukturplaneringen i Sydsverige. Några av de uppdrag som genomförts är att ta fram en systemanalys för Sydsverige och till den ta fram ett gemenast positionspapper kallat ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige”.[18] De gemensamma prioriteringarna som tagits fram:

- Interregional tillgänglighet – snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar an till befintliga västkustbanan, södra stambanan och anslutande sidobanor,
- Sammanknutet Sydsverige – utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland,
- Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter – ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.



Figur 29. till vänster: Regionsamverkan Sydsveriges prioriterade objekt. Bild till höger: Regionala kärnor och tillväxtmotorer.

I dokumentet ”Sydsvenska prioriteringar”, som utgår från positionspappret, har mer konkreta prioriteringar av objekt tagits fram. Objekten har relevans inte bara för Sydsverige utan för hela Sverige. Genom föreslagna investeringar kommer de tre övergripande målen att nås. De objekt som geografiskt ligger i Jönköpings län är investeringar på

[18] http://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2016/03/Positionspapper-Sydsveriges-infrastruktur-_slutlig.pdf hämtat 2017-01-25,

Jönköpingsbanan, Y:et, riksväg 40 Nässjö–Eksjö och förbifart Eksjö. Andra viktiga investeringar som har stor betydelse för Jönköpings län är utbyggnad till motorväg mellan Ulricehamn och Jönköping på riksväg 40, förbättringar på E4:an förbi Ljungby och triangelspår i Alvesta.

Förutom de namngivna objekten föreslås att följande ska ingå i de nya planerna:

- Förstärkt järnvägsunderhåll på både stambanor och regionala banor, där samverkan mellan Trafikverket och regionerna kring prioritering och genomförande bör utvecklas.
- Ökade insatser för cykelutveckling, i partnerskap mellan nationella organ, regioner och kommuner.
- En mera aktiv gränsöverskridande planering både i Östersjöperspektivet och för Sveriges koppling till kontinenten via Öresund.

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

Visionen i klimat- och energistrategin[19] innebär att Jönköpings län till år 2050 ska vara ett plussenergilän, vilket betyder att behovet av energi har minskat och att den förnybara energin ger ett överskott. Vägen till att förverkliga visionen är strategiskt arbete, på alla nivåer i samhället, för minskad klimatpåverkan och energieffektivisering. Redan år 2020 ska Jönköpings län vara det klimatsmarta länet.

För området transporter finns ett antal etappmål:

- 2030 ska Jönköpings län ha en fordonspark som är oberoende av fossila bränslen.
- 2020 drivs majoriteten av alla nya bilar och kollektivtrafiken med fossilfria drivmedel.
- 2020 finns i länet både stora och små biogasanläggningar, tankställen för biogas och elenergi i varje kommun.
- 2015 har andelen resor som sker med kollektivtrafik eller cykel ökat med 15 procent och till 2020 med 20 procent jämfört med 2002, detta genom att samhällets aktörer (kommun, stat, länstrafik, arbetsgivare) tillhandahåller och främjar attraktiva alternativ som är tillgängliga för alla.
- 2015 ska koldioxidutsläppen från transportsektorn i Jönköpings län vara minst 10 procent lägre än 2002.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet handlar om hur kollektivtrafiken ska planeras på bästa sätt. Bra tillgång till kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och välfärd. Kollektivtrafiken är viktig för att vidga arbetsmarknadsregionerna. Jönköpings läns pendlingsmönster nu

[19] http://www.lansstyrelsen.se/Jonkoping/Sv/publikationer/rapporter/2010/Pages/2010-17.aspx 2017-09-04.

och i framtiden är därför centralt för utvecklingen av framtidens kollektivtrafikstråk. Det är Länstrafiken i Jönköpings län som ansvarar för att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Syftet med trafikförsörjningsprogrammet är att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Utvärdering och förnyelse av programmet gjordes 2016.

Kollektivtrafiken ska erbjuda invånarna i Jönköpings län goda kommunikationer till och från orter inom länet, men också till angränsande län. Syftet är att underlätta resande till arbete, studier, offentlig och privat service samt fritid.

Fem centrala målsättningar till 2025:

- Resandemål: 60 procents resandeökning.
- Kundnöjdhet: 65 procent (av alla tillfrågade länsinvånare) ska vara nöjda eller mycket nöjda, 80 procent av resenärerna samt 92 procent av färdtjänst- och sjukresenärerna.
- Tillgänglighet för funktionsnedsatta: Fler ska kunna resa med allmän kollektivtrafik genom tillgänglighetshöjande åtgärder.
- Självfinansieringsgrad: Den upphandlade trafiken är självfinansierad till cirka 50 procent.
- Miljö och hållbart samhälle: All kollektivtrafik drivs med förnyelsebara drivmedel och trafikens totala energiförbrukning/km minskar med minst 20 procent.

För att nå de mål som beskrivs i programmet krävs en rad strategier:

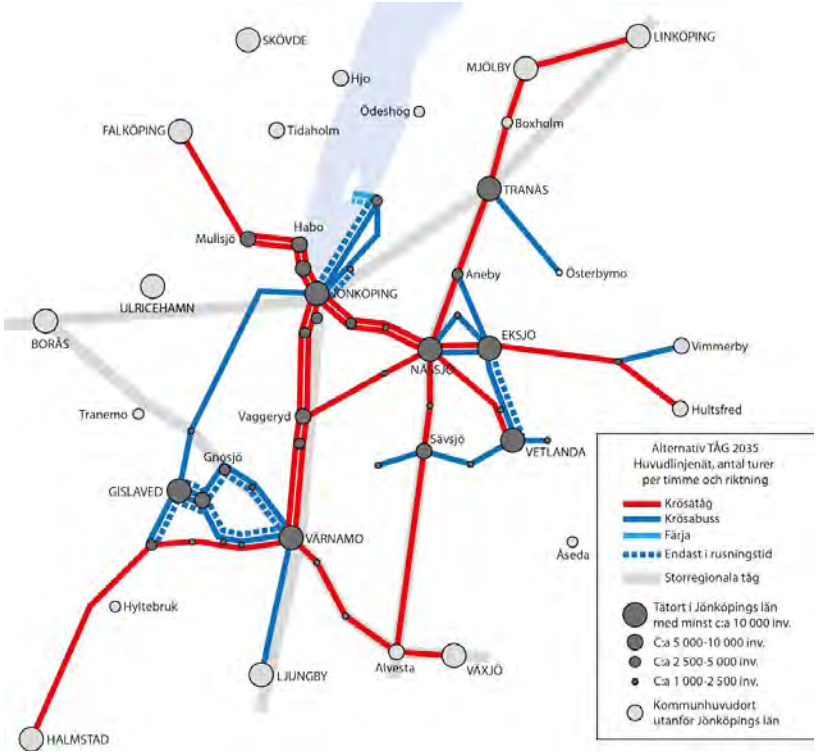
- **Regional tillväxt**, kollektivtrafiken utgör ett viktigt instrument för utökade arbetsmarknadsregioner samt är ett viktigt verktyg för att transportsystemens miljömässiga hållbarhet utvecklas.
- **Samhällsplanering**, Jönköpings län har trots en hög andel landsbygdsbefolkning en förhållandevis samlad struktur vilket möjliggör frekvent kollektivtrafik i de regionala stråk som beskrivits ovan. Detta innebär bra utbud av resmöjligheter för flertalet invånare.
- En samlad och medveten bebyggelseplanering med rimliga avstånd till dessa stråk är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.
- **Infrastruktur och roller**, flera aktörer är inblandade i kollektivtrafikens infrastruktur. Länets kommuner, Region Jönköpings län samt Trafikverket har olika roller och i programmet beskrivs de förväntningar som finns på de olika aktörernas agerande.
- **Principer för trafikeringsupplägg samt nivåindelning**, målsättningen att utveckla de trafikstarka stråken ligger fast med inriktningen att göra trafikutbudet ”bäst för flest”. Sambandet mellan restid och pendlingsbenägenhet är klarlagt vilket i sin tur ger en strävan att snabba upp trafiken där så är möjligt.

Programmet beskriver fyra olika nivåer på trafikutbud där en målsättning på turutbud beskrivs för varje nivå. Från högsta nivå 1 som betecknas storregionala stråk via nivå 2 regionala stråk och nivå 3 stadstrafik till nivå 4 närtrafik.

Tåg- och busstrategi samt hållplatsstrategi

Tåg- och regionbusstrategin är att betrakta som en precisering av trafikförsörjningsprogrammet med fokus på den regionala trafiken. Strategin utgår från att höghastighetsjärnvägarna mot Stockholm, Göteborg och Malmö finns på plats 2035. Baserat på det görs ett trafikupplägg för 2035 och ett för 2020. Detta arbetssätt, backcasting, syftar till att säkerställa att alla förändringar på kort sikt går i riktning mot det långsiktiga målet.

Kollektivtrafikstråken klassificeras dels utifrån stråkens styrka vad gäller de marknadsmässiga förutsättningarna – utifrån antal resor och pendlingsunderlag – dels med utgångspunkt i deras betydelse ur ett regionalt och delregionalt perspektiv – utifrån hur de sammanbinder orter. Denna klassificering används för att definiera ett regionalt huvudlinjenät.



Figur 30. Karta över regionala knutpunkter för kollektivtrafiken.

För det regionala huvudlinjenätet har trafikupplägget utformats genom att identifiera ett antal lämpliga knutpunkter, där kollektivtrafiken strålar samman hel och halv timme. Alla linjer i huvudlinjenätet får timmestrafik, eller halvtimmestrafik i de starkaste stråken, från tidig morgon till sen kväll, alla veckans dagar.

I dokumentet *Bytespunkter i Jönköpings län*[20]. anges var och hur satsningar på den fysiska infrastrukturen, främst i form av bytespunkter och hållplatser, ska göras för att på bästa sätt främja utvecklingen och stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. I dokumentet anges bland annat att:

"I samband med anläggande av strategiska bytespunkter kan framkomlighetshöjande åtgärder såsom bussgator med omstigningspunkter, signalprioriteringar och andra åtgärder i den fysiska miljön vara ett medel för att förbättra för resenärerna."

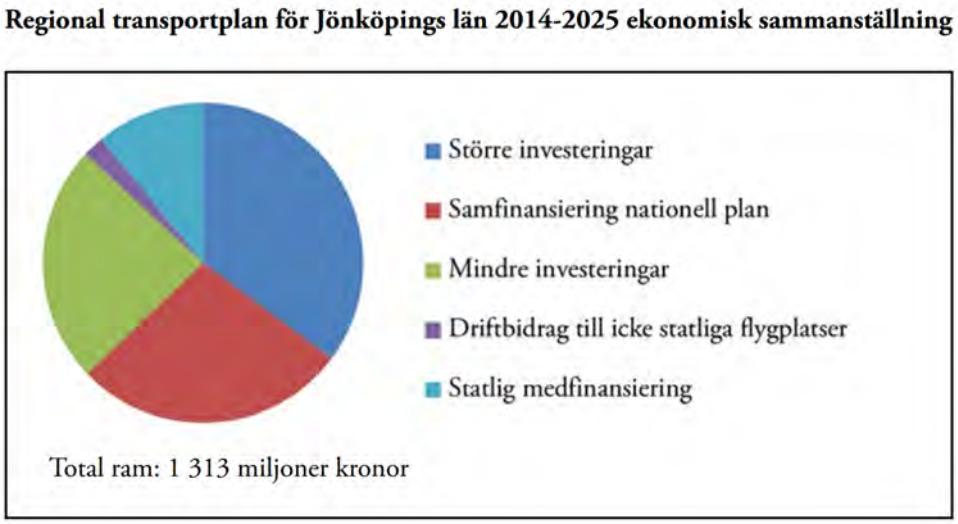
Det innebär att åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken, utveckla bytespunkter samt åtgärder för att förbättra tillgänglighet till hållplatser och ökad hållplatsstandard bör prioriteras.

Regional transportplan för Jönköpings län 2014–2025

Den regionala transportplanen för 2014–2025 skulle bland annat säkerställa tillgänglighet för resor och transporter. Målet om tillgänglighet balanseras med mål som behandlar säkerhet, miljö och hälsa som motvikt till de negativa konsekvenser som resor och transporter medför.

Planeringsramen för Jönköpings län för perioden 2014–2025 uppgick till ca 1,3 miljarder kronor. Drygt 460 miljoner kronor eller 35 procent avsattes för större väginvesteringar, omkring 360 miljoner kronor eller 28 procent avsattes för samfinansiering av järnvägsinvesteringar i nationell plan, ungefär 316 miljoner kronor eller 24 procent avsattes för mindre investeringar och 28 miljoner kronor eller 2 procent avsattes för driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Till medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder, miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs det kommunala vägnätet samt enskilda vägar avsattes 144 miljoner kronor eller 11 procent av planutrymmet. Inom större väginvesteringar ingår en kraftig satsning på de funktionella transportstråken som en nybyggnation på riksväg 47 förbi Holsbybrunn, en ny sträckning på riksväg 32 Sunneränga–Marbäck samt en ny sträckning förbi Bor på riksväg 27. Även återbetalning av ett tidigare genomfört och förskotterat projekt, väg 151 förbi Värnamo, ingår.

[20] Bytespunkter i Jönköpings län, Jönköpings Länstrafik, 2017-05-18. Dokumentet finns även på webbplatsen https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-transportplan---jonkopings-lan-2018-2029/.



Figur 31. Regional tranportplan för Jönköpings län 2014-2025.

Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan innebär att länsplaneupprättaren bidrar med pengar från den regionala planen till en satsning i den nationella planen, för Region Jönköpings län innebär det åtgärder för att höja kapacitet och hastighet samt elektrifiering på viktiga järnvägsstråk i länet som Y:et (Vaggerydsbanan och järnvägen Halmstad–Nässjö-Jönköping).

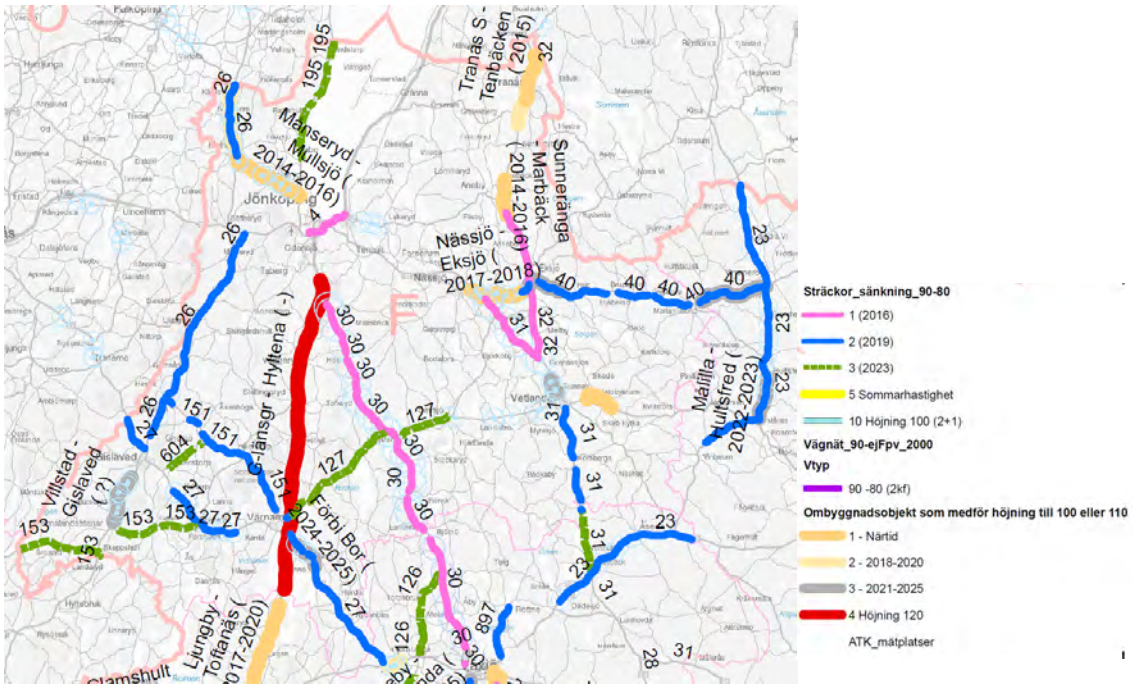
Bland mindre investeringar ingår bland annat åtgärder i form av hållplatser och pendlarparkeringar för att utveckla kollektivtrafiken och gång- och cykelvägar längs statliga vägar, mittseparering i befintlig sträckning på de trafikintensiva stråken och trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt mindre framkomlighetsåtgärder på hela det statliga vägnätet. Även beläggning av grusvägar och andra insatser på det finmaskiga vägnätet inryms i denna kategori. Statlig medfinansiering (tidigare kallat bidrag) är satsningar på den del av vägnätet som inte är statligt. På det kommunala vägnätet ska pengarna användas till kollektivtrafikåtgärder samt gång- och cykelåtgärder. Den statliga medfinansieringen till enskilda vägar är en stöttning för kostsamma investeringar som en enskild vägsamfällighet kan stå inför, exempelvis byte av uttjänta broar.

Sedan planen antogs har flera investeringar avslutats. Detta har skett i den takt som kan förväntats och planen har följts väl. De projekt som ligger för genomförande under övergångsperioden mellan planen för 2014–2025 och planen för 2018–2029 har kommit långt. De större vägobjekten har genomförts i en snabbare takt än planerat, exempelvis har förskottering för väg 151 återbetalats och investering i väg 32 kommer att bli klar tidigare än planerat.

Nya planeringsförutsättningar

Hastighetsöversynen

I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet ”Nystart för nollvisionen”. Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet och syftar till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Satsningen för det fortsatta arbetet handlar om att använda befintliga resurser och verktyg mer effektivt. Satsningen innehåller inga ytterligare investeringar.



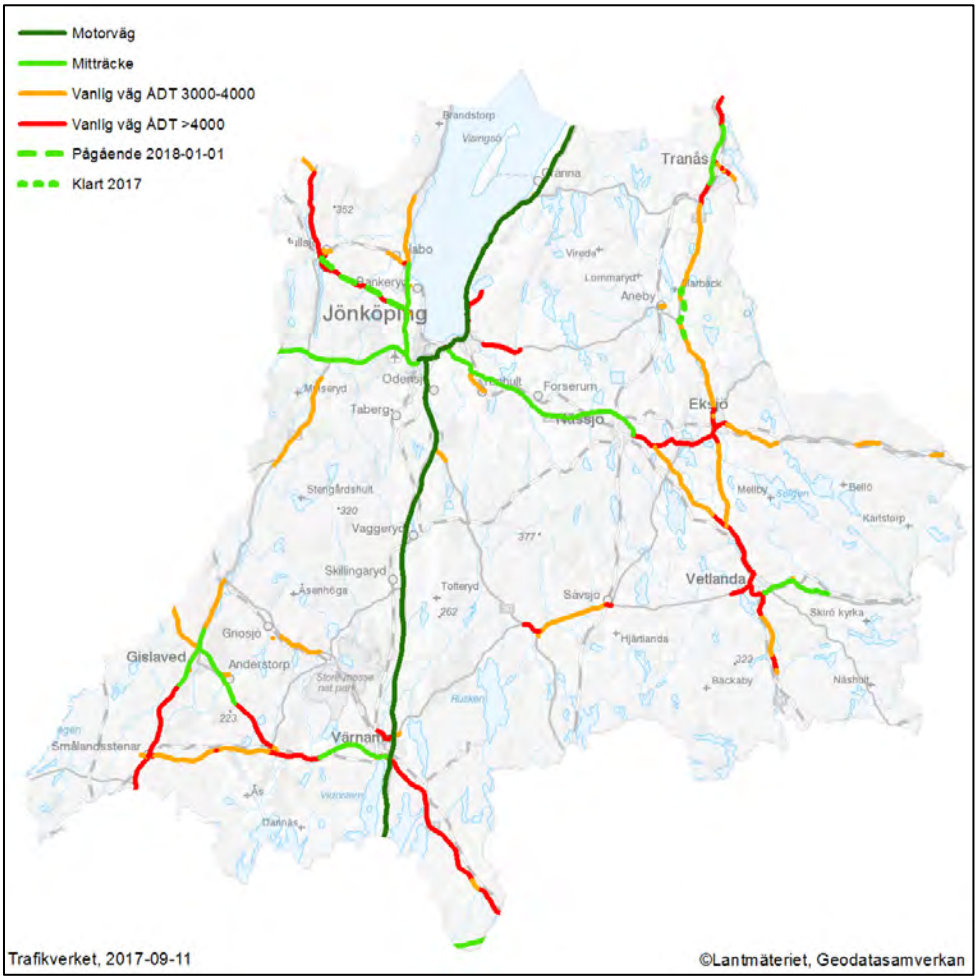
Figur 32. Den planerade hastighetsöversynen för Jönköpings län, Trafikverket.

Förutom att stärka redan etablerade och fungerande åtgärder och verksamheter som syftar till att skapa säker trafik, pekas ett par områden ut där nya insatser bedöms som särskilt viktiga. En av de nya åtgärderna som genomförs är planerade hastighetssänkningar längs vägar som saknar mittseparering. Den tidigare standarden om 90 kilometer i timmen sänks till 80 kilometer i timmen. Hastighetsänkningen bedöms resultera i färre trafikolyckor med dödlig utgång.

Hastighetssänkningen bedöms omfatta flertalet av länets vägar och får särskilt stor påverkan på arbetspendlingen genom ökade restider. Förslaget bedöms visserligen påverka godstransporter, men påverkan bedöms inte bli lika omfattande som för persontrafiken eftersom den tillåtna hastigheten för lastbilar redan är 80 kilometer i timmen.

I ett större samhällsperspektiv finns det en risk att hastighetsöversynen ökar skillnaderna mellan stad och land, där utvecklingen koncentreras till tillväxtnoder och övriga landet kommer längre bort från utvecklingen. Hastighetssänkningen gör att invånarna upplever att landsbygden kommer ännu längre bort och att landsbygdens behov ännu en gång inte tas i beaktan när hastigheten sänks ju längre bort man kommer från de stora vägarna. Det blir även svårare att skapa sammanhållning i länet när känslan av närhet stadigt minskar. Att bygga ut alla berörda sträckor så att hastigheten minst kan behållas är mycket kostsamt och den tilldelade ramen kommer inte att räcka till det. Åtgärder kan dock bli aktuella och det är av stor vikt att ha framförhållning i frågan. Under perioden måste därför en utredning i form av åtgärdsvalsstudier tas fram som visar brister och behov för framtida åtgärder.

Samfinansiering av mittsepareringsåtgärder från nationell transportplan
Under hösten 20017 aviserade Trafikverket en eventuell möjlighet för den nationella transportplanen att samfinansera regional transportplan avseende mittsepareringsåtgärder, för att höja trafiksäkerheten på utsatta sträckor. Samfinansiering från nationell plan har tidigare inte varit möjligt.



Figur 33. Utbyggnad färgmarkerad efter vägtyp samt trafikmängd för Jönköpings län, Trafikverket, 2017.

De vägsträckor som i första hand är aktuella för samfinansiering av mittsepareringsåtgärder är de som har högst trafikmängd per dag (ÅDT) och som har en fastställd kostnad, men inte ingår i pågående projekt. Förutsättningarna är fortfarande mycket oklara, vilket innebär att i denna plan har antagandet gjorts att prioriterade mittsepareringsobjekt kan samfinansieras med 1/3 från nationell plan.

Av de sträckor som visas på kartan ovan har två sträckor prioriteras för samfinansiering från nationell plan:

- *Riksväg 27 förbifart Bor - Bredasten* – som visas på kartan har sträckan från E4 längs riksväg 27 förbi samhället Bor en mycket hög trafikmängd. Åtgärden Förbifart Bor har prioriterats i tidigare planer, men ombyggnation har ännu inte påbörjats. Projektet som prioriteras omfattar hela sträckan förbi Bor samhälle och väster ut mot Bredasten vid E4. Det skapar enhetlighet i stråket och öka trafiksäkerheten.
- *Riksväg 27 Bredaryd - Anderstorp* - Även sträckan Bredaryd-Anderstorp prioriteras för samfinansiering. Sträckan har en mycket hög trafikmängd och har varit föremål för utredning, men inga åtgärder har påbörjats.

Båda dessa sträckor har en hög trafikmängd och åtgärderna gör att stråket längs med riksväg 27 får en mer enhetlig standard. 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.

Infrastrukturens påverkan på bostadbyggande

Bostäder och transportinfrastruktur är två centrala delar av samhällsbyggandet. Väg och järnväg skapar förutsättningar för den kommunala planeringen och för det marknadsdrivna byggandet av bostäder. Detta ska i sin tur generera en hållbar regional utveckling med attraktiva livsmiljöer och arbetsplatser. När investeringar i transportinfrastruktur, trafikering med kollektivtrafik och bostadsbyggandet samplaneras kan fler ta del av den förbättrade tillgängligheten. Ju fler som får nytta av den nya infrastrukturen, desto bättre investering. Intresset för ökat bostadsbyggande är stort från såväl marknad som från politik i kommuner och nationellt. Intresset bottnar i bostadsbrist och stor efterfrågan på fördelaktiga lägen att bygga bostäder på.

Ökad tillgänglighet, i synnerhet med kollektivtrafik, kan göra ett område mer attraktivt. Det ökar efterfrågan på att exploatera området. Med ökat exploateringstryck kan också tätheten öka, vilket har flera positiva effekter. I täta stadsmiljöer är tillgängligheten god och bilinnehavet som regel lägre än i glesa områden, fler kan resa med kollektivtrafik, med cykel och till fots. Uppvärmning, sophantering, vatten- och avlopp kan lösas kostnadseffektivt, och förutsättningarna för kommersiellt utbud av butiker, restauranger och service är goda. Många kunskapsintensiva

verksamheter föredrar att lokalisera sig i täta stadsmiljöer med god tillgänglighet.

Täthet kan även ha negativa effekter. Konkurrensen om marken i täta miljöer kan tränga ut icke-kommersiella verksamheter, det kan vara sämre luftkvalitet och svårt att hitta helt tysta områden. En infrastrukturinvestering och förtätning kan därför även leda till försämrade förhållanden för bostadsbyggande. Trafikens externa effekter såsom buller, försämrad luftkvalitet och barriärer kan göra ett område mindre attraktivt och följaktligen minska möjligheten till exploatering, eller bidra till att området utnyttjas mindre intensivt. Både de negativa och de positiva effekterna på bostadsbyggandet kan naturligtvis uppkomma av samma investering men på skilda platser. Likaså kan ett ökat bostadsbyggande på en plats motsvara ett uteblivet bostadsbyggande på en annan plats. Vad som är den faktiska nettoeffekten av en investering i transportinfrastruktur är därför svårt att bedöma. Att bedöma effekten på bostadbyggandet kopplat till investeringar i infrastruktur är därför en utmaning. Sambanden är komplexa, modellerna som används är resurskrävande och många situationer och platser är unika vilket gör bedömningen svår.

Att samplanera större åtgärder som har stor påverkan kan därför ge fördelar. Att se infrastruktur, bostadbyggande och kollektivtrafik som delar av helheten vid bedömning av potentialen för en åtgärd kan vara en målsättning, men är i praktiken svårt. Många investeringar, såväl i infrastruktur som i bostäder, görs i redan helt eller delvis exploaterade områden, med flera intressen och ägare vilket gör frågan mycket komplex. Det är dock viktigt att belysa de målkonflikter som kan uppstå för att fatta väl grundade beslut.

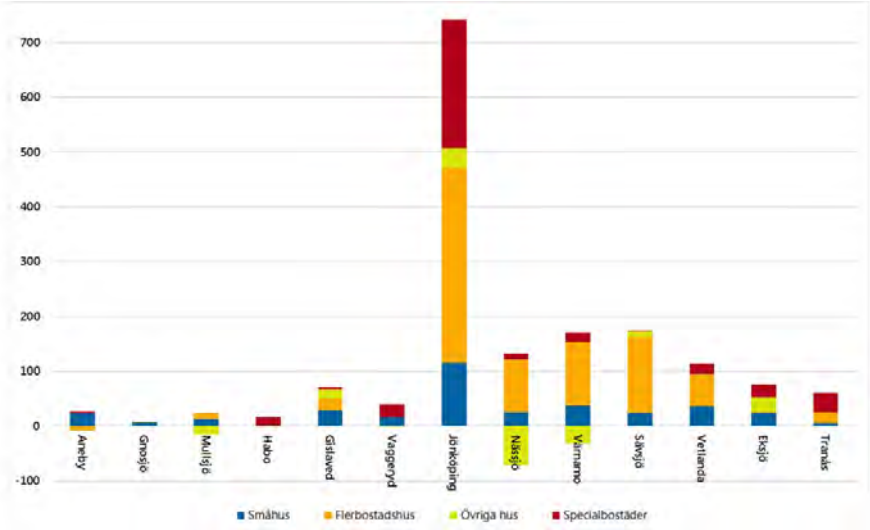
Bostadsförsörjningen i respektive kommun är i första hand kommunernas ansvar.[21] De ansvarar både för att det ska finnas tillräckligt med bostäder och för planläggningen av mark. Kommuner har ansvar för att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Staten bidrar till bostadsförsörjning genom analyser, föreskrifter, vägledningar och administration av statliga stöd och bidrag genom Boverket och länsstyrelserna. Aktörer med regionalt utvecklingsansvar[22] ska ges möjlighet att yttra sig över kommunernas planering av bostadsförsörjningen.

Genom Sverigeförhandlingen har förhandling med stationskommunerna pågått och flera överenskommelser har slutits. Det handlar bland annat om var stationerna ska placeras på en övergripande nivå och hur många bostäder som ska byggas i stationernas influensområde. Jönköpings kommun har tillsammans med Habo-, Mullsjö- och Vaggeryds kommun

[21] Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar,
[22] I Jönköpings län ligger det regionala utvecklingsansvaret på Region Jönköpings län.

åtagit sig att bygga 14 000 bostäder. Tranås kommun har åtagit sig att bygga 200 - 500 bostäder och Värnamo kommun har åtagit sig att bygga 1 770 bostäder. Detta kan ge en total ökning av antalet bostäder i Jönköpings län med minst 15 970, enbart kopplats till höghastighetsjärnvägen.

Utvecklingen av bostadsbeståndet går i en positiv riktning. Denna trend kan ses i samtliga kommuner, men den är starkast i Jönköpings kommun. Sammanlagt har flerbostadshus ökat mest, men även flerbostadshus och specialbostäder ökar.



Figur 34. Förändringar i bostadsbeståndet i Jönköpings län 2015, källa: SCB.

Bostadsproduktion under perioden 2018 - 2029

I samband med framtagandet av Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 har länets kommuner redovisat det förväntade antalet tillkommande bostäder och den geografiska fördelningen mellan central

ort, småorter och landsbygd. Utifrån svaren kan ett antal konstateranden göras vilka bör beaktas i det fortsatta arbetet med infrastrukturplanering:

- Över 25 000 nya bostäder förväntas byggas
- Samtliga kommuner planerar för nya bostäder
- Huvuddelen av nyproduktionen förväntas ske i centralorterna
- Störst förväntad bostadsproduktion finns i Jönköping

De nya bostäderna möjliggör en kraftig befolkningsökning i hela länet vilket innebär att belastningen på transportsystemet kommer att öka. För att åstadkomma ett hållbart transportsystem borde detta vara en tydlig signal för fortsatta satsningar på en utbyggd kollektivtrafik.

Då huvuddelen av de nya bostäderna byggs i centralorterna, kommer troligtvis den största trafikökningen att vara mellan kommunernas centralorter och till och från regioncentrum. För en god framtida samplanering mellan infrastruktur, kollektivtrafik och bostadsproduktion bör det regionala stråktänkandet vara fortsatt grundläggande. Med utbyggda kollektivtrafikstråk och en kollektivtrafiknära bostadsplanering finns det mycket goda förutsättningar att skapa ett mer hållbart transportsystem i Jönköpings län.

Bärighetsklass BK4

Trafikverket fick i oktober 2016 uppdraget av regeringen att ta fram ett förslag på vilka statliga vägar som skulle vara lämpliga för en ny bärighetsklass, kallad BK4[23]. Trafikverket har en vision om att upplåta hela BK1-vägnätet som är godkänt för 64 ton för att i framtiden bli BK4 som är godkänt för 74 ton. De vägar som kan bli aktuella att tillhöra den nya bärighetsklassen BK4 är vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är möjligt och på vägar som redan idag klarar den tyngre vikten. Men det är viktigt att inte äventyra den önskade överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart, vilken innebär att klassningen ska förenkla de transporter som redan görs, men utan att vägtransporterna ökar.

Den totala längden av det föreslagna vägnätet är på strax under 800 mil för hela landet, vilket motsvarar cirka 8 procent av det statliga vägnätets totala längd och i genomsnitt cirka 17 procent av den totala väglängden i de berörda länen. Den begränsande storleken på det föreslagna vägnätet beror framförallt på att det finns brister i infrastrukturen, men även risken för överflyttningseffekter. Det finns dock ett behov av fördjupade analyser av risken för överflyttning för kritiska sträckor som exkluderats från den nya klassningen.

Omklassningen av bärighetsklassningen sker stegvis. Jönköpings län var inte med i den första öppningen av vägar med BK4 klassning, men förväntas ändå vara bland de första länen med hänsyn till den stora

[23] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/barighetsklass-bk4/ , 2018-01-12,

skogsindustri och annan tyngre industri med behov av vägar som klarar tung last.

Den träförädlande industrin i Jönköpings län består av 340 företag med cirka 7 700 anställda. De träförädlandeföretagen skapar cirka 4 758 miljonerkronor i förädlingsvärde och omsätter 21 700 miljonerkronor.[24]

Det finns en stark framtidstro inom skogsnäringen och stora investeringar görs i Småland. Skogen är en platsbunden resurs, och även om en allt större andel av befolkningen bor i de större tätorterna så är det i vår landsbygd skogsråvaran kommer produceras även i framtiden.

För Jönköpings län har den nya bärighetsklassningen en stor påverkan på skogsindustrins transporter. Det är viktigt att se Sverige som en helhet och ta hänsyn till var terminaler, godsstråk och andra viktiga noder finns vid den nya klassningen. Risken är annars att den nya klassningen inte uppfyller näringslivet transportbehov, att konkurrensen snedvrids och att den väntade förenklingen uteblir om den första eller sista kilometern saknas.

[24] Träförädlade industrin – branschanalys, Bisnode, 2017.

Ekonomiska ramar och sam- och medfinansiering

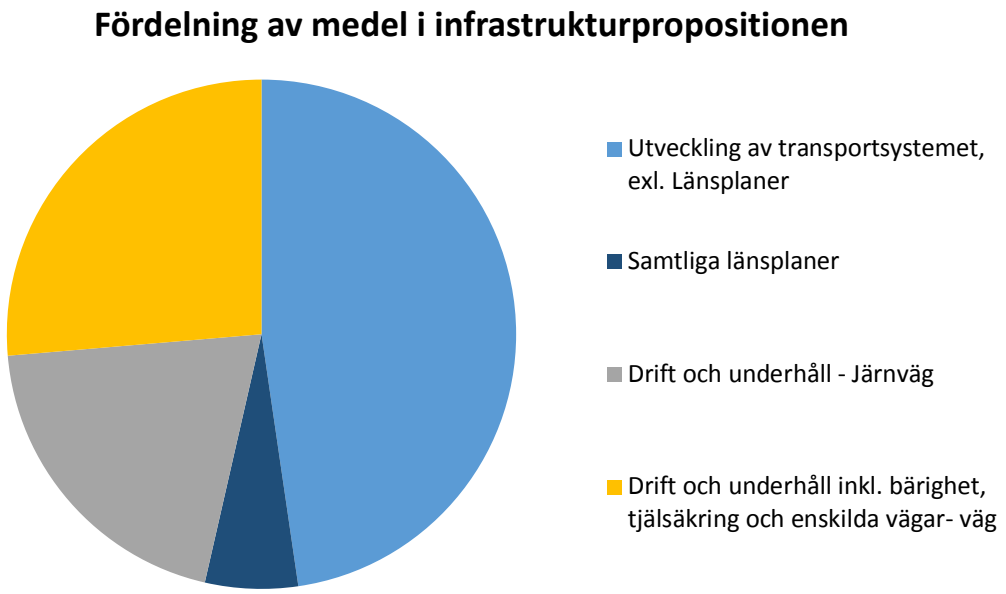
Ekonomiska ramar nationellt och regionalt

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor och omfattar följande delar:

- 333,5 miljarder kronor används till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplanerna,
- 125 miljarder kronor används till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar,
- 164 miljarder kronor används till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2018–2029.

Den preliminära planeringsramen för den regionala transportplanen för Jönköpings län för åren 2018–2029 är 1 378 miljoner kronor, vilket ger i snitt ungefär 114 miljoner kronor per år.



Figur 35. Föredelning av medel i infrastrukturpropositionen.

Principer för sam- och medfinansiering i statlig infrastruktur

Samfinansiering innebär att den regionala och nationella planen samverkar i att finansiera ett projekt. Medfinansiering innebär att kommuner, regioner eller privata organisationer och företag finansierar investeringar i statlig infrastruktur. Regeringen anser att volymen av åtgärder i nationell plan samt regionala planer kan utökas genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter. Trafikverket är ålagt att pröva möjligheten att få medfinansiering till varje planerat objekt som föreslås. All sam- och medfinansiering ska utgå från bidragsgivarnas nytta.

Förslag till åtgärder 2018–2029

Ambitionen i arbetet är att de åtgärder och åtgärdskategorier som lyfts fram ska ha en tydlig koppling till hållbar utveckling och tillväxt. Prioriteringen av åtgärder bygger på de planeringsförutsättningar som har beskrivits tidigare och följer nedanstående principer:

- Åtgärder som beskrevs i planen 2014–2025 ska genomföras,
- Länet ska ha en utvecklad och hållbar tågtrafik genom satsningar på järnväg,
- Utveckla funktionella stråk genom fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet,
- Satsningar för att uppnå långsiktigt hållbara resor genom fokus på gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik.

Planen delas in i tre olika tidsintervaller: år 1–3, år 4–6 och år 7–12. Enligt planeringssystemet ska identifierade brister beskrivas för åren 7–12, dessa kommer sedan att analyseras i åtgärdsvalsstudier. Detta innebär dock ingen strikt låsning till angivna år utan beskrivningen avser projektens mognadsgrad. Åtgärdsvalsstudierna mynnar ofta ut i en rad olika åtgärdsförslag. De kan vara både stora eller små och de kan vara sådana som kan genomföras i närtid eller de som kräver mer planering.

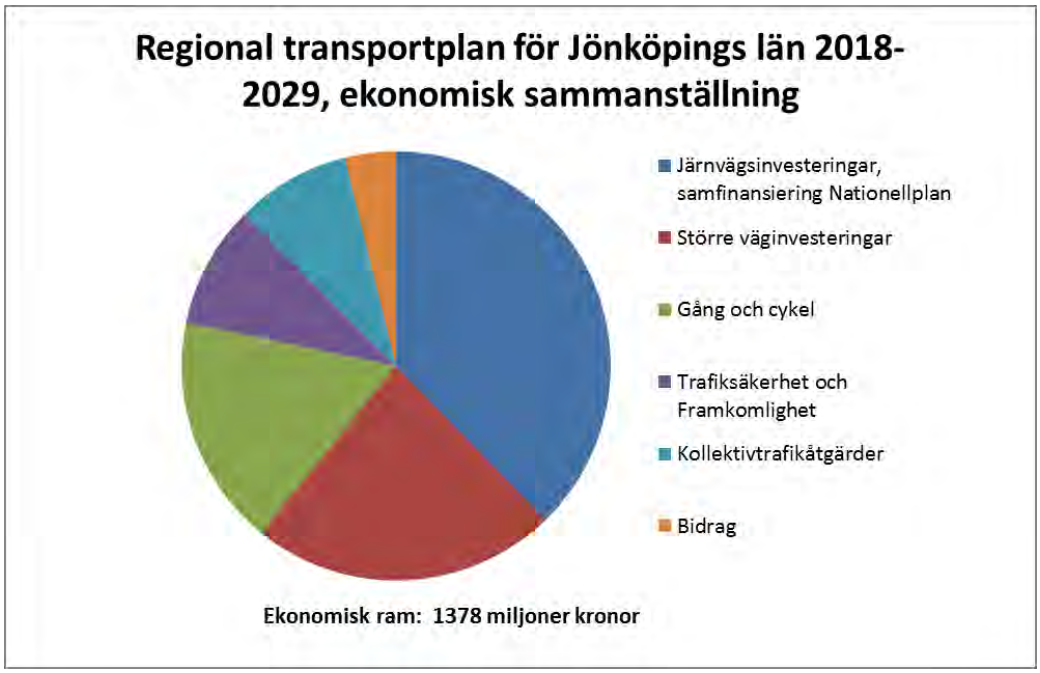
För investeringar med en uppskattad kostnad överstigande 25 miljoner kronor skall planen innehålla en mer detaljerad beskrivning av åtgärden.

För åtgärder där investeringskostnaden understiger 25 miljoner kronor görs inga detaljerade beskrivningar av planerade investeringar. Istället görs en beskrivning av kriterier för val av åtgärder. Planen innehåller dock inga kompletta åtgärdslistor utan endast de åtgärder som är planerade att genomföras i början av planperioden. I övrigt anges identifierade brister där exempelvis åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Dessa initieras av Trafikverket allt eftersom åtgärderna genomförs.

Det bör noteras att objekt som ligger år 7–12 ses mer som en beteckning på planeringslägen än en prognos för ett genomförande.

Planeringsram

Planeringsramen för perioden 2018–2019 uppgår till 1 378 miljoner kronor för åtgärder i Jönköpings län. Det är en ökning med 65 miljoner jämfört med den förra planperioden. Pengarna är enligt direktiv fördelade mellan åren vilket innebär en något större årlig tilldelning i slutet av planperioden. Åtgärderna delas upp i ett antal kategorier. Fördelningen framgår av diagrammet nedan.



Figur 36. Åtgärder i den regionala transortplanen för perioden 2018-2019.

Sam- och medfinansiering i nationell plan

Erfarenheterna från arbetet med tidigare planperioder[25] och det tydliga behovet av investeringar på länets järnvägsnät har gjort frågan om sam- och medfinansiering aktuell. För att nå målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län krävs en standardhöjning på länets järnvägar. Den direkta nyttan med dessa investeringar är till del regional, men de har även en positiv påverkan på nationell robusthet i systemet. Det finns därmed en logik att använda medel från den regionala transportplanen till att samfinansiera järnvägsinvesteringar i den nationella planen. De högst prioriterade järnvägstråken för denna planeringsperiod är Jönköpingsbanan och Y:et.

Medfinansiering av korsningsåtgärder i vägnätet med mera

Huvudinriktning för planering av korsningsåtgärder är att väl kända trafiksäkerhetsproblem på landsbygdsvägar, i en miljö utan exploateringsintressen, ska finansieras av den regionala planen.

Om ett vänstersvängfält eller en ny anslutning behöver byggas för att möjliggöra en exploatering, till exempel i form av bostads- eller industriområde, bör kommunal medfinansiering eftersträvas. Den som har störst nytta eller vinst av en åtgärd betalar också mest, vilket får avgöras i det enskilda fallet.

Om det handlar om att lösa ett befintligt trafiksäkerhetsproblem och samtidigt möjliggöra en kommunal exploatering kan en 50/50-fördelning vara utgångspunkten. I andra fall kan en trepartslösning sökas där aktuellt

[25] Planperioden 2010–2021 och 2014-2025.

företag, kommunen och staten (via den regionala transportplanen) vardera bekostar 33 procent. Staten, genom Trafikverket, tecknar dock endast avtal med berörd kommun. Om det handlar om en helt ny exploatering i ett läge utan lämplig angöring bör planerad anslutning betraktas som en exploateringsåtgärd som till fullo bör finansieras av berörd kommun/exploatör.

Medfinansiering av gång- och cykelvägar

Att fler väljer att cykla till arbete och studier och i mindre utsträckning gör korta resor med bil, förutsätter bra gång- och cykelvägar. Behoven och önskemålen att förbättra och bygga ut gång- och cykelstråk är stora. För bättre sammanhängande cykelinfrastruktur och fler satsningar på gång- och cykelvägar bör en samplanering och finansiering med berörd kommun eftersträvas. Behovet av samplanering är i första hand lokalt koncentrerat till tätorterna och deras närområde där det finns både kommunala och statliga vägar. I planen finns medel avsatta till gång- och cykelvägar främst för säker cykling för studie- och arbetspendling. För åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet kan berörd kommun få statlig medfinansiering med 50 procent.

När behovet av ny gång- och cykelväg ska bedömas, måste potentialen till ökad cykling vara en tungt vägande faktor. Under 2017 färdigställdes utredningen av potentialen för regionala cykelstråk längs det statliga vägnätet, vilket utgör grunden för det fortsatta arbetet. Huvudinriktning för planering av gång- och cykelvägar längs statliga vägar är 50/50-finansiering, det vill säga berörd kommun bidrar med 50 procent av kostnaden. Utgångspunkten är denna princip, men i det enskilda fallet tas det upp om fördelningen av nyttan är sådan att avsteg ska göras.

För gång- och cykelvägar längs vägar med låga trafikvolymer och för gång- och cykelväg som byggs huvudsakligen för turistiska motiv till exempel till badplatser, förutsätts en högre medfinansiering, utgångspunkten är att kommunen finansierar två tredjedelar av kostnaden.

Vid större ombyggnader av länets vägar till mötesfri landsväg eller dylikt, är utgångspunkten att projektet även ska tillgodose gång- och cykelbehovet och finansieringen av detta, det vill säga via den regionala- eller nationella transportplanen.

Järnväg – Samfinansiering nationell plan

Totalt 520 miljoner kronor

Åtgärdsbehoven för att upprusta länets järnvägar till en fullgod standard är mycket stora. I planerna för perioden 2014–2025 inrymdes åtgärder i en första etapp på Jönköpingsbanan och Y:et. De fortsatta etapperna för att utveckla länets järnvägar finansieras i huvudsak genom nationell plan. I den regionala planen avsätts dock betydande belopp för samfinansiering vilket innebär att ytterligare medel tillförs vilket möjliggör en snabbare,

kraftfullare och mer heltäckande upprustning av länets järnvägar än vad som annars hade varit möjligt.

De åtgärder som prioriteras för samfinansiering under planperioden 2018–2029 är följande:

- Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping: elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet.
- Åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor.

I Trafikverkets förslag till nationell plan finns elektrifiering av Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping med för genomförande under senare delen av planperioden. Region Jönköpings län ser dock att åtgärden bör genomföras tidigare och att den tidsmässigt bör samordnas med Länstrafikens inköp av nya fordon. En snabb elektrifiering av banan möjliggör en ny och enhetlig flotta av eldrivna tåg, men om investeringarna inte samordnas uteblir nyttorna. En god och kontinuerlig dialog mellan Region Jönköpings län (inklusive Jönköpings länstrafik), Trafikverket och berörda kommuner är därför av stor vikt för att säkerställa att åtgärden genomförs effektivt och snabbt så att investeringarnas nyttor inte uteblir. En mer detaljerad beskrivning av åtgärden på sträckan Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping finns i bilaga 1.

Åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor innebär ett paket av åtgärder med sikte på att alla regionala banor som trafikeras ska vara elektrifierade och hålla en god standard. Detta bland annat för att möjliggöra Länstrafikens vision om en enhetlig fordonsflotta bestående av eldrivna regionaltåg. Främst ska medlen användas till åtgärder som bedöms att de inte kan komma att prioriteras och finansieras full ut i nationell plan, och åtgärderna bör ha tydlig bäring på det långsiktiga målet att alla regionala banor ska elektrifieras. I vilken ordningsföljd de regionala banorna elektrifieras måste till stor del styras av banornas nuvarande standard, eftersom många sträckor kräver omfattande upprustning innan en elektrifiering är meningsfull.

En preliminär bedömning är att en lämplig ordning för elektrifiering är:

- Eksjö-Nässjö
- Nässjö-Vetlanda
- Värnamo-Halmstad (kräver samordning med åtgärder i Hallands län)

Att nå detta mål kräver kraftfulla reinvesteringar och underhållsåtgärder för att avhjälpa den låga standard, och det eftersatta underhållet på banorna. För att åstadkomma en hållbar tågtrafik på länets regionala banor krävs fortsatt planering och ett nära samarbete mellan Region Jönköpings län, Trafikverket och berörda kommuner.

Större väginvesteringar

Total 318 miljoner kronor

Till större åtgärder räknas objekt som har en investeringskostnad som överstiger 25 miljoner kronor. Huvudprincipen är att större investeringsobjekt ska föreslås efter en analys enligt den så kallade fyrstegsprincipen, där åtgärder i samtliga steg ska utredas och valda åtgärder genomförs i paket inom ramen för objekten. Stora objekt kan vara motiverade av skäl som till exempel: att eliminera stora hinder längs viktiga stråk eller då störningarna av trafiken är mycket omfattande, till exempel i form av besvärliga genomfarter i tätbebyggt område.

Större investeringsobjekt kännetecknas av mycket långa planeringstider, i vissa fall uppåt tio år. Inte minst med tanke på den arbetsinsats som fordras måste planläggningsarbetet koncentreras till ett begränsat antal investeringsprojekt. Fastställda arbetsplaner har begränsad giltighetstid, det vill säga de måste genomföras inom en viss tid. Att avbryta en långt gången planering kan därför få stora konsekvenser. Det blir stora omställningsproblem och omfattande kapitalförstöring.

Utgångspunkt för prioritering av större objekt:

- Pågående objekt eller objekt som finns med i nu gällande plan ska fullföljas.
- Investeringar görs i funktionella stråk.
- Samordning ska ske med andra åtgärder.

För de större investeringarna tar Trafikverket fram ett omfattande underlagsmaterial i form av så kallade samhällsekonomiska bedömningar.

I plandokumentet redovisas en kortversion av den samhällsekonomiska bedömningen för respektive stort investeringsobjekt. Det fullständiga materialet finns att läsa på Trafikverkets hemsida[26].

De större väginvesteringar som prioriteras inom den regionala transportplanen för 2018–2029 är:

- Riksväg 32 Sunneränga–Marbäck
- Riksväg 32 Traneryd–Tranås S
- Riksväg 27 förbi Bor-Bredasten
- Riksväg 27 Bredaryd-Anderstorp
- Väg 842 förbi Tenhult.

Riksväg 32 Sunneränga–Marbäck är i slutskedet av genomförandet och objektet riksväg 32 Traneryd–Tranås S som innebär mittseparering i befintlig sträckning planeras genomföras i närtid. Riksväg 27 förbi Bor inrymdes delvis i den regionala planen 2014–2025, objektet har förlängts vilket innebär att projektet sträcker sig från Bredasten vid E4 och förbi

[26] www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/

Bor samhälle. Med anledning av förslaget i nationell transportplan att samfinansiera mittsepareringsobjekt i regional plan tillkommer objektet på riksväg 27 Bredaryd-Anderstorp. För objektet väg 842 förbi Tenhult finns stora vinster i samplanering med en ny järnvägssträckning Byarum–Tenhult.

Gång- och cykelåtgärder

Totalt 240 miljoner kronor under perioden

Gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar

120 miljoner kronor avsätts för utbyggnad av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet, medlen fördelas med en tyngdpunkt under planens första år. Medlen ska fördelas jämnt mellan regionala cykelstråk och lokala behov av förbättrad cykelinfrastruktur.

Medel ska användas till åtgärder som möjliggör att fler väljer att cykla till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Potentialen för ökat cyklande finns främst lokalt, men även i längre stråk. Inte minst har det ökade användandet av elcyklar tydliggjort behovet av att planera för längre regionala och kommungränsöverskridande cykelstråk.

De längre regionala cykelstråk som bedöms ha störst potential beskrivs i avsnittet ”Gång- och cykelvägar”. För genomförandet av dessa regionala cykelstråk kommer Trafikverket att genomföra åtgärdsvalsstudier.

För att tillvara ta potentialen för ett ökat cyklande lokalt krävs en nära dialog mellan berörd kommun och Trafikverket. I planen anges inga specifika lokala gång- och cykelåtgärder, utan dessa planeras av Trafikverket och berörd kommun i samråd med Region Jönköpings län enligt den årliga planeringscykel som beskrivs i avsnittet ”Genomförande och uppföljning”.

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät

120 miljoner kronor avsätts för statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder längs kommunala gator.

Normalt medges femtioprocentiga bidrag till kommunerna för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, vilket ofta innebär satsningar på gång- och cykelvägar inom tätbebyggt område. Med utgångspunkt från denna princip görs en bedömning i varje enskilt fall om fördelningen av nyttan är sådan att avsteg från principen ska göras. Detta med anledning av den kraftigt ökade budgeten, vilken kan ge en snedvridning av medel med anledning av kommunernas olika ekonomiska förutsättningar. Fördelningen av medel måste även vara geografiskt balanserad. Pengarna fördelas årligen av Trafikverket till kommunerna.

För gång- och cykelvägar är målet är att möjliggöra säker cykling för så många som möjligt. Trafiksäkerhetsaspekten och potentiellt antal cyklande är två viktiga parametrar.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

127 miljoner kronor avsätts för åtgärdsområdet Trafiksäkerhet och framkomlighet och omfattar åtgärder med en investeringskostnad understigande 25 miljoner kronor. Många av de åtgärder som beskrivs i denna kategori kan resulterar i åtgärder som kostar mer än 25 miljoner kronor och därmed betecknas som större väginvesteringar. Det finns där med en tydlig koppling mellan dessa två kategorier av åtgärder. Åtgärder relaterade till den pågående hastighetsöversynen ska övervägas i första hand. Åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet innehåller åtgärder i kategorierna:

Mittseparering, övriga trafiksäkerhetsåtgärder samt framkomlighetsåtgärder.

Trafiksäkerhetsåtgärderna syftar till att minska antalet döda och svårt skadade i trafiken. I första hand ska mötesseparering och sidoområdesåtgärder prioriteras. En mindre del av ramen kan användas för korsningsåtgärder och övriga trafiksäkerhetsåtgärder. Åtgärderna som genomförs inom området för trafiksäkerhetsåtgärder ger i första hand positiva effekter för trafiksäkerheten i länet. Genom en kraftfull satsning på mittseparering av framför allt de mest trafikerade stråken möjliggörs även en skyltad hastighet på 100 km/h enligt det nya hastighetssystemet. Detta är även ett viktigt steg för att skapa funktionella stråk med hög tillgänglighet och framkomlighet.

Mittseparering

Mittseparering av befintliga vägar är en åtgärd som höjer trafiksäkerhetsstandarden och tillgängligheten då skyltad hastighet oftast är högre än på motsvarande vägar utan mittseparering. Ett riktvärde för när åtgärden är motiverad, är på stråk med trafikmängder över 4 000 fordon per dygn.

Prioritet ges till åtgärder längs de funktionella stråken där trafikmängden är störst. För att få ett så kostnadseffektivt genomförande som möjligt eftersträvas en samordning med beläggningsåtgärder för dessa projekt. Prioriteringsordningen styrs därmed till stor del av beläggningsbehovet på olika sträckor. För vissa stråk kan åtgärdsvalsstudier behöva genomföras för att tar reda på vilka sträckor som kan åtgärdas inom ramen för dessa åtgärdsområden och vilka sträckor som kräver mer kostsamma åtgärder. Aktuella stråk är riksvägarna 27, 30, 31 och 32.

Övriga trafiksäkerhetsåtgärder

Trafiksäkerhetsåtgärder omfattar förutom mittseparering bland annat sidoområdesåtgärder samt korsningsåtgärder och andra punktinsatser på hela det regionala vägnätet. För övriga trafiksäkerhetsåtgärder anges inga specifika objekt utan dessa planeras av Trafikverket och berörd kommun i samråd med regionförbundet enligt den årliga planeringscykel som beskrivs i avsnittet ”Genomförande och Uppföljning”.

Framkomlighetsåtgärder
Framkomlighetsåtgärder syftar till att på olika sätt förbättra tillgängligheten i transportsystemet, framför allt på det vägnät som inte utgörs av de funktionella stråken. Ramen kan även användas för breddning av smala vägar i samband med att bärighetsåtgärder som ingår i den nationella planen genomförs, samt för åtgärder som underlättar näringslivets transporter eller andra mindre tillgänglighetsförbättringar på det finmaskiga vägnätet.

Kollektivtrafikåtgärder

Totalt 120 miljoner kronor under perioden

Kollektivtrafikåtgärder längs statliga vägar
60 miljoner kronor, eller cirka 5 miljoner kronor per år, avsätts för utbyggnad av kollektivtrafikanläggningar längs det statliga vägnätet. De kollektivtrafikåtgärder som genomförs ska kopplas till Länstrafikens hållplatsstrategi och dokumentet *bytespunkter i Jönköpings län*[27].

I planen anges inga specifika åtgärder för kollektivtrafik utan dessa planeras av Trafikverket och berörd kommun i samråd med Region Jönköpings län enligt den årliga planeringscykel som beskrivs i avsnittet ”Genomförande och uppföljning”. Prioritering av medel utgår från dokumentet *Bytespunkter i Jönköpings län*, men ytterligar utredningar kan krävas utöver dokumentet.

Statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät
Totalt avsätts 60 miljoner kronor under perioden.

Normalt medges femtioprocentiga bidrag till kommunerna för åtgärder för kollektivtrafik. Pengarna fördelas årligen av Trafikverket till kommunerna. Fördelning av medel för kollektivtrafikåtgärder sker i dialog med Länstrafiken och kopplingen till deras planer och strategier ska vara vägledande. Prioritering av medel utgår från dokumentet *Bytespunkter i Jönköpings län* som även beskrivs ovan, men ytterligare utredningar kan krävas utöver dokumentet.

Bidrag

Totalt 53 miljoner kronor, eller cirka 4,4 miljoner kronor per år

Bidrag fördelas på två kategorier: driftbidrag till icke statliga flygplatser och investeringsbidrag till enskilda vägar.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser
28 miljoner kronor, cirka 2,3 miljoner kronor per år

I mars 2012 beslutade regeringen om fördelning av driftbidrag till icke statliga flygplatser.[28] Beslutet innebar att de ekonomiska ramarna för

---

[27] Bytespunkter i Jönköpings län, Jönköpings Länstrafik, 2017-05-18. Dokumentet beskrivs även på sidan 56.
[28] Dnr N2011/3754/TE, N2012/1670/TE.

länsplanerna för perioden fram till 2021 i berörda län utökades. För Jönköpings län innebar detta cirka 2,3 miljoner kronor per år. Beslutet klargjorde att ”de medel som tillförs berörda län kan användas för drift till ickestatliga flygplatser eller till andra åtgärder i det regionala trafiksystemet”. I direktivet för åtgärdsplaneringen 2018–2029 finns inga riktlinjer för driftbidrag utan det står varje län fritt hur denna fråga skall hanteras. I planen behålls driftbidraget för hela planperioden på samma nivå som tidigare.

Enskilda vägar

Totalt avsätts 25 miljoner kronor under perioden

Medel avsätts även för investeringar på det enskilda vägnätet. I normalfallet utgör bidragsdelen 70 procent av kostnaden. Fördelningen sker utifrån av Trafikverket inventerade behov, exempelvis broförbättringar som en mindre vägförening inte kan bära kostnaden för själv.

Ekonomisk sammanställning

Regional transportplan för Jönköping län 2018-2029

Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 ekonomisk sammanställning (Mnkr)

Åtgärder	Total-kostnad	Tidigare	År 1-3 2018-2020	År 4-6 2021-2023	År 7-12 2024-2029	Summa 2018-2029	Kommentar
Järnvägsinvesteringar, samfin Nat plan			**60**	**150**	**310**	**520**	
Elektrifiering, ökad kap. och höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping	1500			110	190	300	avtal
Åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor			60	40	120	220	
Större väginvesteringar			**90**	**80**	**148**	**318**	
v. 32 Sunneränga-Marbäck	176	126	50			50	
v. 32 Traneryd - Tranås S	40		40			40	
v. 27 Förbi Bor - Bredasten	203			80	55	135	Nat.plan 1/3
v.27 Bredaryd-Anderstorp	90				60	60	Nat.plan 1/3
v.842 förbi Tenhult	33				33	33	Samordn. med Y:et
Gång och cykel			**80**	**60**	**100**	**240**	
- Längs statlig väg						120	
- Medfinansiering till kommuner						120	
Trafiksäkerhet och Framkomlighet			**37**	**21**	**69**	**127**	
Kollektivtrafik			**35**	**30**	**55**	**120**	
- Längs statlig väg						60	
- Medfinansiering till kommuner						60	
Bidrag			**13**	**13**	**27**	**53**	
Driftbidrag till icke statliga flygplatser						28	
Enskilda vägar						25	
Summa			**315**	**354**	**709**	**1378**	**(Mn kronor)**

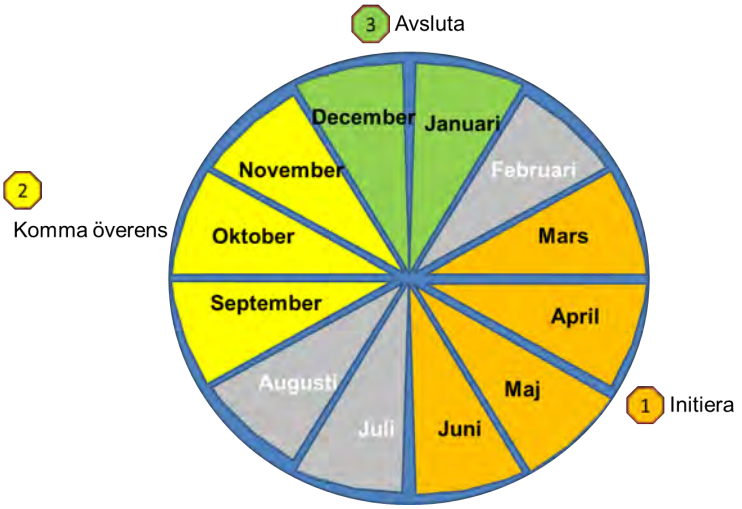
Genomförande och uppföljning

Ansvaret för att genomföra åtgärderna i den regionala transportplanen åligger Trafikverket. Genom den årliga statsbudgetprocessen tilldelas Trafikverket pengar bland annat för genomförandet av transportplanerna. Den regionala transportplanen för Jönköpings län är styrande för hur dessa pengar satsas i Jönköpings län.

För att möjliggöra ett rationellt och effektivt genomförande av planen är det viktigt med en bra dialog mellan Trafikverket, länets kommuner, Region Jönköpings län och andra berörda intressenter. Det är många faktorer som påverkar genomförandet av planerna. Förutom den årliga tilldelningen av pengar spelar den fysiska planeringen stor roll. Om den fysiska planeringen försenas genom exempelvis överklaganden, är det viktigt att det finns en flexibilitet i planeringen så att andra åtgärder kan genomföras istället. Likaså är det viktigt att hela tiden försöka hitta synergieffekter med andra åtgärder i transportsystemet. Exempelvis finns det stora samordningsvinster mellan beläggningsarbeten och mittseparering i befintlig sträckning.

Av denna anledning är planen strukturerad på ett sätt som medger en succesiv specificering av åtgärderna och justeringar mellan enskilda år.

Detta sker inom ramen för Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, där även tilldelningen av medel sker. För att strukturerar detta arbete har Trafikverket tagit fram en modell för den årliga verksamhetsplaneringen.



Figur 37. Årshjul för Trafikverkets verksamhetplanering.

Modellen innebär att i början av året inleder Trafikverket diskussionen om kommande år med framför allt kommuner och Region. När de ekonomiska förutsättningarna klarnar och läget i den fysiska planeringen blir känt kan parterna bli överens om förslaget till åtgärder för kommande år, verksamhetsplanen innehåller även en utblick för efterföljande år. När verksamhetsåret är slut görs en uppföljning av genomförda åtgärder som stäms av mot planen och bildar underlag inför kommande år.

45
4537 CCX4

Bilagor

Bilaga 1. Åtgärder i Nationell plan

Den 31 september 2017 offentliggjorde Trafikverket förslaget till den nationella planen för transportsystemet 2018-2019. Planen omfattar åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. Det är åtgärder som enligt Trafikverket ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

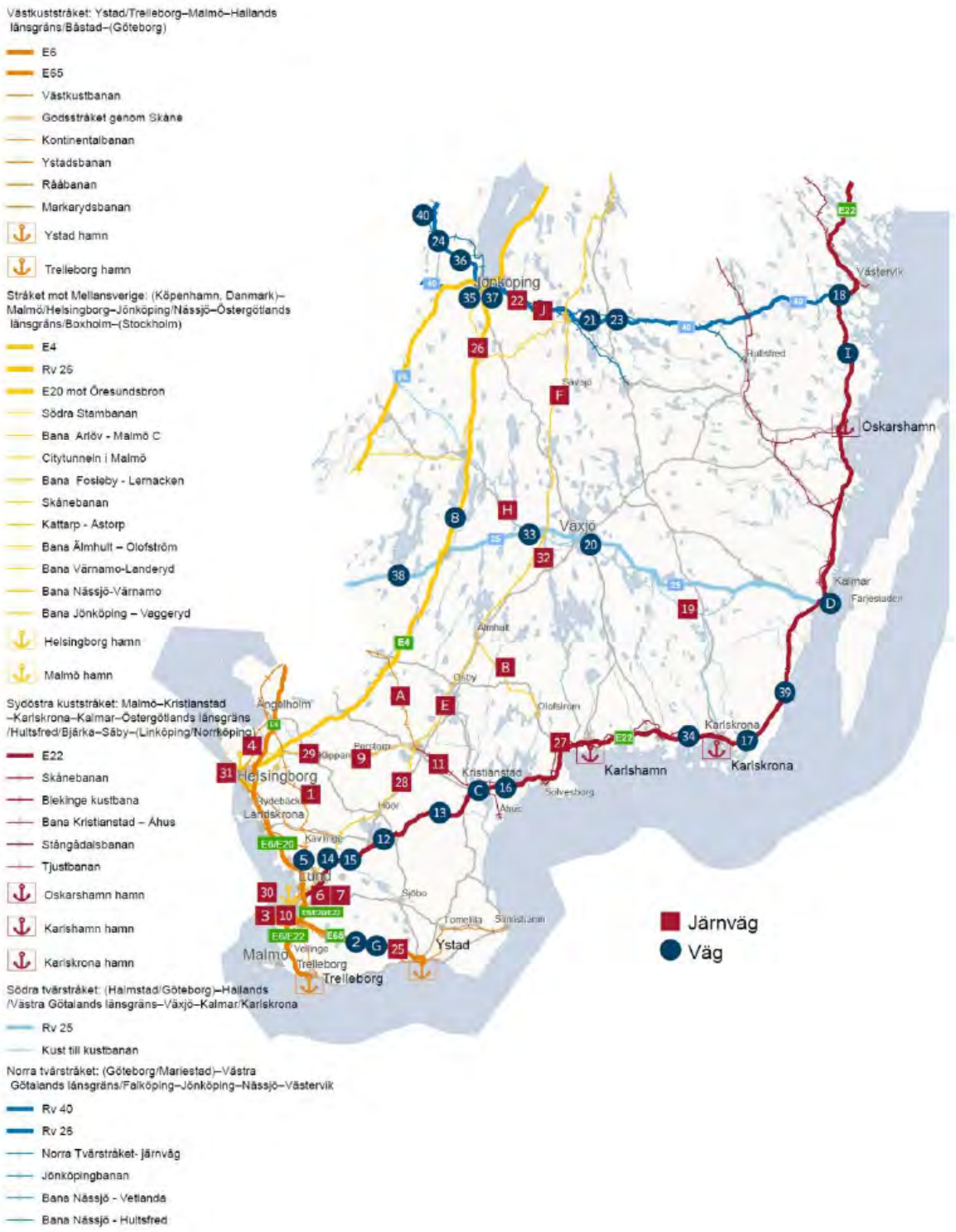
De regionala tillväxtmotorerna i tillväxtområdena har stor betydelse för sin omgivning, där ett ömsesidigt utbyte mellan stad och omland är centralt för utvecklingen. Kollektivtrafikens utveckling har haft en nyckelroll för tillväxten och det finns behov av att utvidga arbetsmarknadsregionerna genom utvecklade resmöjligheter och kortare restider mellan de regionala tillväxtområdena.

Sett till arbetsmarknadsregioner så finns det relativt stora skillnader i södra Sverige. I de glesa strukturerna återfinns flera namnkunniga och globalt konkurrenskraftiga företag, som har utmaningar avseende kompetensutveckling och matchningar på arbetsmarknaden. Det är därför viktigt att det går att arbetspendla med kollektivtrafik på väg och järnväg även i områden som är relativt glest befolkade.

De areella näringarna har en stor betydelse för regionens utveckling. De småländska skogarna är det starkaste producerande skogsområdet i Sverige med drygt 20–25 procent av rikets skogstillväxt.

Södra Sverige omfattar Blekinge län, Jönköpings län, Kalmar län, Kronobergs län och Skåne län. För dessa har fem viktiga stråk identifierats:

- Västkuststråket: Ystad/Trelleborg–Malmö–Hallands länsgräns/Båstad (Göteborg)
- Stråket mot Mellansverige: (Köpenhamn, Danmark)–Malmö/Helsingborg– Jönköping/Nässjö–Östergötlands länsgräns/Boxholm–(Stockholm)
- Sydöstra kuststråket: Malmö–Kristianstad–Karlskrona–Kalmar–Östergötlands länsgräns/Hultsfred/Bjärka–Säby–(Linköping/Norrköping)
- Södra tvärstråket: (Halmstad/Göteborg)– Hallands/Västra Götalands länsgräns–Växjö–Kalmar/Karlskrona
- Norra tvärstråket: (Göteborg/Mariestad)– Västra Götalands länsgräns/Falköping–Jönköping–Nässjö–Västervik



Figur 1. Förslag till åtgärder i södra Sverige, Trafikverket.

Trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas nedan är de som planeras för genomförande under planperiodens första halva. De kan dock komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. Förslagen som avser Jönköpings län listas nedan.

#	Trimnings- och miljöåtgärder, i Jönköpings län
F	Sävsjö station, tillgänglighetsanpassning
H	Mellanblocksignal Alvesta-Rydaholm
J	Forserum, planskild plattformsförbindelse

Namngivna investeringar under planperioden

Sammanfattningsvis innebär förslagen ett antal större förbättringar av vägar och järnvägar. I Jönköpings län ingår bland annat upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Jönköping-Nässjö och Värnamo (Y:et). Dessutom sker att stort antal förbättringar av mindre karaktär.

Nedan listas de investeringar som planeras under planperioden 2018-2019 för Jönköpings län.

#	Namngivna investeringar under planperioden, i Jönköping län
21	Riksväg 40 Nässjö-Eksjö
22	Järnvägen Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet
23	Riksväg 40 förbi Eksjö
24	Riksväg 26 Månseryd–Mullsjö (pågående)
26	Järnvägen Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)
35	E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält
36	Riksväg 26 Hedentorp–Månseryd
37	E4 genom Jönköping, additionskörfält
40	Riksväg 26 Mullsjö–Slättäng

Investeringar som pågår 2018

Riksväg 26, Månseryd–Mullsjö

Ombyggnation av vägen pågår under 2018. Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantgrupper längs den aktuella sträckan. Vägen är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad via Jönköping till Kristinehamn. Sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Mullsjö/sydöstra Skaraborg och Jönköping.

Ombyggnationen görs eftersom olycksrisken längs sträckan är stor och framkomligheten dålig i högtrafik. Sträckan är även särskilt drabbad av viltolyckor. Vägen får en ny sträckning och blir mötesfri motortrafikled med omväxlande ett respektive två körfält, hastigheten kan höjas till 100 kilometer per timme. Viltstängsel och viltpassager ingår i objektet. Den gamla vägen blir kvar som lokalväg.

Investeringar som föreslås för byggstart 2018-2020

Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 kilometer/timme och ökad kapacitet

Investeringar planeras på Jönköpingsbanan som är en enkelspårig järnväg som går mellan Skövde och Nässjö via Jönköping. Banan har täta mötesstationer (totalt nio stycken på sträckan Sandhem–Nässjö) och en relativt högt kapacitetsutnyttjande. Samtidigt har den inte fullt så konkurrenskraftiga restider som skulle vara möjligt.

Syftet med investeringen i samtidig infart på nio befintliga mötesstationer innebär att öka möjligheten att köra fler tåg och minska störningskänsligheten, samt möjliggöra för kortare restider eftersom hastigheten kan höjas till 160 kilometer per timme och ge snabbare tågmöten. Samtidig infart innebär att tågen kan köra in på stationen samtidigt och därigenom slippa vänta på att det andra tåget ska komma in på stationen och lämna utfarten fri.

Investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021-2023

Riksväg 40, Nässjö–Eksjö

Riksväg 40 sträcker sig mellan Göteborg och Västervik och är en viktig väst-östlig förbindelse. Den binder samman E6 och E4 med E22. Vägen rekommenderas för transporter med farligt gods. Vägen är smal och har dålig plan- och profilstandard. Vintertid medför den branta backen vid Tannarp problem med framkomligheten för framför allt tung trafik.

Syftet med investeringen är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den sträckan. Vägen byggs om till mötesfri väg med mestadels omväxlande ett respektive två körfält. Totalt är det 14,1 kilometer, varav 8,8 kilometer utgör breddning av befintlig väg och 5,3 kilometer utbyggnad i ny sträckning, till stor del nära befintlig väg. Detta möjliggör en hastighet om 100 kilometer per timme.

Längs sträckningen byggs även en belagd gång- och cykelväg, delvis som separat gång- och cykelväg, delvis i kombination med lokalvägar.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden (efter 2023)

E4, Genom Jönköping, additionskörfält

E4 och riksväg 40 är mycket viktiga vägar som förbinder de tre storstadsområdena i Sverige. Genom Jönköping har vägarna även en viktig regional och lokal funktion. Förutom den stora volymen av långväga trafik har den 9 kilometer långa sträckan Råslätt–Huskvarna S sju trafikplatser. Den lokala trafiken är omfattande det ger många störningar och stopp i trafiken.

Syftet med investeringen är att öka kapaciteten och framkomligheten samt att minska risken för incidenter och stopp i trafiken. Byggnationen avser

additionskörfält i båda riktningarna mellan trafikplatserna Ryhov och A6, Ekhagen och Österängen samt mellan Österängen och Huskvarna södra, totalt 4 kilometer i varje riktning. Delvis används befintlig vägbana men breddning kommer också att krävas. Ny järnvägsbro behövs mellan Ekhagen och Österängen.

Riksväg 40, Förbi Eksjö

Väg 40 går genom Eksjö tätort, detta skapar en intressekonflikt mellan framkomlighet för genomfartstrafiken och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö. På sträckan finns fyra cirkulationsplatser, en trafiksignal och en plankorsning med järnvägen.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny väg byggs söder om Eksjö tätort. Vägen byggs med omväxlande ett respektive två körfält, det möjliggör en hastighet om 100 kilometer per timme.

Riksväg 26, Mullsjö–Slättäng

Riksväg 26 är en viktig förbindelseväg som sträcker sig från Halmstad till Mora via Jönköping och Kristinehamn och korsas av väg 47 är en viktig förbindelse mellan Jönköping och Trollhättan. Vägen utgör även en viktig pendlingsväg mellan sydöstra Skaraborg, Mullsjö och Jönköping. Vägen är smal och har brister i profilstandard. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar. Olycksrisken är stor och framkomligheten låg i högtrafik.

Syftet med investeringen är att förbättra framkomligheten och öka säkerheten längs sträckan. Vägen byggs om till mötesfri väg med omväxlande ett respektive två körfält. Genom Broholm (1,5 kilometer) genomförs mindre trafiksäkerhetsåtgärder. Ombyggnationen gör det möjligt med en hastighet på 100 kilometer per timme. Viltstyrningsåtgärder genomförs på hela sträckan. En gång- och cykelbana byggs mellan norra infarten till Mullsjö och Broholm.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Vägen har kapacitetsproblem med delvis långa köer som följd. E4 har en låg standard genom trafikplatsen, med bland annat enbart ett körfält per riktning, en tvär kurva vid påfarten mot riksväg 40 och väjningsplikt på rampen från centrum mot E4.

Syftet med investeringen är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. Ombyggnationen innebär att E4 görs genomgående i trafikplatsen och nya på- och avfartsramper byggs från E4 till befintlig del av trafikplatsen. Ramper i befintlig trafikplats kompletteras och justeras. I ombyggnationen ingår additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Ljungarum och trafikplats Ryhov.

Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

Järnvägen är i dag enkelspårig och oelektrifierad. Restiderna i stråket Jönköping–Vaggeryd–Värnamo är inte konkurrenskraftiga och påverkar näringslivets möjligheter till såväl tillväxt som kompetensförsörjning, samt arbets- och studiependling. Fortsatt trafikering med persontåg Jönköping–Värnamo förutsätter elektrifiering eftersom Länstrafiken inte har några planer på att köpa in nya dieseltåg när de gamla behöver bytas ut. Terminalerna Torsvik och Båramo skulle med elektrifierade spår spela en viktig roll för att flytta över ökade godsvolymer från väg till järnväg. Stora investeringar i form av mötesspår, fjärrblockering och spårbyte har genomförts på södra delen av sträckan. Objektet bedöms av de berörda kommunerna: Jönköping, Värnamo och Vaggeryd, möjliggöra byggnation av cirka 5 000 bostäder av blandad karaktär. Detaljplanering pågår för merparten av bostäderna. En stor andel beräknas vara klara 2025.

Syftet med investeringen är att förbättra restiden och att skapa förutsättningar för attraktiva och hållbara person- och godstransporter. Järnvägssträckan ska elektrifieras mellan Värnamo–Vaggeryd, Vaggeryd–Nässjö, Vaggeryd–Byarum samt Byarum–Torsvik. Det kommer även byggas en ny bansträckning mellan Byarum och Tenhult, totalt 24 kilometer. Byggnationen infattar även bullerskyddsåtgärder.

Riksväg 26, Hedenstorp–Månseryd

Vägen är viktig nationellt men även regionalt, främst för arbetspendling och godstransporter. Vägen är idag mötesfri med omväxlande ett respektive två körfält, men börjar nå kapacitetsgränsen. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns en plankorsning.

Syftet med investeringen är att öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten på sträckan och vid trafikplatserna Åsens gård och Klämmestorp. Den befintliga vägen ska breddas och byggas ut till två körfält i vardera riktningen, cirka 16 meters bredd. Trafikplats Åsens gård kompletteras med accelerations- och retardationsfält. Ny trafikplats av enkel typ byggs vid Klämmestorp. Totalt omfattar objektet åtgärder längs en 7 kilometer lång sträcka.

Utökad ram 10 procent

Nedan redovisas ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget om Trafikverket får en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, i Jönköpings län
Rv 26 Smålandsstenar–Gislaved
Forserum, tretågsstation
Nässjö–Eksjö, elektrifiering

Utpekade brister

Trafikverket använder begreppet *utpekad brist* för att uppmärksamma regeringen på att dessa sannolikt kommer att behöva hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan. Förutsatt att regeringen ställer sig bakom förslagen till utpekade brister kommer Trafikverket att prioritera framtagande av ett fördjupat underlag så att det kommer att finnas mer kunskap om bristerna och möjliga åtgärder vid nästa planeringsomgång.

Utpekade brister i Jönköpings län
Linköping–Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider
Hässleholm–Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider
Borås–Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider

Bilaga 2. Samhällekonomiska bedömningar för större väginvesteringar

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium när åtgärder i transportsystemet ska prioriteras, både på kort och på lång sikt. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder.

Nedan finns de samhällsekonomiska bedömningar som tagits fram för de större väginvesteringar som planeras i Jönköpings län för perioden 2018-2029.

- Riksväg 32 Sunneräng – Marbäck
- Riksväg 27 Förbi Bor
- Länsväg 842 Förbi Tenhult

Ärendenummer: TRV 2012/29166
Framtagen av: Trafikverket, Niklas Alvaeus, 2013-05-08
Skickad till kvalitetssäkring av: Trafikverket, Niklas Alvaeus, 2013-05-08
Granskad och kvalitetssäkrad av: Trafikverket, Gunnel Bångman, 2013-06-05
Godkänd av: Trafikverket, Peo Nordlöf, 2013-06-10
Skede: Arbetsplan pågår

TRAFIKVERKET

Rv 32 Sunneränga - Marbäck, VSO060

1. Beskrivning av åtgärden

Nuläge och brister: Riksväg 32 mellan Vetlanda och Mjölby utgör en viktig koppling mellan Småländska höglandet och E4. Vägen är smal, har dålig linjeföring och saknar mötesseparering. Efter Bredestad börjar en lång stigning norrut med många utfarter och bebyggelse nära vägen.
Väglängd: 8,5 km
Vägstandard: Vanlig väg, 6 m, 70-80 km/h
Trafikmängd: 2 700 - 3 300 f/d, varav 17-20 % lastbilar

Åtgärdens syfte: Att förbättra trafiksäkerhet, framkomlighet och boendemiljö.

Förslag till åtgärd: Kostnaden för åtgärden är 176 mnkr i prisnivå 2013-06. Mellan Sunneränga och Bredestad breddas och mötesspereras vägen i befintlig sträckning. Därefter byggs vägen i ny sträckning öster om befintlig väg. Korsningen vid Bredestad utformas som trafikplats.
Väglängd: 8,7 km
Vägstandard: Gles mötesfri landsväg, 9 - 12,25 m, 100 km/h
Trafikmängd: Oförändrad

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad mnkr	+	Miljöeffekter som ej ingår i nettot	+	Övriga effekter som ej ingår i nettot	=>	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammanvägt)
37		*Försumbart*		*Försumbart*		*Lönsam*

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som *ingår* i den samhällsekonomiska kalkylen			
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram
Resenärer	*Restid: -25 ktim/år*	*144*	
Godstransporter	*Restid: -3 ktim/år*	*7*	
Persontransportföretag	*Ingen effekt*	*0*	
Trafiksäkerhet	*Dödade och svårt skadade: -0,4 DSS/år*	*103*	
Klimat	*CO2-utsläpp: +0,2 kton*	*-5*	
Hälsa	*Utsläpp av luftföroreningar*	*1*	
Landskap	*Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell*		
Övrigt	*DoU-kostnader: +0,3 mnkr/år*	*-7*	
Samh.ek investeringsk.	*Annuitetskostnad: +8,3 mnkr*	*-207*	
Nuvärde av nytta - samhällsekonomisk investeringskostnad		*37*	

Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK =	*0,18*	Informationsvärde NNK =	*HÖG*	Spann NNK =	*0,2 till 0,2*	NK =	*0,17*

Effekter som *inte ingår* i den samhällsekonomiska kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	*Försumbart*	*Försumbart*	*Ingår i kalkyl*
	Hälsa	*Positivt*		*Förbättrad boendemiljö längs befintlig väg*
	Landskap	*Negativt*		*Ny barriär*
Övrigt	Resenärer	*Försumbart*	*Försumbart*	*Ingår i kalkyl*
	Godstransporter	*Försumbart*		*Ingår i kalkyl*
	Persontransportföretag	*Försumbart*		*Ingen effekt*
	Trafiksäkerhet	*Försumbart*		*Ingår i kalkyl*
	Övrigt	*Försumbart*		*Ingen effekt*
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde			*Försumbart*	

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördel-nings-aspekt	Kön - Restid, reskost, restidsos (person)	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/I nter-nationellt	Länsvis fördelning	Kommun-vis fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Närings-gren	Trafikslag	Ålder	Åtgärds-specifik fördelnings-aspekt
Störst nytta/ fördel	*Män*	*Lokalt*	*Jönköping*	*Aneby*	*Resenärer*	*Ej bedömt*	*Bil*	*Personer mellan 18 och 65 år*	*Ej bedömt*
(störst) Negativ nytta/ nackdel	-	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Ej bedömt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Ej bedömt*

4. Transportpolitisk målanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	Medborgarnas resor	*Tillförlitlighet*	*Positivt bidrag*
		Tryggt & bekvämt	*Positivt bidrag*
	Näringslivets transporter	*Tillförlitlighet*	*Positivt bidrag*
		Nöjdhet & kvalitet	*Positivt bidrag*
	Tillgänglighet regionalt/ länder	*Pendling*	*Positivt bidrag*
		Tillgänglighet storstad	*Inget bidrag*
		Interregionalt	*Positivt bidrag*
	Jämställdhet	*Jämställdhet transport*	*Inget bidrag*
		Lika möjlighet	*Inget bidrag*
	Funktionshindrade	*Kollektivtrafiknätet*	*Positivt bidrag*
	Barn och unga	*Skolväg*	*Positivt bidrag*
	Kollektivtrafik, gång och cykel	*Gång & cykel, andel*	*Positivt bidrag*
		Kollektivtrafik, andel	*Negativt bidrag*
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	Klimat	*Överflyttning transportslag*	*Inget bidrag*
		Energi: transportsystemet	*Negativt bidrag*
		Energi: fordon	*Inget bidrag*
		Energi: infrastrukturhållning	*Negativt bidrag*
	Hälsa	*Människors hälsa*	*Positivt&Negativt*
		Befolkning	*Positivt*
		Luft	*Positivt*
		Vatten	*Positivt*
		Mark	*Inget bidrag*
		Materiella tillgångar	*Negativt*
	Landskap	*Landskap*	*Negativt*
		Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv	*Negativt*
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	*Positivt&Negativt*
	Trafiksäkerhet	*Döda & svårt skadade*	*Positivt bidrag*

Målkonflikter

Mål om ökad tillgänglighet står i det här fallet i konflikt med mål om begränsad klimatpåverkan och flera andra miljökvalitetsmål.

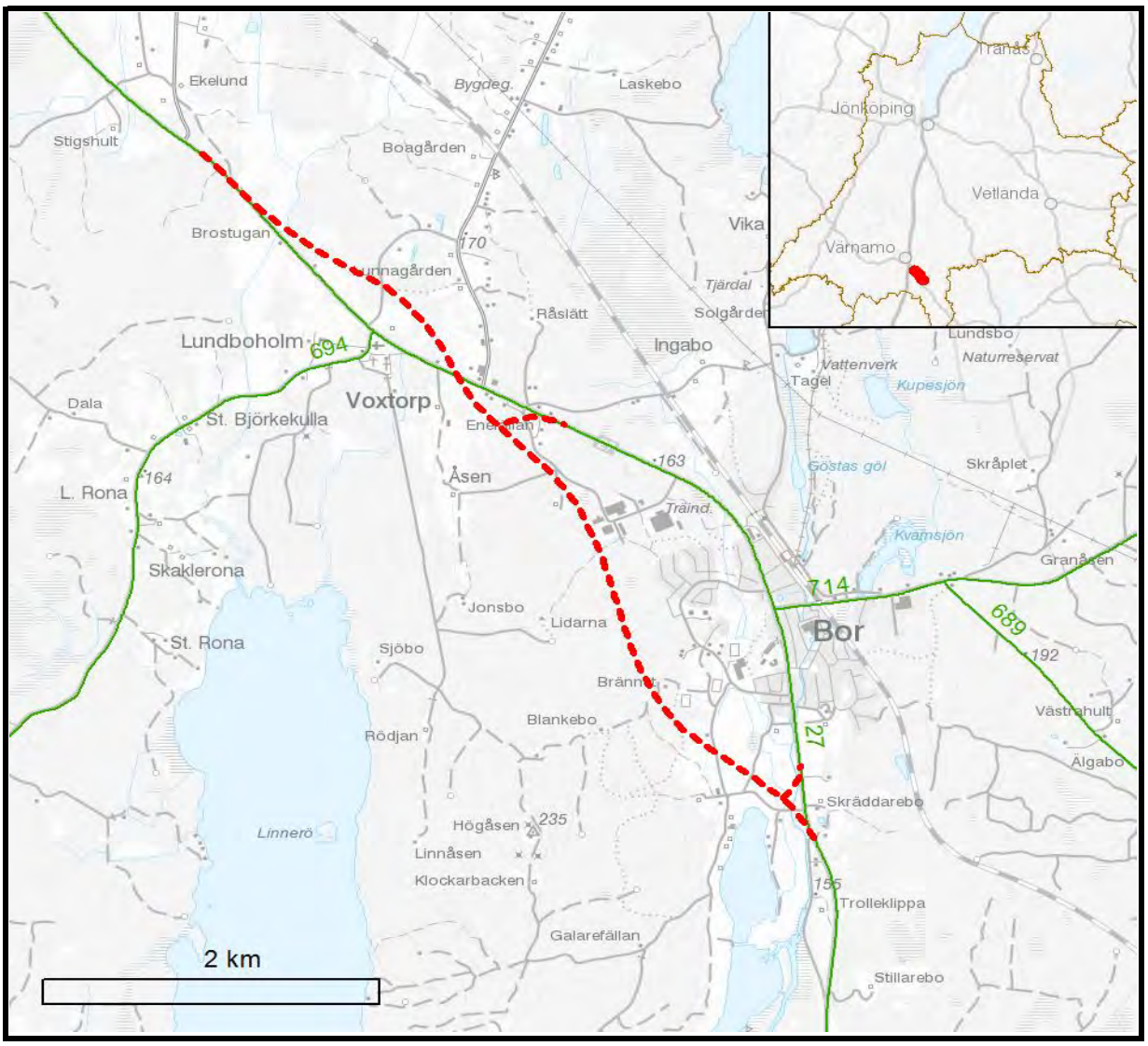
Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms bidra till en hållbar ekonomisk utveckling men ökad trafik och intrång i landskapet kan påverka den ekologiska hållbarheten negativt.

TRAFIKVERKET

Rv 27 Förbi Bor, VSO055

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige, samt för den regionala utvecklingen och pendlingen. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor. Genomfartstrafiken, med en hög andel tung trafik, som i dagsläget utgör cirka hälften av trafiken på väg 27 medför en låg trafiksäkerhet samt alstrar miljöstörningar, så som buller och utsläpp. Vidare medför trafiksäkerhetsåtgärder i samhället, en minskad framkomlighet för genomfartstrafiken.
Nuvarande sträckning av väg 27 innebär ett störningsmoment vid Voxtorps kyrka.

Åtgärdens syfte: Åtgärden syftar till att förbättra trafiksituationen i Bor och minska störningar för boende. Därutöver syftar åtgärden även till en kortare restid för genomfartstrafik på väg 27 och en förbättrad miljö vid Voxtorps kyrka.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 156,7 mnkr i prisnivå 2015-06.
En ny förbifart (6 km) byggs väster om Bor och öster om Voxtorp. Söder om Voxtorp kyrka byggs en trafikplats med anslutning till nuvarande väg 27.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
204		*Negativt*		*Försumbart*		*Lönsam*

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som *har värderats* i kalkylen			
	Exempel på effekter år 2040	Nuvärde (mnkr)	Diagram
Resenärer	*Restid personbil: -31,1 kftim/år*	*265*	
Godstransporter	*Restid lastbil: -5,8 kftim/år*	*61*	
Persontransp.företag	*Ej relevant*	*0*	
Trafiksäkerhet	*Dödade och svårt skadade: -0,34 DSS/år*	*91*	
Klimat	*CO2-utsläpp: 0,141 kton/år*	*-8*	
Hälsa	*Utsläpp av luftföroreningar*	*28*	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	*DoU-kostnad: 0,7 mnkr/år*	*-15*	
SamEk Inv.	*Annuitetskostnad: 10,2 mnkr/år*	*-218*	
Nettonuvärde		*204*	

Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK-i=	*0,93*	Informationsvärde NNK =	*MELLAN*	NNK-i_{KA}*=	#########	NNK-idu=	*0,88*

Effekter som *inte har värderats* i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		Bedömning	Sammanvägd bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Miljö	Klimat	*Försumbart*	*Negativt*	*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Hälsa	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Landskap	*Negativt*		*Stor negativ effekt på landskapet genom ny vägsträckning*
Övrigt	Resenärer	*Försumbart*	*Försumbart*	*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Godstransporter	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Persontransportföretag	*Försumbart*		*Marginell påverkan*
	Trafiksäkerhet	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Övrigt	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde			*Negativt*	*Stor negativ effekt på landskapet genom ny vägsträckning*

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- del-nings-aspekt	Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/I nter-nationellt	Län	Kommun	Trafi-kanter, trans-porter, externt berörda	Närings-gren	Trafikslag	Ålders-grupp	Åtgärds-specifik för-delnings aspekt
Störst nytta/ fördel	*Män*	*Regionalt*	*Jönköping*	*Värnamo*	*Resenärer*	*Neutralt*	*Bil*	*Vuxna: 18-65 år*	*Ej relevant*
(störst) negativ nytta/ nackdel	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Klimat: Externt berörda*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Ej relevant*

TRAFIKVERKET

4. Transportpolitisk målanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	**Medborgarnas resor**	Tillförlitlighet	*Positivt bidrag*
		Tryggt & bekvämt	*Positivt bidrag*
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	*Positivt bidrag*
		Nöjdhet & kvalitet	*Positivt bidrag*
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	*Positivt bidrag*
		Tillgänglighet storstad	*Inget bidrag*
		Interregionalt	*Positivt bidrag*
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	*Inget bidrag*
		Lika möjlighet	*Inget bidrag*
	Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	*Inget bidrag*
	Barn och unga	Skolväg	*Positivt bidrag*
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	*Positivt bidrag*
		Kollektivtrafik, andel	*Inget bidrag*
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	**Klimat**	Mängd person- och lastbilstrafik	*Negativt bidrag*
		Energi per fordonskilometer	*Negativt bidrag*
		Energi bygg, drift, underhåll	*Negativt bidrag*
	Hälsa	Människors hälsa	*Positivt*
		Befolkning	*Positivt*
		Luft	*Negativt*
		Vatten	*Inget bidrag*
		Mark	*Inget bidrag*
		Materiella tillgångar	*Bedöms inte fn*
	Landskap	Landskap	*Negativt*
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	*Negativt*
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	*Negativt*
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	*Positivt bidrag*

Målkonflikter

Åtgärden ger ökade trafiksäkerhet och ökad framkomligheten, hastighet. Den ökade framkomligheten och hastigheten ger ökad klimatpåverkan vilket innebär en målkonflikt.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam samt bidra till social hållbarhet genom bättre trafiksäkerhet och boendemiljö i Bor. Intrång i landskapet och främjande av biltrafik kan påverka ekologisk hållbarhet negativt.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:
2016-09-12, Henrik Carlsson, M4 Traffic

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:
2016-08-12, Linda Wahlman, ÅF Infrastructure

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:
2016-09-15, Niklas Alvaeus, trafikanalytiker, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:
2016-09-15

4.2 Skickad av (kontaktperson):
Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:
2016-12-08; Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:
2016-12-08; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:
2016-12-14; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:
2016-12-14; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:
Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: *Introduktion till Samlad effektbedömning*

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: *Kostnadsunderlag*

a) Peter Fredriksson, 2016-06-29, VSO055 Rv 27 Förbi Bor GKI 2016-06-29
b) Henrik Carlsson, 2016-09-12, omräkning invkostn_vso055

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Peter Fredriksson, 2016-08-28
a) VSO055 Klimatkalkyl_resultat
b) VSO055 klimatkalkyl_indata

Bilaga 4: *Arbets-PM EVA*

Henrik Carlsson, 2016-09-12, VSO055_Arbets-PM_EVA

Bilaga 5: *EVA-kalkyl*

Henrik Carlsson, 2016-09-12, 27 förbi bor_160912

Bilaga 6: *Trafikomfördelning*

Henrik Carlsson, 2016-09-06, 27 Bor Trafik_160906

Bilaga 7: *Beräkning*

Henrik Carlsson, 2016-09-12, ATK-justering_förbi Bor

Bilaga 8: *Bullerberäkning*

a) Henrik Carlsson, 2016-09-12, BEVA_förbi Bor
b) Henrik Carlsson, 2016-09-12, sträckor beva förbi Bor

Bilaga 9: *Företagsekonomisk konsekvensbedömning*

Linda Wahlman, 2016-09-13, vso055_fkb_160913

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Vägverket, 2001-09-26, Väg 27 förbi Bord, Vägutredning med miljökonsekvensbeskrivning

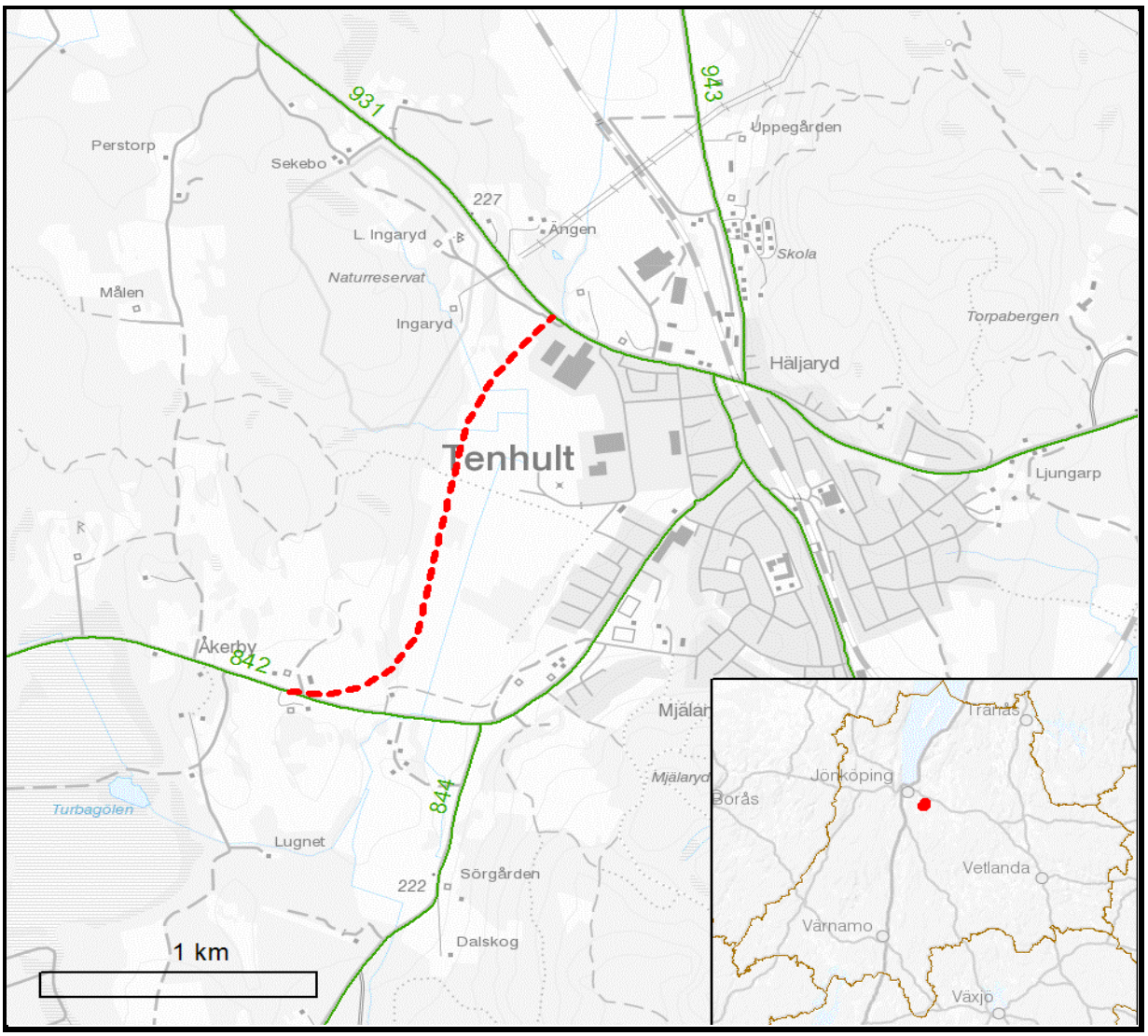
5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering

TRAFIKVERKET

Lv 842 Förbi Tenhult, VSY1860

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister: Väg 842 är en viktig förbindelse mellan rv 40 och E4 vid Torsvik. Den tunga trafiken har ökat på senare år. Vid Torsvik finns ett större verksamhetsområde med bland annat ett flertal logistikverksamheter. Torsviksområdet fortsätter att expandera kraftigt. Dessutom finns planer på att anlägga en kombiterminal. Söder om Tenhult ligger en av kommunens avfallsanläggningar vilket medför en del lastbilstransporter. Väg 842/826 går idag genom centrala Tenhult. Utmed vägarna finns såväl bostadsbebyggelse, verksamheter som centrumfunktioner. Fartdämpande hinder finns på vissa sträckor. Den tunga trafiken hänvisas till den kommunala Industrivägen i Tenhult. Befintlig väg genom Tenhult är 2,6 km lång och skyltad hastighet är 40-80 km/h.

Åtgärdens syfte: Syftet med åtgärden är att få bort den tunga trafiken från Tenhult och därigenom förbättra framkomligheten samt trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. SEB framtagen som underlag för långsiktig plan.

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 32 mnkr i prisnivå 2015-06.
Lv 842 får ny sträckning väst om Tenhult. Ny väg är 2,0 km lång vanlig väg och planeras för 80 km/h. Som väst-östlig koppling medför åtgärden cirka 0,1 km vägförkortning. Lokalisering skall samordnas med planerad ny järnväg.

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
53		*Försumbart*		*Försumbart*		*Lönsam*

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som *har värderats* i kalkylen			
	Exempel på effekter år 2040	**Nuvärde (mnkr)**	**Diagram**
Resenärer	*Restid personbil: -8,4 kftim/år*	*88*	
Godstransporter	*Restid lastbil: -1,8 kftim/år*	*23*	
Persontransp.företag	*Ej relevant*	*0*	
Trafiksäkerhet	*Dödade och svårt skadade: 0,04 DSS/år*	*-14*	
Klimat	*CO2-utsläpp: 0,02 kton/år*	*-1*	
Hälsa	*Utsläpp av luftföroreningar*	*1*	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	*DoU-kostnad: 0,1 mnkr/år*	*-2*	
SamEk Inv.	*Annuitetskostnad: 1,7 mnkr/år*	*-43*	
Nettonuvärde		*53*	

Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK-i=	*1,24*	**Informationsvärde NNK =**	*HÖG*	**NNK-i_{KA}*=**	#########	**NNK-idu=**	*1,19*

Effekter som *inte har värderats* i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		**Bedömning**	**Sammanvägd bedömning**	**Kortfattad beskrivning och bedömning**
Miljö	**Klimat**	*Försumbart*	*Försumbart*	*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Hälsa	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Landskap	*Försumbart*		*Bättre miljö i Tenhult men nytt intrång i landskapet.*
Övrigt	**Resenärer**	*Försumbart*	*Försumbart*	*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Godstransporter	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Persontransportföretag	*Försumbart*		*Marginell påverkan*
	Trafiksäkerhet	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Övrigt	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde			*Försumbart*	*Barriäreffekten minskar för boende och trafikanter Tenhult. Dock medför åtgärden nytt intrång i landskapet.*

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

För- del-nings-aspekt	**Kön: restid, res-kostn, restidsos äkerhet**	**Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/I nter-nationellt**	**Län**	**Kommun**	**Trafi-kanter, trans-porter, externt berörda**	**Närings-gren**	**Trafikslag**	**Ålders-grupp**	**Åtgärds-specifik för-delnings aspekt**
Störst nytta/ fördel	*Män*	*Regionalt*	*Jönköping*	*Jönköping*	*Resenärer*	*Neutralt*	*Bil*	*Vuxna: 18-65 år*	*Ej relevant*
(störst) negativ nytta/ nackdel	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*TS: Externt berörda*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Ej relevant*

4. Transportpolitisk målanalys

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET	**Medborgarnas resor**	Tillförlitlighet	*Inget bidrag*
		Tryggt & bekvämt	*Positivt bidrag*
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	*Inget bidrag*
		Nöjdhet & kvalitet	*Positivt bidrag*
	Tillgänglighet regionalt/ länder	Pendling	*Positivt bidrag*
		Tillgänglighet storstad	*Inget bidrag*
		Interregionalt	*Positivt bidrag*
	Jämställdhet	Jämställdhet transport	*Inget bidrag*
		Lika möjlighet	*Inget bidrag*
	Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	*Inget bidrag*
	Barn och unga	Skolväg	*Positivt bidrag*
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	*Inget bidrag*
		Kollektivtrafik, andel	*Inget bidrag*
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET	**Klimat**	Mängd person- och lastbilstrafik	*Positivt bidrag*
		Energi per fordonskilometer	*Negativt bidrag*
		Energi bygg, drift, underhåll	*Negativt bidrag*
	Hälsa	Människors hälsa	*Positivt*
		Befolkning	*Positivt*
		Luft	*Positivt*
		Vatten	*Inget bidrag*
		Mark	*Inget bidrag*
		Materiella tillgångar	*Bedöms inte fn*
	Landskap	Landskap	*Negativt*
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	*Negativt*
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	*Negativt*
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	*Negativt bidrag*

Målkonflikter

Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärderna innebär ökade barriräeffekt för djur, negativ påverkan på landskapet och intrång i naturmark. Åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam men bidrar negativt till trafiksäkerheten. Miljön i Tenhult förbättras dock.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:
2016-12-13, Henrik Carlsson, M4 Traffic

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:
2016-11-15, Lei Guo, ÅF Infrastructure

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:
Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2016-12-13 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:
2016-12-13

4.2 Skickad av (kontaktperson):
Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:
2017-01-03; Emma Rosklint, Trafikanalytiker, Trafikverket

5.2 Godkänd av:
2017-01-05; Peo Nordlöf, ec Samhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:
2017-01-10; Agnes von Koch, Lars Eriksson, Strategisk Planering, Trafikverket

6.2 Godkänd av:
2017-01-11; Håkan Persson, ec Strategisk Planering, Trafikverket

7. Status:
Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: *Introduktion till Samlad effektbedömning*

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: *Kostnadsunderlag*

a) Peter Fredriksson, Trafikverket, 2016-09-16, VSY1860 Lv 842 Förbi Tenhult GKI
b) Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-11-04, VSY1860 omräkn invkostn

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Peter Fredriksson, Trafikverket, 2016-09-16
a) VSY1860 Klimatkalkyl resultat
b) VSY1860 Klimatkalkyl indata

Bilaga 4: *Arbets-PM EVA*

Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-11-04, VSY1860 Arbets-PM_EVA

Bilaga 5: *EVA-kalkyl*

Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-12-13, v842_förbi Tenhult

Bilaga 6: *Trafikomfördelning*

a) Henrik Carlsson, M4 Traffic, 2016-11-04, VSY1860 trafikomfördelning
b) Vectura, 2016-07-05, Nummerskrivning
c) Vectura, 2016-07-05, Nummerskrivning bilaga

Bilaga 7: *Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning*

Lei Guo, ÅF Infrastructure, 2016-11-15, VSY1860 FKB

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej upprättad

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering

Bilaga 3. Beskrivning av väg- och järnvägsnät i Jönköpings län

Jönköpings län består av hundratals mil vägar och cykelvägar, åtta järnvägar, en flygplats och flera resecenter och bytespunkter. Den övergripande funktionen för infrastrukturen är att skapa god tillgänglighet för människor till arbete, studier, fritidsaktiviteter, kultur, service samt för näringslivet att skapa effektiv varuhantering och arbetskraftsförsörjning. Den förbättrade tillgängligheten ska ske på ett trafiksäkert och långsiktigt miljömässigt hållbart sätt och samtidigt svara mot kvinnors och mäns olika transportbehov. Länets läge och ortsstruktur innebär transportbehov i många olika riktningar och relationer. De olika rese- och transportbehoven, både lokala, regionala, nationella och internationella, skapar flöden längs länets vägar och järnvägar. Detta innebär att på en och samma väg eller järnväg samsas människor och gods som ska färdas både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Den befintliga infrastrukturen i länet är utgångspunkten när olika åtgärder ska prioriteras i den långsiktiga transportplaneringen. De medel som tilldelas länet begränsar dock möjligheten att uppfylla alla de behov som transportinfrastrukturen har.

Järnvägsnätet

Aldrig tidigare har så många människor och så mycket gods färdats på järnvägen som nu. Sverige har Europas mest öppna järnvägsmarknad med fri konkurrens och idag trafikerar ett femtiotal tågbolag spåren. Det är en tiodubblering på 25 år. Efterfrågan om plats på spåren är därför stor och fortsätter att öka. Generellt har trafikvolymen ökat både för godståg och för persontrafik under 2015.[29] För att frigöra och optimera den totala kapaciteten behöver vi nyttja spåren mer effektivt.

Som har beskrivits i många sammanhang har Jönköpings län en väl förgrenad järnvägsinfrastruktur som når stora delar av länet. För att länet till fullo ska kunna använda järnvägarna för personresor och godstransporter krävs att järnvägsinfrastrukturen håller en god standard. För stora delar av länets järnvägar är så inte fallet idag. Trots kraftfulla satsningar förbättras järnvägens standard mycket långsamt, vilket innebär att behovet av underhåll är fortsatt stort och i vissa fall har ökat.

Liksom alla trafikslag har järnvägen sina för- och nackdelar. Järnvägen är ett effektivt system för att transportera stora mängder gods och många personer. Det är även ett miljövänligare alternativ jämfört med bil eller lastbil. Friktionen mellan rälerna och tågens stålhjul är mycket mindre än friktionen mellan asfalt och gummi. Det gör att mindre energi krävs för att frakta samma mängd med järnväg jämfört med lastbil. Dessutom är flera

[29] Järnvägens kapacitet 2015 s. 8 https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11676/RelatedFiles/2016_038_jarnv%C3%A4gens_kapacitet_2015_slutversion.pdf jmf. med Järnvägens kapacitet 2014 s. 8, http://www.trafikverket.se/contentassets/c01aa9e3f0cd49a4b9a5179b0ea9f6bb/jarnvagens_kapacitet_2014_rev.pdf

järnvägssträckor elektrifierade vilket gör att förnybar el kan användas och utsläppen av luftföroreningar och klimatgaser minimeras. I förhållande till en motorväg tar järnvägen mindre yta i anspråk men har ändå större kapacitet att förflytta människor och gods. Risken för olyckor är mindre med järnvägstrafik än med vägtrafik. Nackdelen med järnvägen är att den är förhållandevis dyr, teknikberoende och inte flexibel.

Figur 1. Järnvägar med över 500 tåg per dygn på länets järnvägar. Källa: Trafikverket

Samtliga järnvägsstråk som passerar genom Jönköpings län har kapacitetproblem. Det gäller särskilt för sträckan Jönköping–Nässjö, som bedöms ha stora kapacitetsproblem. Sträckor med medelstora kapacitetproblem är Södra stambanan och sträckan Jönköping–Värnamo. Övriga banor bedöms ha mindre kapacitetsproblem. Med hänsyn till den ökade efterfrågan på spårlägen och den ökade persontrafiken ser vi det som prioriterat att säkerställa ett fungerande järnvägsnät med hög kapacitet.

Nässjö är den stora knutpunkten för järnvägsnätet i Jönköpings län. Järnvägarna i länet kan delas in i två huvudgrupper med olika banstandard. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust- till kustbanan är av högre standard. Dessa är elektrifierade, fjärrstyrda och tillåter högre hastigheter. De tre banorna har en övergripande funktion som är viktig för den nationella och interregionala trafiken.

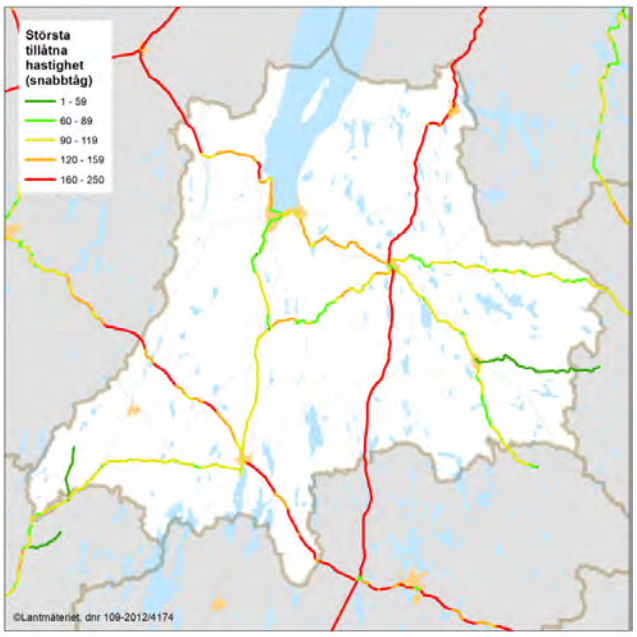
Södra stambanan löper i nord-sydlig riktning och sammanbinder Stockholm och Malmö. Den utgör, tillsammans med Västra stambanan som sammanbinder Stockholm och Göteborg, de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet.

Södra stambanan och Västra stambanan kopplas ihop via Jönköpingsbanan, som sträcker sig mellan Nässjö och Falköping via Jönköping.

Figur 2. Banor med respektive utan elektrifiering. Källa: Trafikverket

Kust-till-kustbanan utgör en tvärled med kopplingar mot Borås/Göteborg i väster och Växjö, Kalmar och Karlskrona i öster. I Alvesta möts Kust- till kustbanan och Södra stambanan. I Värnamo möts järnvägen Halmstad–Nässjö Järnväg (HNJ) och Kust-till-kustbanan. Norr om Värnamo bildar HNJ och Vaggerydsbanan (Vaggeryd-Jönköping) det så kallade Y:et.

Förbindelserna österut utgörs av Bockabanan (Nässjö–Hultsfred) och Vetlandabanan (Nässjö–Vetlanda–Åseda). Mellan Vetlanda och Järnforsen/Kvillsfors–Pauliström sträcker sig Emådalsbanan.



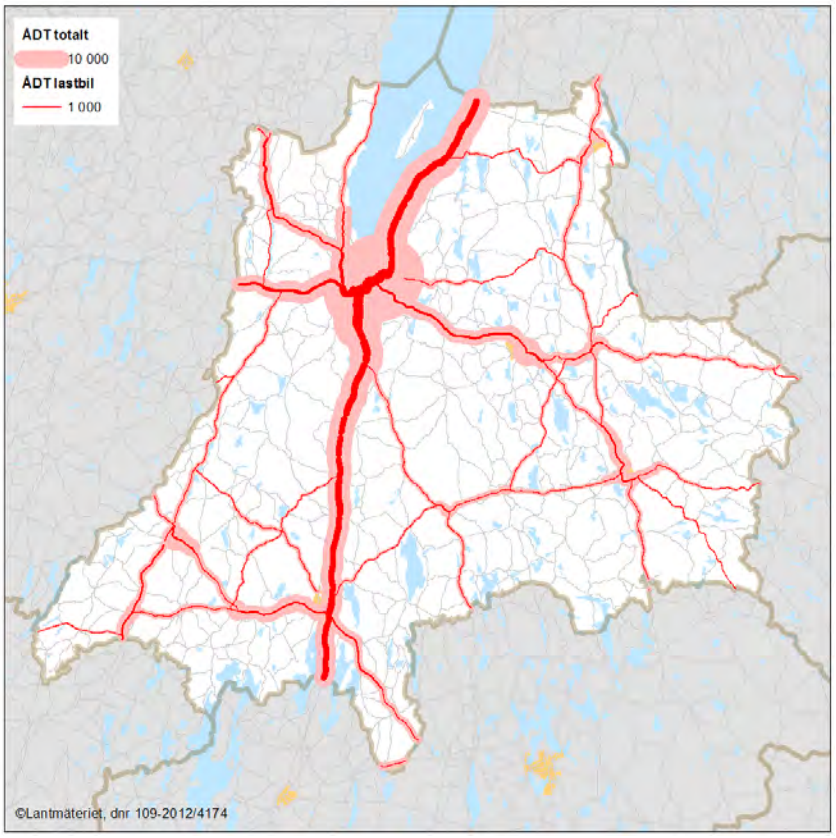
Figur 3. Hastighetsstandard på järnvägsnätet. Källa: Trafikverket

Trafik med regionaltåg tillsammans med godståg utgör huvuddelen av trafiken på länets järnvägar, förutom på Södra stambanan där även trafiken med snabbtåg och godståg är omfattande. Bristande kapacitet och fördelning av tåglägen är två av de faktorer som påverkar trafiken på banorna. Banornas hastighetsstandard är en begränsande faktor främst för persontrafiken då det gäller att skapa attraktiva upplägg för exempelvis arbets- och studiependling.

Vägnätet

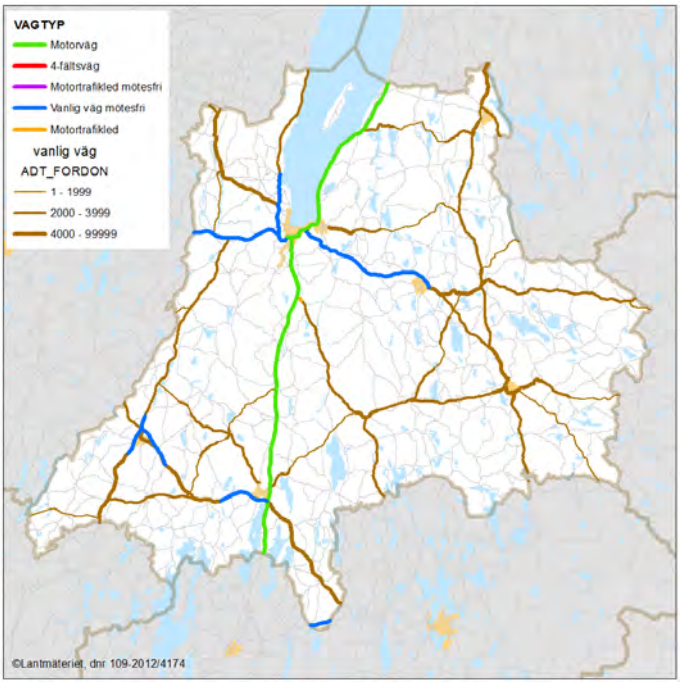
Jönköpings län är en knutpunkt i landets vägsystem. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40 som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. Vidare går ett antal betydelsefulla stråk genom länet, exempelvis Baltic link-stråket från Blekinge mot Göteborg och riksväg 26, Inlandsvägen, 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 större runt länets tätorter än längs andra delar av stråken.



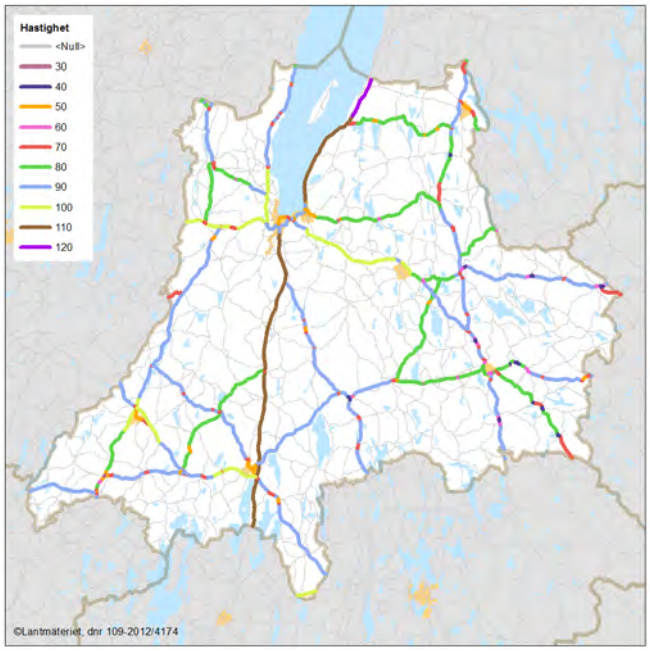
Figur 4. Flödet på länets vägnät. Källa: Trafikverket

Figur 5 nedan visar vägtyp och hastighetsstandard år 2014. Den speglar att pågående projekt förbi Gislaved och Värnamo är genomförda. På de funktionella stråken är den långsiktiga ambitionen att uppnå en vägstandard om minst mötesfri väg vilket även möjliggör en hastighet på 100 km/h.



Figur 5. Vägtyp och trafikvolym på vägnätet. Källa: Trafikverket

Kartan med hastighetsstandarden på länets vägar speglar tydligt hur införandet av nya hastighetsgränser har påverkat vägsystemet. Hur frågan om framtida hastigheter kommer att hanteras framöver är fortfarande okänt. Att så långt det är möjligt eftersträva en jämn hastighetsstandard på funktionella stråk är dock en självklarhet.



Figur 6. Hastighetsstandard på vägnätet. Källa: Trafikverket

Bilaga 4. Miljökonsekvensbedömning av den regionala transportplanen för Jönköpings län 2018-2029

Inledande kommentar till processen för framtagandet av miljökonsekvensbedömningen

Miljökonsekvensbedömningen har tagits fram parallellt med den regionala transportplanen. Som beskrivs nedan har ett nollalternativ, ett åtgärdsalternativ för väg och ett åtgärdsalternativ för järnväg använts. Under framtagandet av miljökonsekvensbedömningen har flera förändringar av planen gjorts, bland annat har budgeten fördelats efter funktion istället för åtgärdsområde. Det innebär att gång- och cykelåtgärder, som tidigare legat både i potten för statlig medfinansiering och i potten för mindre investeringar, nu redovisas som en egen pott. Detsamma gäller för väginvesteringar. Detta gör att beräkningen ti tabell 2 nedan kan upplevas som svårtolkad jämfört med den budget som ligger i planen. Det ger dock ingen skillnad i beräkningen.

Den största förändringen av budgeten sedan arbetet påbörjades är en kraftig ökning av satsningen på samfinansiering av järnvägsåtgärder samt gång- och cykelåtgärder. Denna fördelning bidrar till åtgärdsalternativet för järnväg i högre utsträckning än vad som redovisas i miljökonsekvensbedömningen.

Sent under processen har Trafikverket aviserat möjligheten att samfinansiera den regionala transportplanen ur den nationella planen för mittsepareringsåtgärder. Av den anledningen har medel flyttas från potten ”Trafiksäkerhet och framkomlighet” till ”större väginvesteringar”. Detta innebär i praktiken ingen förändring av de medel som satsas på väginvesteringar utan görs av budgettekniska skäl. Förändingen som detta ger i beräkningarna ligger dock inom spannet för vad som är godtagbart. De investeringar som föreslås främjar övervägande ett hållbart resande.

Den regionala infrastrukturplanen

Utgångspunkter för planen

Genom beslut 2017-03-23 gav regeringen i uppdrag till samtliga länsplaneupprättare, däribland Region Jönköpings län, att för respektive län upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018-2029. Samtidigt fick Trafikverket i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för samma period. Den nationella planen fokuserar på de stora nationella stråken, medan den regionala planen kan prioritera brister i länkar och noder som ansluter till det nationella systemet samt andra viktiga regionala stråk.

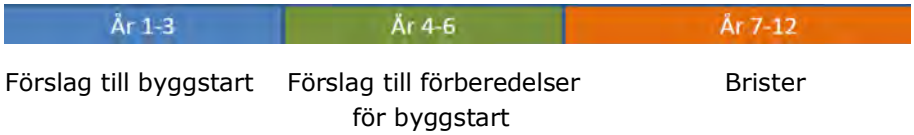
Av regeringens direktiv framgår att de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Dessutom ska regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden-innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2016/17:TU4, rskr 2016/17:101) i sin helhet utgöra utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. För länsplaneupprättarna utgör även regionala systemanalyser eller motsvarande regionala inriktningsunderlag en utgångspunkt.

Både nationell plan och regionala planer uppdateras vart fjärde år. Den nya planen innebär därför en revidering av befintlig plan som sträcker sig över åren 2014-2025. Inriktningen i åtgärdsplaneringen grundar sig på de nationella och regionala utgångpunkter som har arbetas fram under inriktningsplaneringen. På regional nivå anges de övergripande målen för arbetet med regional utveckling ibland annat den *Regionala utvecklingsstrategi (juni 2013)* samt i den *Systemanalys* som tagits fram tillsammans med övriga regioner i Sydsverige.

Den ekonomiska ramen för Jönköpings län perioden 2018–2029 är 1 378 miljoner kr.

Planeringssystem

Infrastrukturplaneringen innehåller medel för både enskilda objekt och åtgärdsområden. Planeringssystemet håller successivt på att läggs om så att de närmst liggande åren är mer styrda till enskilda objekt och de senare delarna i ökad grad bygger på planering utifrån brister, se Figur 1. År 1–3 är projekt som anses klara för byggstart. År 4–6 är projekt som är planeringsklara. År 7–12 beskrivs som projekt som inte är klara för byggstart då de inte är utredda. Dessa ska istället beskrivas som brister.



Figur 1. Principen för planeringssystemet där åtgärder successivt blir mer detaljerade ju närmare i tid de ligger

Det nya planeringssystemet innebär att den fysiska planeringen sker i en sammanhållen process, samt att en förberedande åtgärdsvalsstudie görs inom ramen för den långsiktiga ekonomiska planeringen. Åtgärdsvalsstudien ger underlag för en prioritering av effektiva lösningar inom ramen för tillgängliga resurser, och bidrar till vidareutveckling av hela transportsystemets funktion som en del i en hållbar

samhällsutveckling. Den kan, kopplad till fyrstegsprincipen, bidra till tydligare metodik för de tidiga planeringsstadierna. Det kan innebära en arena för dialog för berörda aktörer, där också lösningar kan framkomma som inte direkt har med trafik och transporter att göra.

Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet, vilket ställer ökade krav på ett effektivt klimat- och miljöanpassat transportsystem. Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan, se Figur 2. Den går ut på att steg för steg analysera hur ett trafikproblem bäst kan lösas – i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom stora nybyggen.

Figur 2. Beskrivning av fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

Åtgärdsområden

Den regionala planen fördelar inte medel i detalj utan redovisar en fördelning inom åtgärdsområden. För Region Jönköping fördelas medel inom åtgärdsområdena:

- **Större väginvesteringar**, som innehåller ett antal större vägprojekt
- **Samfinansiering nationell plan**, som innebär en samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan
- **Mindre investeringar**, som innebär åtgärder för kollektivtrafik, trafiksäkerhet, cykeltrafik och gångtrafik
- **Driftsbidrag till icke statliga flygplatser**, som avser Jönköping Airport
- **Statlig medfinansiering**, som avser medfinansiering av kommunala åtgärder för kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik samt enskilda vägar

Inom varje åtgärdsområde sker sedan en successiv fördelning av medel över tid. Det förändrade planeringssystemet innebär att brister får en större tyngd bland åtgärdsområdena och att antalet namngivna objekt minskar, framför allt under de senare delarna av planperioden.

Miljöbedömning av regional plan

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras enligt Miljöbalken 6 kap. 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. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas. En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla de uppgifter som är rimliga med hänsyn till:

- Bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- Planens innehåll och detaljeringsgrad,
- Allmänhetens intresse och
- Att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövning av andra planer och program eller i tillståndsgivningen av verksamheter eller åtgärder.

En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt *Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar* (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Innan en myndighet bestämmer omfattningen av och detaljeringsgraden för MKB ska myndigheten samråda med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen. Arbetet med miljöbedömningen ska starta samtidigt med övrig åtgärdsplanering och pågå parallellt med denna. Förslaget till infrastrukturplan och dess MKB ska enligt miljöbalken göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten. Dessa ska ges skälig tid att yttra sig. Synpunkterna ska beaktas innan planen antas.

När planen antagits, ska det i särskild sammanställning redovisas hur miljöaspekterna integrerats. 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. Vidare ingår att redovisa åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. Dessutom ska planupprättaren skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som planens genomförande faktiskt medför.

Relation till andra planer

Åtgärdsplaneringen sker parallellt på nationell och regional nivå och den regionala infrastrukturplanen för Region Jönköpings län har motsvarigheter hos län/regioner i hela landet. Den nationella planen för transportinfrastrukturen omfattar, förutom investeringar i den nationella infrastrukturen, även åtgärder för miljön längs hela det statliga vägnätet, således även det regionala vägnätet.

Enligt regelverket ska samtliga planer och program som bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan miljöbedömas, på såväl nationell som på regional nivå. På regional nivå är det miljökonsekvenserna av just den regionala planen som ska bedömas. Sambanden mellan den nationella och den regionala planens effekter är komplexa. I detta sammanhang görs ingen helhetsbedömning av planernas miljöpåverkan.

Samtidigt med revidering av nationell och regional plan pågår Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen är ett regeringsuppdrag med flera olika delar i, bland annat med syfte att arbeta fram överenskommelser för att förbättra kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet i landets tre storstadsregioner. Sverigeförhandlingens uppdrag innefattar också att möjliggöra snabb utbyggnad av nya stambanor i form av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö, vilket kan få stor påverkan på transportinfrastrukturen både nationellt och regionalt i Jönköpings län.

Nationella och regionala mål för transportsystemet

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att uppnå målet ska transportsystemet vara hållbart, robust och effektivt med god kapacitet. Därutöver har ett funktionsmål och ett hänsynsmål formulerats:

Funktionsmål: Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån mäns och kvinnors transportbehov.

Hänsynsmål: Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, trygghet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls.

Regionala mål och inriktningar

Av övriga planhandlingar som beskrivits ovan framgår de regionala mål och inriktningar som varit utgångspunkt i arbetet.

Nationella och regionala miljömål

Riksdagen har beslutat om nationella miljömål för Sverige innehållande ett generationsmål och 16 miljökvalitetsmål. Arbetet med att nå miljömålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken och utgör en långsiktig målbild för miljöarbetet.

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 listas nedan och förklaras närmare i bilaga 2.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

De nationella miljökvalitetsmålen gäller även på regional nivå. För Jönköpings län har Länsstyrelsen beslutat att generationsmålet samt 14 av miljökvalitetsmålen gäller som regionala miljömål, målen för hav och fjäll gäller inte för Jönköpings län (Länsstyrelsen i Jönköpings län 2014). För målen har preciseringar för länet tagits fram och för miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* har även regionala mål beslutats. Länsstyrelsen har också tagit fram en *Klimat- och energistrategi* med regionala klimatmål (Länsstyrelsen i Jönköpings län meddelande 2010:17).

Enligt det transportpolitiska målet ska transportsektorn bidra till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås. *Begränsad klimatpåverkan* innebär en minskning av utsläppen av växthusgaser med 40 procent till år 2020 jämfört med år 1990, samt att Sverige till år 2045/2050 ska vara ett land utan nettoutsläpp av växthusgaser. Det långsiktiga arbetet med en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 är ett viktigt steg mot det långsiktiga 2050-målet. Det transportpolitiska hänsynsmålet pekar generellt på de nationella miljömålen.

Jönköpings län har det långsiktiga regionala målet att man 2050 ska var ett plusenergilän. Utsläppen av koldioxid ska år 2050 vara lägre än 1 ton per invånare.

För att nå miljökvalitetsmålen arbetar Jönköpings län med åtgärdsprogram. Dessa har delats upp i fyra block:

- Vattnets miljömål
- Djurens och växternas miljömål
- Hälsans miljömål
- Minskad klimatpåverkan

Miljökvalitetsnormer

Regeringen kan enligt Miljöbalken 5 kap. meddela miljökvalitetsnormer, det vill säga föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att skydda människors hälsa eller miljön samt för att avhjälpa skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Miljökvalitetsnormer kan gälla för vissa geografiska områden eller hela landet och anger föroreningsnivåer eller störningsnivåer som inte får överskridas eller underskridas. En miljökvalitetsnorm anger de nivåer som människan och/eller naturen kan utsättas för utan fara för påtagliga olägenheter. För närvarande finns miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och vatten.

Metod och avgränsning

Vad är miljöbedömning?

I arbetet med miljöbedömningen av planen finns två viktiga begrepp; miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Med miljöbedömning menas en process som innehåller vissa obligatoriska moment som ska utföras. Processen resulterar i ett dokument som kallas miljökonsekvensbeskrivning, där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. I miljöbedömningen ingår att:

- avgränsa vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla
- utarbeta en miljökonsekvensbeskrivning, inklusive alternativ
- genomföra olika typer av samråd
- överväga resultaten från miljökonsekvensbeskrivningen och samrådet i beslutsprocessen
- informera om beslutet och grunderna för beslutet
- följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför

Miljöbedömning av den regionala planen har skett vid två tidigare tillfällen. Det första tillfället var när planen började gälla för 2010 och det andra tillfället var planen för 2014. Under denna period har även den

nationella planen miljöbedömts och det har skett en gemensam utveckling kring riktlinjer och metoder för miljöbedömning.

Avgränsning

Avgränsning i tid

Planperiodens slutår är år 2029 och av denna anledning är miljöbedömningens referensår 2030. Eftersom miljöeffekterna av investeringarna sträcker sig längre än slutåret görs även, där så är möjligt, en tendensbedömning mot år 2045/2050, som är de år som bland annat nämns för långsiktiga klimatmål. Bedömningar görs även på kort sikt, som avser år 1-6 i planen.

Avgränsning i rum

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län som kan sägas utgöra 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. Den primära avgränsningen har använts vid kvantitativa beräkningar och uppskattningar av t.ex. utsläppsmängder.

Avgränsning i sak

Trafikverket har tagit fram publikationen Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet (Trafikverket 2011:134). Metoden innebär en ökad integrering av miljöbedömningen i planeringsarbetet och baseras på kraven i miljöbalken 6 kap och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Trafikverket anger i publikationen tre fokusområden; klimat, hälsa och landskap.

Parallellt med de regionala planerna arbetar Trafikverket med miljöbedömning av den nationella planen. Till samrådet om avgränsningen av miljöbedömningen har Trafikverket uppdaterat sina bedömningsgrunder. De tre fokusområdena har också utvecklats och kompletterats med ett fjärde område så att fokusområdena som föreslås är:

- Klimat
- Hälsa och livskvalitet
- Landskap
- Resurser tillgängliga för människan

I miljöbalken 6 kap. 12§ anges de 14 miljöaspekter som en miljöbedömning av planer och program ska hantera. För att få aspekterna hanterbara och relaterade till respektive fokusområde har Trafikverket gjort ett förslag till fördelning av miljöaspekter och delaspekter och slagit samman dem till tio miljöbedömningsgrunder, se ***Figur 3***. Observera att det inte är några skarpa gränser i figuren utan att en miljöaspekt kan ingå i flera fokusområden.

För miljöbedömningen av den regionala planen har vi valt att utgå från Trafikverkets förslag till bedömningsgrunder och anpassa dessa efter regionala förutsättningar.

Figur 3. *Principfigur med aspekter och delaspekter, deras koppling till*

fokusområden samt sammanslagning av de 14 aspekterna till tio miljöbedömningsgrunder. Källa: Trafikverket

Bedömningsgrunder

För att utvärdera de studerade alternativen används bedömningsgrunder. De bedömningsgrunder som har använts för planen är målbaserade. Det innebär att de stödjer den måluppfyllelseanalys som konsekvensbedömningen av planen utgör. De studerade alternativen värderas med hjälp av bedömningsgrunderna mot relevanta miljökvalitetsmål för respektive fokusområde i ***Figur 3***. För att bedöma utvecklingen inom respektive fokusområde används indikatorer. Det är parametrar som utifrån befintligt underlag går att följa upp och som visar i vilken riktning en åtgärd verkar i förhållande till respektive miljömål. En samlad bild av miljöaspekter och vilka indikatorer som har används inom respektive fokusområde samt kopplingen till de nationella och regionala miljömålen finns i bilaga 2.

Bedömningsgrunder och indikatorer inom respektive fokusområde beskrivs också under ”Nationella och regionala miljömål”.

Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen i kapitel ”Nationella och regionala miljömål” görs för respektive fokusområde. Respektive fokusområde berör, enligt bilaga 2, ett antal miljökvalitetsmål. Konsekvensbedömningen har gjorts som en måluppfyllelseanalys som redovisar möjlighet till måluppfyllelse för respektive relevant miljömål enligt **Figur *4***. Skalnivåerna för bedömningen har preciserats enligt följande:

- Motverkar måluppfyllelse – den samlade bedömningen av planens åtgärder är att de inte alls eller i mycket begränsad utsträckning bidrar till måluppfyllelse.
- Osäkerhet kring om måluppfyllelse motverkas - den samlade bedömningen är att planens åtgärder i begränsad utsträckning bidrar till måluppfyllelse men att det finns potential att genom tydligare preciseringar eller riktade åtgärder inom åtgärdsområden arbeta mot måluppfyllelse. Osäkerheterna kring möjligheterna till detta är dock stora.
- Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse - den samlade bedömningen är att planens åtgärder har potential att bidra till uppfyllelse. Det fordrar dock vissa preciseringar inom respektive åtgärdsområde.
- Bidrar till måluppfyllelse - den samlade bedömningen är att planens åtgärder stärker möjligheten att bidra till måluppfyllelse.

	Motverkar måluppfyllelse
	Begränsad möjlighet till måluppfyllelse, men viss potential finns
	Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse
	Bidrar till måluppfyllelse

Figur 4. Skala för konsekvensbedömning mot miljömål

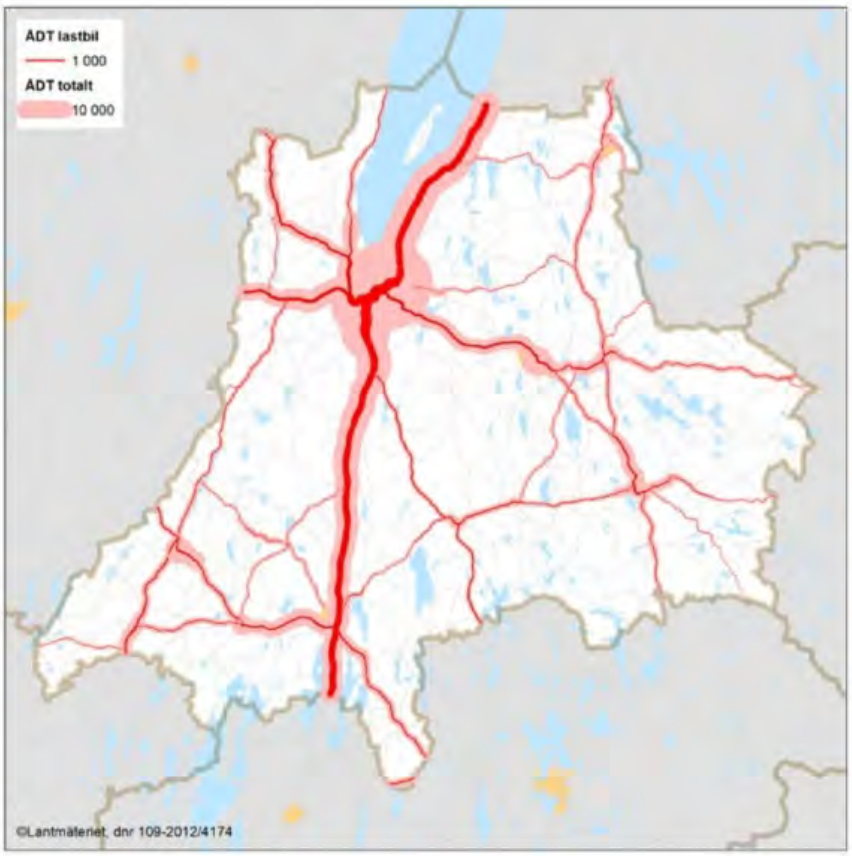
Det nya planeringssystemet gör det svårare att bedöma konsekvenserna, osäkerheterna blir större och bedömningarna blir i högre grad knutna till schabloner. Detta beror på att planen i högre grad än tidigare redovisar brister och problem och inte faktiska lösningar. Detta gäller särskilt under planperiodens senare del, där andelen brister är större och andelen namngivna objekt färre.

Nulägesbeskrivning

Dagens transport system

Det svenska vägnätet består av 98 500 km statliga vägar och 41 600 km kommunala gator och vägar, 76 300 km enskilda vägar med statsbidrag och ett mycket stort antal enskilda vägar utan statsbidrag. De flesta av dessa är så kallade skogsbilvägar.

Jönköpings län har ett väl utbyggt transportnät med E4 och stambanan Stockholm-Malmö som pulsådror. Länets enda flygplats ligger i Axamo strax väster om tätorten Jönköping. Det allmänna vägnätet i länet har en längd av ca 4 600 km, se Figur 5. Det finns ungefär 300 km befintliga cykelvägar inom Jönköpings län. Järnvägsnätet är ca 900 km, se Figur 6.



Figur 5. Flödet på länets vägnät: Källa: Trafikverket

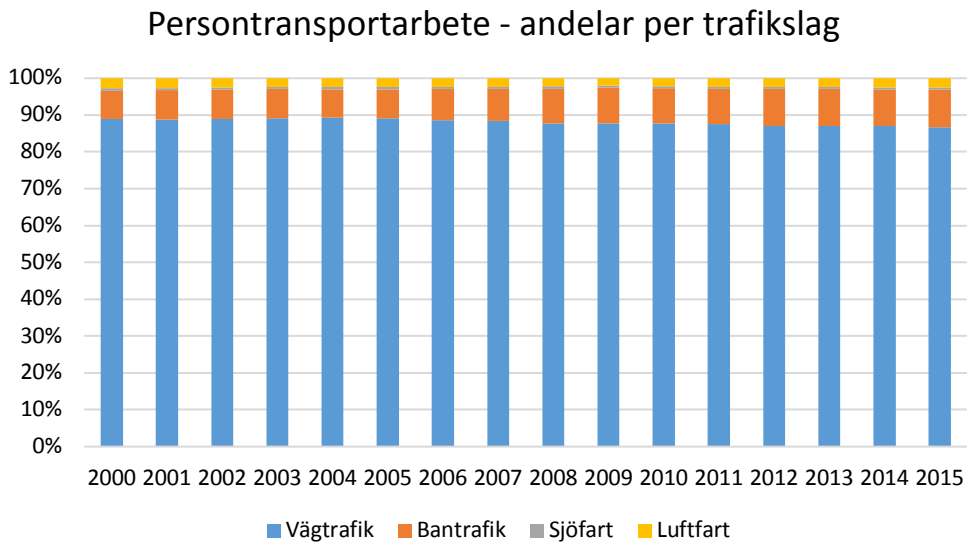
Figur 6. Flödet på länets järnvägar. Källa: Trafikverket

Det totala persontransportarbetet i Sverige inom vägtrafik, järnväg, sjöfart och luftfart uppgick 2015 till 147 miljarder personkilometer. Det är en ökning med 10 procent sedan år 2000 (Källa: Trafikanalys). Fördelningen mellan trafikslagen framgår av Figur 7. Den visar att vägtransporter är klart dominerande med ca 87 procent år 2015. I denna siffra ingår både bil, buss, MC, moped, cykel och gångtrafik. Biltrafiken uppgick till 87 procent, busstrafiken till drygt 7 procent, MC och moped till knappt 1 procent, cykel 1,5 procent och gång knappt 3 procent Biltrafiken har sedan år 2000 ökat med 7 procent, kollektivtrafiken med 6 procent, gångtrafiken med 30 procent, medan cykeltrafiken varit relativt konstant.

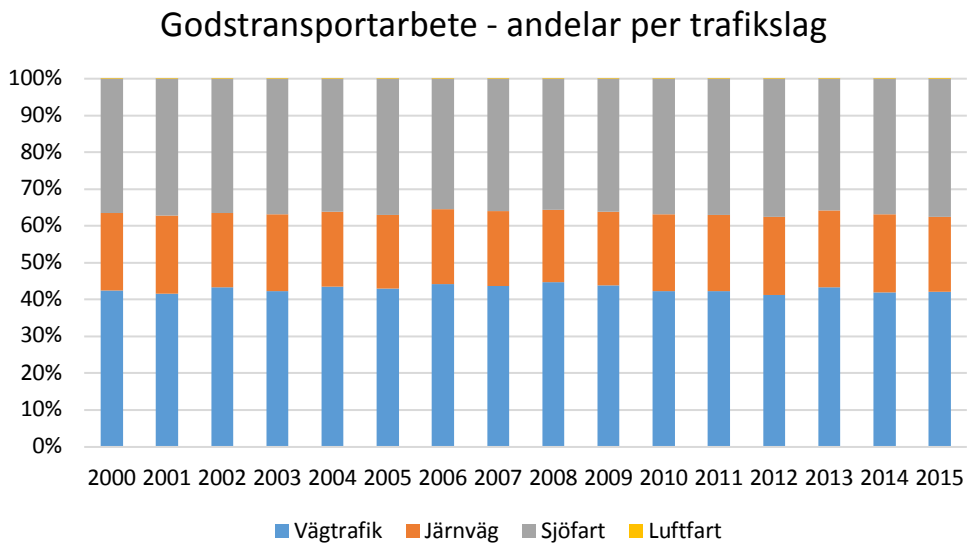
Sett till antalet resor genomfördes enligt den nationella resvaneundersökningen för 2011-2014, 15 procent av antalet resor med cykel eller till fots. I resvaneundersökningen för 2014-2015 har siffran ökat till 28 procent. Sammantaget ökar andelen resor som genomförs med buss, cykel och gångtrafik. Det totala resandet ökar dock kraftigare, varför även biltrafiken ökar.

Jönköpings län har som mål att öka resandet med kollektivtrafiken med 60 procent till år 2025 till totalt 25 miljoner resor, jämfört med resandet år 2011.

Godstransportarbetet var 2015 för riket som helhet 96 miljarder ton kilometer. Det är en ökning med ca 5 procent sedan år 2000. Som framgår av Figur 8 stod vägtrafiken år 2015 för drygt 40 procent av godstransportarbetet.



Figur 7. Persontransportarbete, fördelning per trafikslag. Källa: Trafikanalys

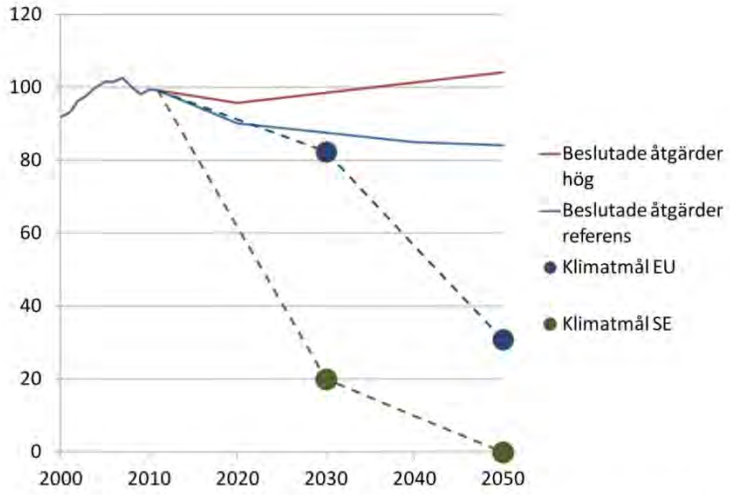


Figur 8. Godstransportarbete, fördelning per trafikslag. Källa: Trafikanalys

Klimat

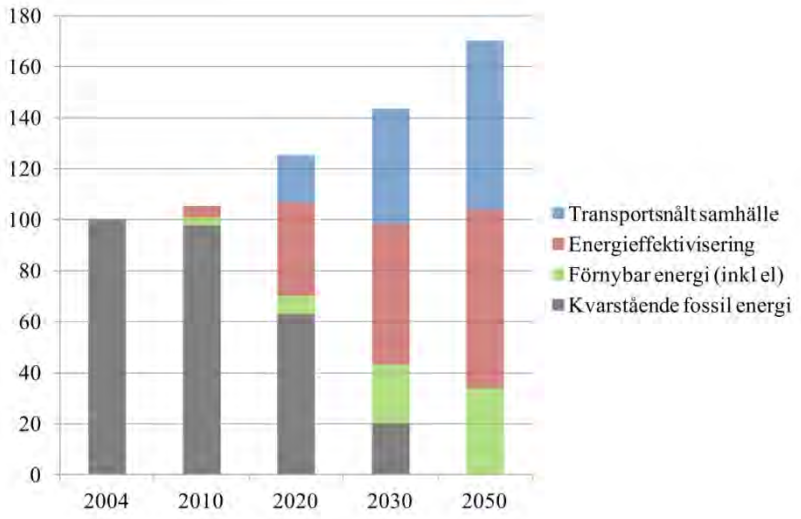
Transportsektorn står inför stora utmaningar när det gäller att minska sin energianvändning och sina klimatpåverkande utsläpp. Enligt det transportpolitiska målet ska transportsektorn bidra till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås. Begränsad klimatpåverkan innebär följande:

- Till år 2020 ska utsläppen av växthusgaser minska med 40 procent jämfört med 1990 i de samhällssektorer som inte handlar med utsläppsrätter (vilket innefattar transportsektorn, jordbrukssektorn, mindre värmeverk och industrier). Av minskningen beräknas drygt 25 procent ske i Sverige och resten ske i form av investeringar i andra EU-länder eller flexibla mekanismer (t.ex. utsläppsminskande projekt som genomförs i utvecklingsländer)
- Till år 2050 är målet ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser (alternativt 85 procents reduktion till 2045, som är förslag från Miljömålsberedningen). För att nå målet har regeringen tre handlingsplaner: Fossiloberoende fordonsflotta, Ökad energieffektivisering och Främjande av förnybar energi. Trafikverkets tolkning av begreppet fossiloberoende fordonsflotta är att användningen av fossil energi i sektorn behöver minska med åtminstone 80 procent till år 2030 jämfört med 2004. Trafikverket har inom kapacitetsutredningen, liksom i arbetet med Färdplan 2050, tagit fram ett klimatscenario som beskriver vad som krävs för att klara klimatmålen till 2030 och 2050, se Figur 9.



Figur 9. Utvecklingen av vägtrafikens användning av fossil energi med beslutade åtgärder jämfört med klimatmål (EU respektive Sveriges egna mål). De beslutade åtgärderna i referensprognosen inkluderar åtgärder och styrmedel som var beslutade i slutet av 2011. Banan för Beslutade åtgärder hög bygger på en trafikprognos enligt Trafikverkets jämförelsealternativ som visar på osäkerheterna i prognoserna. Källa: Trafikverket (2012).

För att åstadkomma minskningar i storleksordningen 80 procent till 2030 kommer det inte att räcka med effektivare fordon och ökad andel förnybar energi. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning mot ett mer transportsnålt samhälle. Figur 10 illustrerar hur mycket de tre åtgärdskategorierna effektivisering, förnybar energi respektive transportsnålt samhälle behöver bidra med för att nå de uppsatta målen för 2030 respektive 2050 enligt Trafikverkets beräkningar. Beräkningarna baseras på en minskning av personbilstrafiken med 20 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå och en stabilisering av godstrafiken på 2010 års nivå.



Figur 10. Målbild i Trafikverkets scenario för att nå en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 samt en transportsektor utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050 (indexerad utveckling, 2004=100). Av staplarnas färg kan man se hur stor del av minskningen som åstadkoms av var och en av de tre åtgärdskategorierna. Källa: Trafikverket november 2012

Hälsa och livskvalitet

I de transportpolitiska målen är en av preciseringarna till hänsynsmålet att transportsystemet ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa. I uppföljningen av de transportpolitiska målen är det framförallt buller och luftkvalitet som följs upp, men det finns även andra hälsoaspekter som är viktiga när det kommer till planering av ny transportinfrastruktur. Att planera för ökad fysisk aktivitet i transportsystemet är en aspekt som också har nära koppling till Sveriges övergripande nationella folkhälsomål; att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

Befolkning

Befolkningsmässigt är Jönköpings län den sjätte största regionen i Sverige med sina 352 735 invånare (2017). Jönköpings län är det mest tätbefolkade länet i Småland (34 invånare per km^2) och befolkningen är relativt jämt fördelad över länet med en viss koncentration till Jönköpings

kommun. Länet består av 13 kommuner där den största är Jönköping med cirka 135 000 invånare (inklusive Huskvarna) följt av Värnamo, Nässjö, Gislaved och Vetlanda. Länets invånarantal har legat ganska stabilt sedan 1970-talet.

Buller

Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Samhällsbuller från trafik, grannar, restauranger, fläktar och industrier är sällan hörselskadande, men kan orsaka en rad andra problem. Några exempel är upplevd störning, försämrad talförståelse, sömnproblem, försämrad inlärning och prestation samt fysiologiska stressreaktioner. Mycket starka ljud kan orsaka hörselnedsättning och öronsusningar (tinnitus).

Drygt två miljoner människor bedöms vara utsatta för trafikbuller som överskrider riksdagens riktvärden utomhus vid sin bostad. Nära hälften av dessa utsätts för höga ljudnivåer även inomhus.

Den svenska riksdagen har antagit en rad miljömål för att säkerställa miljön i Sverige. I målet En god bebyggd miljö, finns ett delmål om att antalet människor som utsätts för störande trafikbuller i bostaden ska minska. Ett annat av delmålen handlar om att grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden ska bevaras och utvecklas. Behovet av bullerfrihet i dessa områden ingår som en del.

Många människor känner sig störda av buller, och trafik är den dominerande bullerkällan i samhället. Längs de statliga vägarna beräknas 200 000 personer vara utsatta för högre bullernivåer än de riktvärden som riksdagen beslutat ska gälla inomhus. 370 000 personer beräknas vara utsatta för den högsta tillåtna ljudnivån från järnväg, vilket är en högre riktvärdet än inomhus.

I förordningen om omgivningsbuller ställs krav på att Trafikverket och kommuner med mer än 100 000 invånare ska kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram vart femte år. Naturvårdsverket ansvarar för att sammanställa och redovisa kartläggningarna till EU-kommissionen.

För att en god miljökvalitet ska nås utanför befintliga bostäder bör enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53, och anknytande dokument från centrala myndigheter i normalfallet följande nivåer underskridas (frifältsvärden).

	Bostad fasad (ekvivalent)	Bostad uteplats (ekvivalent)	Bostad uteplats (max)
Vid väg	55 dBA	55 dBA[II]	70 dBA[I]
Vid spår	60 dBA	55dBA	70 dBA[I]

I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme dag och kväll (kl. 06-22)

II Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats

Tabell 1. Riktvärden för buller

Luftkvalitet

Luftföroreningar påverkar både hälsa och miljön. De kan göra människor sjuka och förkorta den förväntade livslängden. De bidrar även till växtskador, korrosion, nedsmutsning, övergödning, försurning och klimatförändringar. Trafiken orsakar utsläpp av gaser och partiklar från förbränning i motorn samt slitagepartiklar. Slitagepartiklarna frigörs bland annat från förslitning av bromsar och hjul eller när dubbdäck sliter på vägbanan.

Miljökvalitetsmålet *Frisk luft* beskriver de haltnivåer för luftkvalitet som vi ska uppnå. Dessa nivåer ska vara vägledande i det nationella och internationella arbetet för att förbättra luftkvaliteten. En av de stora utmaningarna är utsläppen från vägtrafiken. Av preciseringarna av miljömålet framgår bl a följande:

- halten av partiklar (PM2,5) överstiger inte 10 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 25 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.
- halten av partiklar (PM10) överstiger inte 15 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.
- halten av kvävedioxid överstiger inte 20 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 60 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett tim-medelvärde (98-percentil).

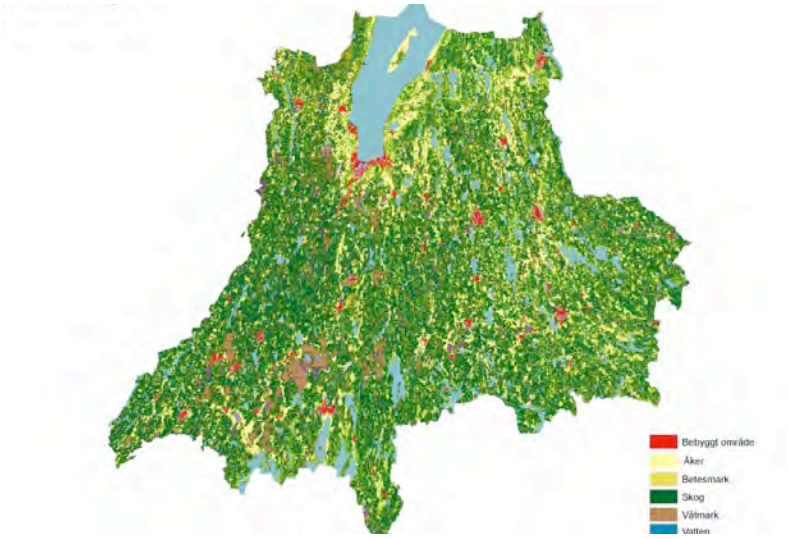
Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Med utomhusluft avses enligt förordningen utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar

(PM10/PM2,5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Landskapet

Jönköpings län karakteriseras av det småbrutna landskapet som ofta tar formen av ett kuperat skogslandskap uppbrutet med en mängd fält för jordbruksändamål. Länet har också ett stort antal sjöar (mer än 2300 sjöar) och våtmarker. Vättern som är den största och djupaste sjön. Detta skapar goda förutsättningar för många arters och naturtypers fortlevnad. Figur 11 visar en översiktsbild av markanvändningen i Jönköpings län.

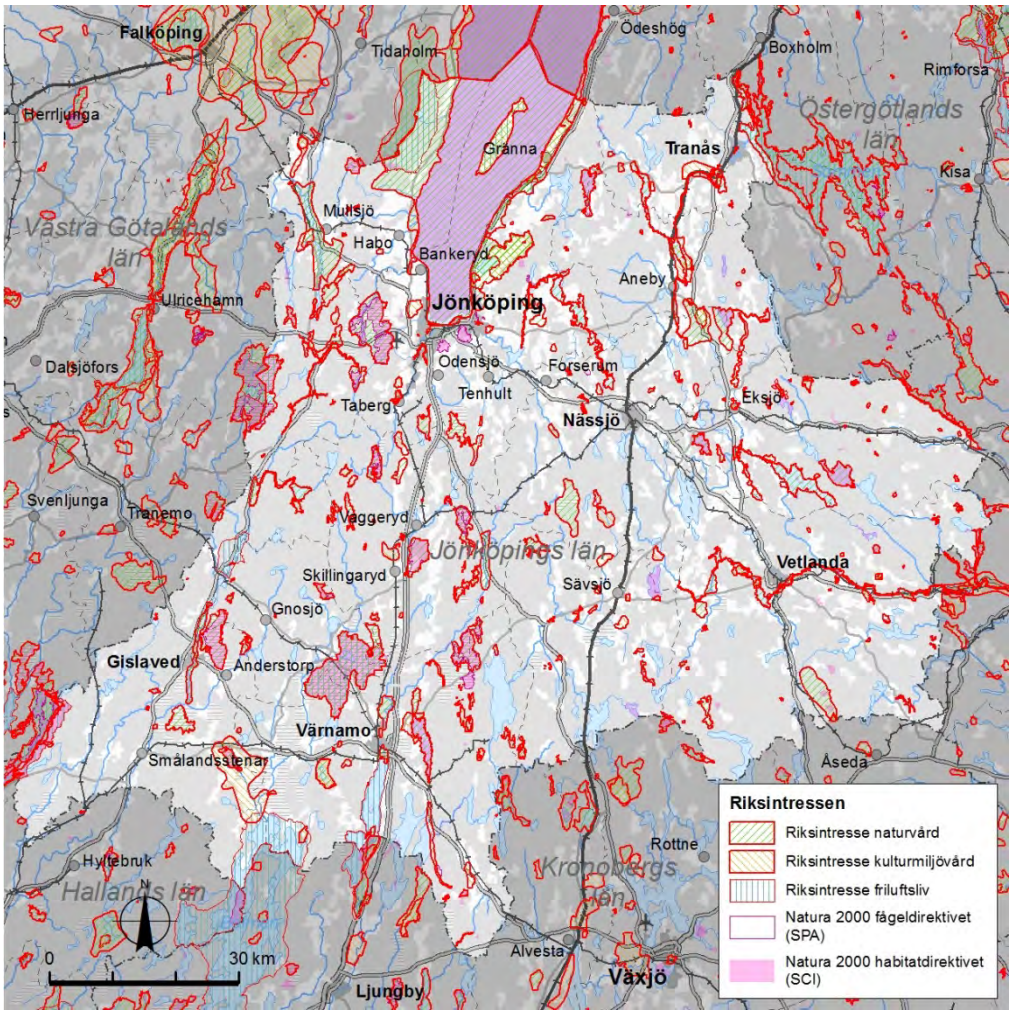
En övergripande beskrivning av landskapet och dess ingående beståndsdelar, samband och tidsdjup har gjorts inom ramen för länsstyrelsens landskapsstrategi för biologisk mångfald (Länsstyrelsen i Jönköpings län meddelande 2014:8). Trafikverket arbetar också efter en övergripande Riktlinje landskap (TDOK 2015:0323).



Figur 11. En översiktsbild av markanvändningen i Jönköpings län. Stora ytor är skogsklädda, men länets västra delar kännetecknas även av vidsträckta, öppna högmossar. Odlingslandskapet har sin största utbredning i vätterbygden, kring de stora sjöarna i söder och de östra delarna av länet. Källa: Länsstyrelsen 2014:8

Natur och friluftsliv

Den värdefulla naturen i Jönköpings län avspeglar sig också i de särskilt utpekade områden som finns för natur och friluftsliv i länet. Av Figur 12 framgår riksintressen för naturmiljö och friluftsliv samt Natura 2000-områden. Det finns också andra skyddade områden och särskilt utpekade områden som naturreservat och områden från tematiska inventeringar.



Figur 12. Riksintressen för natur, kultur och friluftsliv

Kulturmiljö

Områden av nationellt intresse för kulturmiljö är utpekade som riksintresse enligt Figur 12. Kulturmiljöer av särskilt intresse skyddas enligt Kulturminneslagen och kan vara skyddade områden, bebyggelse eller fornlämningar.

Resurser tillgängliga för människan

Areella näringar

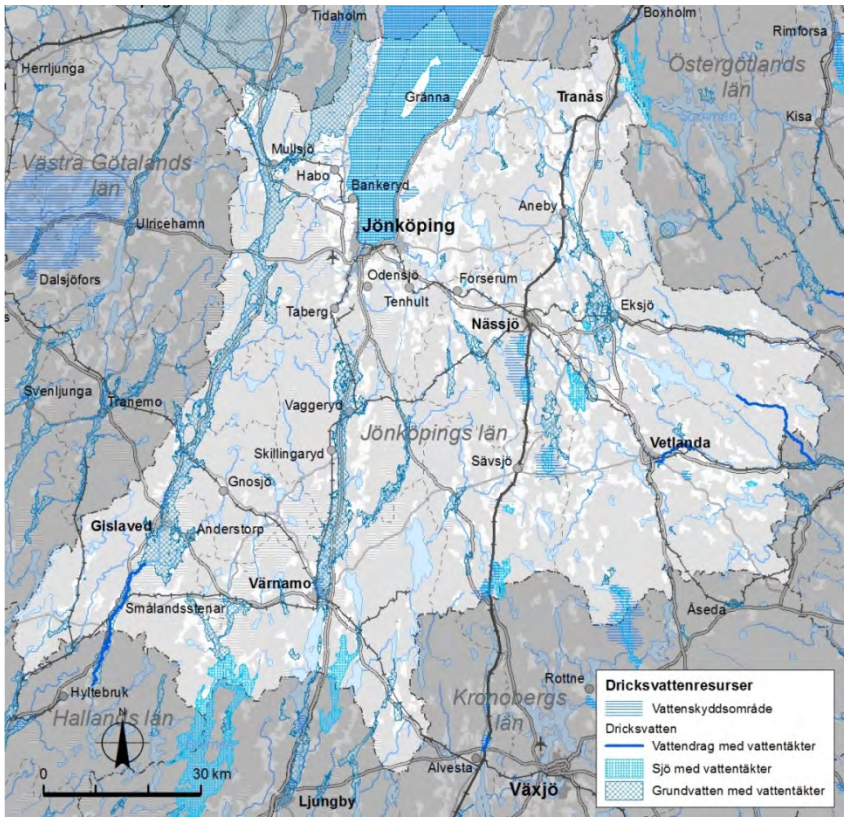
Av Sveriges totala landareal på cirka 41 miljoner hektar är över hälften eller 23,4 miljoner hektar klassad som produktiv skogsmark. I Jönköpings län finns det ca 702 000 hektar produktiv skogsmark.

Sverige har ca 3 miljoner hektar jordbruksmark. I Jönköpings län finns det ca 130 000 hektar jordbruksmark och jordbruksmarken utgör totalt 12,4 procent av landarealen.

Vatten

Vatten är vår viktigaste naturresurs och vårt viktigaste livsmedel. Riksdagen beslutade i mars 2004 att Sverige ska delas in i fem vattendistrikt med en vattenmyndighet i varje. Region Jönköping ligger inom Västerhavets vattendistrikt samt distrikt Söder Östersjön.

Inom Jönköpings län finns ett antal yt- och grundvattenförekomster som nyttjas för dricksvattenförsörjning. Det finns också ett antal vattenförekomster inom yt- och grundvatten som är särskilt utpekade med hänsyn till dricksvattenförsörjning, se Figur 13. Bland länets dricksvattentäkter kan Vättern nämnas, som försörjer ca 200 000 människor med dricksvatten.



Figur 13. Dricksvattenresurser

Alternativ

Alternativgenerering

Enligt miljöbalken ska rimliga alternativ till planen identifieras, beskrivas och bedömas. I avgränsningen av miljöbedömningen föreslogs att miljöbedömningen förutom åtgärdsalternativ och nollalternativ även skulle hantera ett hållbarhetsalternativ. Hållbarhetsalternativet utgår från att minska den mest negativa påverkan som har identifierats vid bedömning av åtgärdsalternativet, vilket är klimatpåverkan.

Ett åtgärdsalternativ som svarar upp mot målen för länet har diskuterats. Olika möjliga inriktningar har studerats där huvudinriktningarna har varit en något ökad satsning på väg eller järnväg. Två möjliga inriktningar av åtgärdsalternativet redovisas i
Tabell 2.

Nollalternativet innebär en fortsatt fördelning av medel enligt nuvarande plan.

En bedömning av vilka utsläppsmängder som det är rimligt att den regionala planen skulle kunna hantera har gjorts enligt bilaga 3. Utifrån detta har sedan ett teoretiskt hållbarhetsalternativ tagits fram. De tre alternativen har en fördelning av medel mellan åtgärdsområdena enligt *Tabell 2*.

Åtgärdsområde	Åtgärds-alternativ väg [Andel av budget]	Åtgärds-alternativ järnväg [Andel av budget]	Hållbarhets-alternativ [Andel av budget]	Noll-alternativ [Andel av budget]
Större investeringar (väg)	37 %	21 %	7 %	35 %
Samfinansiering nationell plan (järnväg)	22 %	38 %	43 %	28 %
Mindre investeringar Kollektivtrafik Gång och cykel Trafiksäkerhet	24 %	24 %	*27 %*	24 %
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	2 %	2 %	-	2 %
Statlig medfinansiering (Kollektivtrafik, miljö och enskilda vägar)	15 %	15 %	*23 %*	11 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 2. Förde

St
Tabell 2. Fördelning av medel per åtgärdsområde för de tre alternativen.

Större väginvesteringar
I samtliga alternativ ingår ombyggnad av väg 32 på sträckorna Sunneränga-Marbäck och Traneryd-Tranås, då dessa har ansetts som låsningar då de är pågående eller har nära förestående byggstart. I åtgärdsalternativen ingår även väg 27 förbi Bor och väg 842 förbi Tenhult. Vid en ökad vägsatsning finns dessutom väg 27 Kärda-Bredaryd med.

Åtgärdsalternativet med ökad andel vägåtgärder innebär medel till namngivna objekt under hela planperioden. Åtgärdsalternativet med ökad andel järnväg samt hållbarhetsalternativet innebär ökade medel till järnväg i främst slutet av planperioden.

Samfinansiering nationell plan
I samtliga alternativ finns det s k Y:et med. Det är järnvägen mellan delen Nässjö–Värnamo och Vaggerydsbanan. Åtgärden innebär elektrifiering och ytterligare hastighetshöjningar antingen på befintlig eller delvis ny sträckning.

Vid en ökad järnvägssatsning ingår dessutom förbättringar på övriga regionala banor för en robustare trafik. Dessa ligger huvudsakligen i slutet av planperioden.

Mindre investeringar
Mindre investeringar innehåller mindre kostsamma åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Det innebär förbättringar inom både för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafiksäkerhet. Fördelningen är relativt likvärdig i samtliga alternativ.

Driftsbidrag till icke statliga flygplatser
Avser driftsbidrag till Jönköping Airport. Ingår i samtliga alternativ utom hållbarhetsalternativet.

Statlig medfinansiering
Avser statlig medfinansiering till kommunala åtgärder för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik samt åtgärder på enskilda vägar. Fördelningen är relativt likvärdig i samtliga alternativ.

Miljökonsekvenser av studerade alternativ
Denna miljökonsekvensbeskrivning görs på en övergripande nivå med syftet att fånga in effekterna av planen som helhet. Det kan finnas stora variationer mellan enskilda objekt även inom samma åtgärdskategori, men strävan har varit att värdera helheten. I det tidiga planeringsskedet har inte heller åtgärder som förebygger eller mildrar eventuell skadlig påverkan av

enskilda objekt studerats i detalj, eftersom detta i hög grad beror på anläggningens sträckning och utformning.

I detta kapitel bedöms miljökonsekvenserna av åtgärdsalternativet och hållbarhetsalternativet i förhållande till nollalternativet. Det bör poängteras att en positiv utveckling i förhållande till nollalternativet inte nödvändigtvis medför en absolut positiv miljöpåverkan i förhållande till nuläget.

Konsekvensbedömning görs för de fyra fokusområdena *Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap* samt *Resurser tillgängliga för människan.* För respektive fokusområde redovisas bedömningsgrunder samt konsekvenser för respektive alternativ. I kapitel 6 görs sedan en samlad bedömning där grad av måluppfyllelse bedöms utifrån miljöaspekter och miljökvalitetsmål.

Klimat

Bedömningsgrunder

Trafikverket har i sitt förslag till bedömningsgrunder delat upp dem i tre delaspekter:

- Trafikens klimatpåverkan
- Robust planering – hur åtgärderna passar in i ett samhälle där klimatmål nås
- Infrastrukturhållningens klimatpåverkan – från byggande, drift och underhåll

Infrastrukturhållningens klimatpåverkan följs upp genom nyckeltal på nationell nivå. Det bedöms inte tillföra något ytterligare att hantera den regionalt och den har därför inte studerats vidare.

Ett mått på trafikens klimatpåverkan är utsläpp av luftföroreningar. Den bedöms genom utvecklingen av olika ämnen, vilka hämtas från respektive samhällsekonomisk objektbeskrivning (SEB) för namngivna objekt. CO_2 är en lämplig indikator för trafikrelaterade utsläpp. För de objekt där SEB inte upprättats har schabloner använts, enligt bilaga 3. För en övergripande bedömning har också det totala trafikarbetet studerats, dvs antal fordonskilometer. Detta utifrån att ett minskat trafikarbete medför minskat utsläpp av CO_2.

Robust planering handlar om hur åtgärder i planen passar in i en framtid där klimatmål kan nås. Det handlar om en framtid där biltrafiken minskar och lastbilstrafiken inte ökar. Transportsystemet behöver vara redo för den omställning som kommer att behövas om klimatmålen ska uppnås. Miljömålsberedningens betänkande ”En klimat- och luftvårdsstrategi för

Sverige" (SOU 2016:47) uttryckte det på detta sätt under rubriken Transporteffektivt samhälle:

"Åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn genom att verka för ett samhälle med ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete är en viktig del i det långsiktiga omställningsarbetet. En del i detta är att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till normgivande i planeringen i större tätorter, samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter."

Utifrån detta görs en bedömning av i vilken grad planen skapar förutsättningar för att kollektivtrafik, gångtrafik och cykeltrafik blir normgivande i planeringen. Andra bedömningar av hur planen påverkar möjlighet till omställning och uppmuntrar till bättre kollektivtrafik, gång och cykel är om och i vilken grad planen bidrar till förtätning eller utspridning och om planen bidrar till ökad kollektivtrafik.

Åtgärdsalternativ och nollalternativ

Nuvarande klimatmål för trafiksystemet avser en minskning av de klimatpåverkande utsläppen med 80 procent 2030 jämfört med 1990. Detta innebär, som andel av det nationella målet, en total minskning av de årliga utsläppen för trafiken i Jönköpings län med 1,25 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Denna minskning kan ske genom en stor rad åtgärder som inkluderar bland annat elektrifiering, alternativa bränslen, minskat resande och åtgärder inom såväl stadsplanering som regional infrastrukturplanering.

Utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) har kartlagt vilken potential för utsläppsminskningar som finns för olika åtgärder för att uppnå den totala minskningen med 80 procent till 2030. Den stora merparten av minskningen sker till följd av andra åtgärder än vad som ingår i den regionala infrastrukturplanen eller övrig infrastruktur. Dock uppskattas 0-9 procent av minskningen kunna ske som följd av satsningar på kollektivtrafikåtgärder. Enligt den tidigare rapporten från Trafikverket "Underlag till färdplan 2050" (Trafikverket 2012:224) kan ytterligare 2 procentenheter av minskningen ske som följd av satsningar på cykel. De regionala infrastrukturmedlen motsvarar 6,35 procent av de totala infrastrukturmedlen (Nationell plan och Regionala planer). De regionala planerna bär därmed 6,35 procent av denna minskning, det vill säga 0,13 – 0,7 procent av den totala minskningen. Detta ger att den regionala planen för Jönköpings län ska bidra med minskningar av de klimatpåverkande utsläppen med 1 600 – 8 700 ton per år.

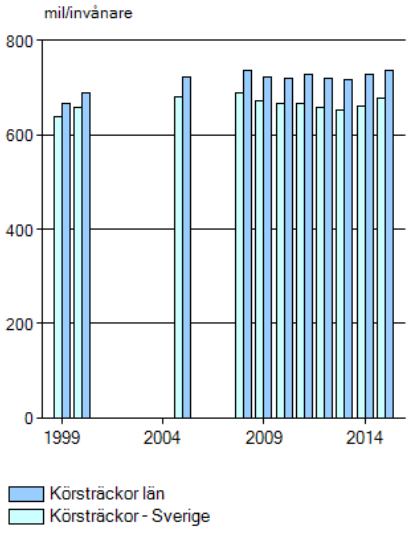
Utifrån detta har en beräkning gjorts av planens påverkan (CO2-ekvivalenter) utifrån ingående åtgärdsområden inklusive namngivna objekt. Hur beräkningen genomförts framgår av bilaga 3 och resultatet framgår av Tabell 3.

Åtgärdsområde	Noll-alternativ [ton CO2-ekv.]	Hållbarhets-alternativ [ton CO2-ekv.]	Åtgärds-alternativ väg-järnväg [ton CO2-ekv.]
Större investeringar (väg)	**+390**	**+80**	**+230 - +410**
Samfinansiering nationell plan (järnväg)	**-320**	**-510**	**-440 - -250**
Mindre investeringar (hållplatser, gång- och cykelväg längs statlig väg, mitträcken, framkomlighet m.m.)	**+80**	**-190**	**+10**
- Varav Kollektivtrafik och gång- och cykelväg	*-90*	*-220*	*-120*
- Varav väg	*+170*	*+30*	*+130*
Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	**+20**	**0**	**+20**
Statlig medfinansiering (Kollektivtrafik, miljö och säkerhetsåtgärder)	**-70**	**-220**	**-100**
- Varav Kollektivtrafik och gång- och cykelväg	*-90*	*-220*	*-120*
-Varav väg	*+20*	*0*	*+20*
Total	**+100**	**-840**	**+80 - -280**

Tabell 3. Utsläpp av koldioxidekvivalenter per år och alternativ.

Resultatet visar att utsläppen av CO_2 kommer att minska eller svagt öka, beroende på fördelningen mellan väg- och järnvägstrafik i åtgärdsalternativet. I jämförelse med nollalternativet är åtgärdsalternativet positivt. Hur mycket bättre alternativet är än nollalternativet beror dock på hur stor andelen järnvägstrafik blir.

Ökningen av CO_2 kommer framför allt från väginvesteringar. Sammanställning av tillgängliga samhällsekonomiska bedömningar från namngivna objekt visar också på en ökning av CO_2.



Figur 14. Antal körda mil med bil i genomsnitt per länsinvånare och år. I körsträckorna ingår även de mil som blivit körda utanför länet och i utlandet. Med län avses Jönköpings län. Källa: Miljomal.se

Angående det totala trafikarbetet så visar statistik från länsstyrelsen att den genomsnittliga körsträckan med bil per person i Jönköpings län har varit relativt konstant under senare år och att den är något högre än riksgenomsnittet, se figur 14. Då nollalternativet är en del av denna utveckling och åtgärdsalternativet har något mindre medel till vägar bedöms åtgärderna i den regionala planen ha förutsättningar att leda till något minskat trafikarbete.

Hållbarhetsalternativ

Hållbarhetsalternativet innebär en betydligt större satsning på järnväg samt en viss ökning av satsningar på gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik. Hållbarhetsalternativet visar på en något bättre bild än åtgärdsalternativet då det innebär att utsläppen av CO_2 minskar enligt Tabell 3. Även med den stora förändring av fördelningen mellan åtgärdsområden som görs jämfört med åtgärdsalternativet så är dock minskningen inte tillräcklig för att länstransportplanen ska klara att ta sin andel av den utsläppsminskning som behövs för att nå klimatmålen. Hållbarhetsalternativet visar dock att det är möjligt att vända trenden och gå mot successivt minskade utsläpp. Hållbarhetsalternativet och åtgärdsalternativet är relativt likvärdiga i början av planperioden. Successivt ökar sedan andelen medel till främst järnväg i hållbarhetsalternativet.

Det kan konstateras att schabloner för beräkning av klimatpåverkan från åtgärdsområden av naturen är grova och endast ger en indikation på hur planen påverkar klimatet. Dessa blir även grövre i takt med att åtgärdsalternativet i större grad är odefinierat genom förskjutningen från konkreta objekt till potter. Det är dock tydligt att fortsatta satsningar på primärt vägåtgärder inte bidrar till att uppnå klimatmålen. Utredningen

fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) visar tydligt behovet av minskad efterfrågan på transporter, ökad transporteffektivitet och ökad användning av kollektivtrafik utöver satsningar på energieffektivare fordon, biodrivmedel och elektrifiering.

Hälsa och livskvalitet

Bedömningsgrunder

Hälsa och livskvalitet föreslår Trafikverket delas upp i miljöaspekterna:

- Människors hälsa
- Befolkning
- Luft

Människors hälsa innefattar dessutom delaspekterna

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet avser risk för olyckor inom väg- och järnvägssystemet. Det följs upp nationellt och det bedöms inte tillföra något ytterligare att hantera det regionalt och det har därför inte studerats vidare.

För buller och vibrationer finns nationella riktvärden. Buller har bedömts genom bullerutveckling för namngivna objekt samt GIS-analys.

Aktivt resande avser möjlighet till fysisk aktivitet som gång och cykel. Detta har även en koppling till de nationella folkhälsomålen. Dessa har mål avseende bland annat möjlighet till fysisk aktivitet och möjlighet till delaktighet och inflytande i samhället. Utifrån detta har åtgärderna följts upp mot möjlighet till fysisk aktivitet. Det innebär möjligheten för trafikanter att förflytta sig med cykel eller till fots. Dessa kan även vara betydande inslag vid kollektivtrafik.

Miljöaspekten befolkning hanterar följande delar:

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

Uppföljningen sker utifrån de samhällsekonomiska bedömningarna för namngivna objekt samt bedömning av vilka ytterligare satsningar som ingår avseende bl a cykel och kollektivtrafik. Här finns även ett samband med delaspekten aktivt resande.

Luftföroreningar har bedömts utifrån indikatorerna under klimat. Ämnen som går att följs upp är NO_x och partiklar. Dessa hämtas från samhällsekonomiska beräkningar för namngivna objekt.

Regeringen har fastställt preciseringar av miljökvalitetsmålet *Frisk luft*, om högsta halt av partiklar, NO_2 och marknära ozon. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper och nivåerna är betydligt lägre än de juridiskt bindande miljökvalitetsnormerna. Utifrån beräkningar och bedömningar har det bedömts om planen bidrar till att:

- klara MKN
- klara Frisk lufts preciseringar av NO_2 och partiklar

Åtgärdsalternativ och nollalternativ

Människors hälsa

Åtgärdsalternativet innehåller ett antal namngivna objekt. I de fall där trafiken flyttas längre från bebyggelse och färre bostäder utsätts för buller och vibrationer leder objektet generellt till förbättringar vad gäller antal personer som är exponerade för höga buller- och vibrationsnivåer. Exempel på sådana objekt är väg 27 förbifart Bor och väg 27 Kärda-Bredaryd. Andra objekt kan leda till ökat buller, men åtgärder för att reducera detta ingår som en åtgärd i objektet.

De åtgärdsområden som inte innehåller namngivna objekt är generellt svårare att utvärdera och här är osäkerheterna större. Satsningar på ökad kollektivtrafik och järnvägstrafik är positivit ur många aspekter, men kan medföra ökat buller och vibrationer. I de flesta fall bedöms dock dessa satsningar inte medföra nya korridorer i landskapet utan förändringar sker i anslutning till befintliga strukturer. Det kan också innebära andra typer av bränslen och system som är positiva ur bullersynpunkt, som ökat antal elfordon.

Åtgärdsalternativet innebär en fortsatt satsning på gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik. Detta är generellt positivt för det aktiva resandet och positivt för folkhälsan. Åtgärdsalternativet och nollalternativet är i detta avseende relativt likvärdiga.

Befolkning

Både åtgärdsalternativ och nollalternativ innebär förslag på satsningar som gynnar kollektivtrafik, cykeltrafik och trafiksäkerhet. Detta är satsningar som generellt är positivt för miljöaspekten befolkning. Den nationella resvaneundersökningen visar att kvinnor nyttjar kollektivtrafiken mer än män, vilket gör att satsningar på kollektivtrafik är positivt för jämnställdheten. Det innebär å andra sidan att den största potentialen för att öka andelen kollektivtrafik finns hos män. Även tillgänglighet avseende socioekonomisk status och tillgänglighet för barn och personer med funktionsnedsättning bedöms öka vid satsningar på kollektivtrafik.

Flera av de namngivna objekten reducerar genomfartstrafiken i befintliga tätorter, vilket underlättar för gångtrafik och cykeltrafik samt ökar trafiksäkerheten.

Åtgärdsalternativet och nollalternativet bedöms i detta avseende som relativt likvärdiga.

Luft

Den generella utvecklingen i samhället bedöms innebära en fortsatt minskning av de totala utsläppen av kväveoxider från fordon tack vare en fortsatt teknisk utveckling. EU-direktivet om nationella utsläppstak, som trädde i kraft i december 2016, skärper kraven på utsläpp av fem ämnen, bland annat kväveoxider, flyktiga organiska ämnen (VOC) och små partiklar. Direktivet kommer att medföra att antalet förtida dödsfall i Europa på grund av luftföroreningar halveras mellan 2005 och 2030. För Sverige innebär direktivet också att transporten av luftföroreningar från övriga Europa kommer att minska. Även om utsläppen minskar är dock bedömningen att miljökvalitetsmålet *Frisk luft* inte kommer att klaras.

Skärpta avgaskrav på motorfordon medförde att halterna av kvävedioxid i tätortsluften har minskat sedan 1990-talet. Halterna är dock fortfarande höga i främst större städer. De mätningar och beräkningar som gjort i länet (IVL 2016) visar dock att MKN för luftkvalitet klaras i Jönköpings län och i övriga kommuner. Sammanställningen visar dock att miljökvalitetsmålet *Frisk lufts* årsmedelvärde (15µg) överskreds i sju av länets kommuner avseende partiklar. Avseende kvävedioxid överskreds miljökvalitetsmålets årsmedelvärde (20 µg) i Jönköping.

En sammanställning av tillgängliga samhällsekonomiska bedömningar för namngivna objekt visar att åtgärdsalternativet innebär en viss ökning av emissionerna av NOx och oförändrade emissioner när det gäller partiklar.

Sammanfattningsvis bedöms åtgärdsalternativet ha något ökade möjligheter att förbättra luftkvaliteten jämfört med nollalternativet, men det beror till stor del på andelen medel för järnväg respektive väg. Både åtgärdsalternativ och nollalternativ påverkar inte möjligheterna att fortsatt klara MKN. Beroende på andelen medel för järnväg kan åtgärdsalternativet medföra minskade utsläpp totalt, vilket då innebär en utveckling i rätt riktning avseende möjligheten att på sikt klara miljökvalitetsmålen. Detta märks framför allt mot slutet av planperioden.

Hållbarhetsalternativ

Hållbarhetsalternativet innebär betydligt ökade satsningar på järnväg, kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik. Det är generellt positivt ur samtliga miljöaspekter avseende hälsa. De två namngivna objekt som ingår i alternativet bedöms som positiva avseende buller och trafiksäkerhet. Det innebär också att de namngivna objekten tillsammans

med de ökade satsningarna på kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik förväntas bidra till ett ökat aktivt resande och ett mer jämnställt samhälle.

En kraftigt ökad satsning på järnvägstrafik bedöms vara positivt för luftkvaliteten. Den ökade satsningen på regionala banor som detta innebär bedöms också gynna det aktiva resandet. Däremot kan det bidra till ökat buller. Då satsningarna framför allt berör befintliga sträckningar bedöms dock inga nya områden beröras.

Landskap

Bedömningsgrunder

Fokusområde landskap föreslås av Trafikverket delas upp i tre miljöaspekter:

- Biologisk mångfald, växt och djurliv
- Landskap – form och skala
- Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv samt bebyggelse

Biologisk mångfald hanterar bl a:

- Infrastrukturens barriäreffekt och mortalitet
- Grön infrastruktur
- Intrång och störning

Bedömningen av biologisk mångfald sker utifrån i vilken grad planen tar skyddade områden i anspråk samt om det finns risk för att skyddade arter berörs. Detta följs upp genom GIS-analys för namngivna objekt och riskbedömning i övrigt. Utifrån namngivna objekt kan även risken för ökade barriäreffekter och splittring av landskapet analyseras.

Förändrade utsläppsnivåer enligt klimat ovan har även betydelse för den biologiska mångfalden då det påverkar försurning och risk för övergödning.

Med landskap avses både helhetsbilden av landskapet samt dess betydelse för natur, kultur och människa. Landskapets helhet kan mätas med GIS-analyser som visar ingående objekts eventuella fragmentering av landskapet. Trafikverket har även tagit fram en riktlinje för landskap (TDOK 2015:0323) som anger Trafikverkets ambitionsnivå. För Jönköpings län finns också en landskapsstrategi för biologisk mångfald (Länsstyrelsen i Jönköpings län 2014:8).

Utöver landskapets helhet har GIS-analyser använts för att klarlägga om kulturhistoriskt utpekade områden berörs.

Åtgärdsalternativ och nollalternativ

Landskap – form och skala
Infrastruktur påverkar landskapet på ett genomgripande sätt, såväl den befintliga infrastrukturen som den planerade. Den utgör ett nät för att försörja människors behov för att kunna leva, röra sig och verka i landskapet. Den påverkar den sammansatta upplevelsen av landskapet – en helhet av landskapets form och rumslighet, dess ekologi och tidsdjup (kulturhistoria). Att miljöbedöma hur en regional plan för infrastruktur påverkar landskapet, är en uppgift som innehåller flera utmaningar. Framför allt är det svårt att miljöbedöma de andelar som inte ingår i namngivna objekt utan som enbart är potter eller medel till åtgärdsområden. Då denna del har ökat jämfört med nollalternativet blir osäkerheterna också större.

Ett antal av de namngivna objekten innebär helt nya vägsträckningar. Dessa medför störst risk för att skapa nya barriärer i landskapet och medföra risker för att känsliga landskap, värdefulla naturmiljöer och kulturmiljöer tas i anspråk. Sett till planen som helhet står dock dessa objekt för en relativt liten del.

Åtgärdsalternativet och nollalternativet bedöms som relativt likvärdiga.

Biologisk mångfald, växt- och djurliv
Ett antal av de namngivna objekten innebär helt nya vägsträckningar. Dessa medför störst risk för att skapa nya barriärer i landskapet och medföra risker för att värdefulla naturmiljöer tas i anspråk. Sett till planen som helhet står dock dessa objekt för en relativt liten del. Väg 32 Sunneränga-Marbäck och väg 32 söder om Tranås passerar inom riksintresse för naturmiljö. Väg 27 förbi Bor och förbi Forshaga medför nya stråk i landskapet som riskerar att öka barriäreffekterna.

Av övriga åtgärdsmedel som inte är knutna till namngivna objekt är det svårt att dra några konkreta slutsatser. Ökade satsningar på järnväg och cykeltrafik kan dock också medföra att barriärerna i landskapet ökar. Då dessa främst berör befintliga strukturer bedöms dock inte effekterna bli så stora, men bedömningen är osäker.

Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv samt bebyggelse
Ett antal av de namngivna objekten innebär helt nya vägsträckningar. Dessa medför störst risk för att skapa nya barriärer i landskapet och medföra risker för att värdefulla kulturmiljöer tas i anspråk. Sett till planen som helhet står dock dessa objekt för en mycket liten del. I flera av beskrivningarna av namngivna objekt lyfts dock att kulturmiljöer riskerar att påverkas och det konstateras också att arkeologiska undersökningar kan krävas. Väg 32 söder om Tranås passerar genom riksintresse för kulturmiljö.

Av övriga åtgärdsmedel som inte är knutna till namngivna objekt är det svårt att dra några konkreta slutsatser. Ökade satsningar på järnväg och

cykeltrafik kan dock också medföra att barriärerna i landskapet ökar. Då dessa främst berör befintliga strukturer bedöms dock inte effekterna bli så stora.

Hållbarhetsalternativ

Hållbarhetsalternativet innehåller endast två namngiva objekt som båda är längs väg 32. Dessa riskerar att ökar barriäreffekterna något. Generellt bedöms dock hållbarhetsalternativet innebära ökade satsningar på befintliga strukturer och järnvägssträckningar, varför påverkan på landskapet är mindre än i nollalternativet och åtgärdsalternativet.

Resurser tillgängliga för människan

Bedömningsgrunder

Fokusområdet föreslås av Trafikverket delas upp i tre miljöaspekter:

- Mark
- Materiella tillgångar
- Vatten

Miljöaspekten vatten har delats in i tre delaspekter:

- Dricksvattenförsörjning
- Ekologiska värden
- Flöden och nivåer

Mark innefattar delaspekterna förorenade områden och skyddade områden. Det har gjorts GIS-analyser som visar på om skyddade områden och förorenade områden berörs. Dessa har även följts upp för namngivna objekt. Avseende materiella tillgångar är det jord- och skogsbruk som har betydelse för planen. Detta har följts upp genom GIS-analyser som visar risk för om brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark tas i anspråk. Dricksvatten som resurs har bedömts utifrån konfliktsträckor med vattenskyddsområden.

Ekologiska värden avser vattenförekomsters kvalitet och betydelse för ekologiska värden. Det har bedömts inom fokusområde Landskap och hanteras inte ytterligare här.

Yt- och grundvatten kan påverkas av avsänkning och förändrade nivåer. Risken bedöms utifrån konfliktsträckor med vattenskyddsområden samt förekomst av tunnlar och djupa skärningar i utpekade objekt.

Åtgärdsalternativ och nollalternativ

Mark

Som framgår av fokusområde landskap ovan innebär de namngivna objekten en viss påverkan på nya markområden. Inget av de namngivna objekten anger dock att det berör förorenade områden.

De medel som inte är knutna till övriga åtgärdsområden bedöms i liten utsträckning beröra nya markområden. Åtgärder i främst anslutning till tätorter kan medföra öka risk för att förorenade områden berörs. Risken bedöms dock som liten och genom åtgärder kan riskerna med att påverka markföroreningar reduceras. Samtliga alternativ bedöms därför medföra små effekter på miljöaspekten mark.

Materiella tillgångar

Av de namngivna objekten är det några som medför ny sträckning och det är främst dessa som påverkar jordbruks- och skogsmark. En grov bedömning är att de namngivna objekten tar ca 18 hektar skogsmark och ca 7 hektar jordbruksmark i anspråk. Detta är en påverkan på miljöaspekten materiella tillgångar, men sett till länet som helhet är påverkan mycket begränsad för både åtgärdsalternativ och nollalternativ. Av övriga åtgärdsmedel är det främst satsningar på cykel och järnväg som kan beröra materiella tillgångar.

Vatten

Av de namngivna objekten är det inget objekt där det anges att det råder risk för påverkan på allmänna vattenskyddsområden. Det konstateras istället att ny väg förbättrar möjlighetet till omhändertagande av dagvatten, vilket reducerar risken jämfört med nuläget. Övriga åtgärdsområden medför till stor del åtgärder i anslutning till befintliga system och även här bedöms som möjligheten till förbättringar jämfört med nuläget som goda. Inget av de namngivna objekten lyfter risk för stora skärningar eller tunnlar. Sett till länet som helhet medför därför både åtgärdsalternativ och nollalternativ små effekter på miljöaspekten vatten.

Hållbarhetsalternativ

Hållbarhetsalternativet bedöms precis som övriga alternativ ge små effekter på miljöaspekten vatten. Det medför till stor del åtgärder i anslutning till befintliga system och här bedöms möjligheten till förbättringar som goda.

Samlad bedömning

Redovisningen av planens effekter inom miljö och hälsa utgår från Trafikverkets indelning i fokusområdena *Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap* och *Resurser tillgängliga för människan*. Det nya planeringssystemet innebär att en större andel medel successivt ska användas för att hantera brister. Den ökade andelen medel till brister gör konsekvensbedömningarna osäkrare och gör att bedömningarna i högre grad får grunda sig på schabloner och antaganden. En svårighet med detta är att det inte är klarlagt hur en brist ska lösas. Den kan t ex lösas med en vägåtgärd, kollektivtrafikåtgärd, cykelåtgärd eller annan typ av åtgärd.

Av de fyra fokusområdena är det främst inom fokusområde *Klimat* samt i viss mån inom fokusområde *Hälsa och livskvalitet* samt *Landskap* som planen medför någon större risk för påverkan. Inom fokusområde *Resurser tillgängliga för människan* är den regionala planens effekter generellt små. Det ska också poängteras att den regionala planen för Region Jönköpings län är en liten del av infrastrukturplaneringen och samverkar med övriga regionala planer samt nationell plan.

Den samlade bedömningen av planens miljöpåverkan har gjorts som en måluppfyllelseanalys. Måluppfyllelseanalysen visar om planen bidrar till respektive motverkar uppfyllelse av miljömålen enligt tabell 4.

Klimat

De beräkningar som gjorts, utifrån Trafikverkets prognoser, visar att åtgärdsalternativet kan skapa möjlighet att bidra till en uppfyllelse av klimatmålen. Det beror till stor del på andelen medel till järnväg i förhållande till väg. En fortsatt satsning på vägar i nivå med nollalternativet medför en ökning av utsläppen av CO_2., medan ökade medel till järnväg innebär att utsläppen av CO_2 kan minska. Det är dock långt kvar för att planen ska kunna bidra med sin del till ett uppfyllande av miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. Hållbarhetsalternativet är något mer positivt och visar att trenden kan gå i rätt riktning och CO_2-utsläppen minska. Reduceringen är dock för långsam för att miljömålet ska uppfyllas. I början av planperioden är alternativen också relativt likvärdiga och det är först mot slutet av planperioden som det är någon större skillnad mellan alternativen.

Svårigheten att oavsett alternativ skapa förutsättningar för måluppfyllelse bedöms till viss del bero på syftet med den regionala planen. Planen bygger på investeringar i framtida resande och för att uppnå klimatmålen räcker det inte med att vi reser på andra sätt utan det krävs att vi även reser mindre. Planens syfte är inte att hantera denna typ av åtgärder utan dessa får hanteras i andra sammanhang och via politiska direktiv och incitament.

Det kan också konstateras att schabloner för beräkning av klimatpåverkan från åtgärdsområden av naturen är grova och endast ger en indikation på hur planen påverkar klimatet. Dessa blir även grövre i takt med att åtgärdsalternativet i större grad är odefinierat genom förskjutningen från

konkreta objekt till potter och brister. Det är dock tydligt att fortsatta satsningar på primärt vägåtgärder inte bidrar till att uppnå klimatmålen.

Både åtgärdsalternativ och hållbarhetsalternativ skapar, i jämförelse med nollalternativet, förutsättningar för att i ökad grad uppfylla miljöaspekten robust planering. Detta då de innehåller ökade satsningar på kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik. Detta förväntas öka möjligheterna till exploatering i knutpunkter och bidra till en robust planering.

Hälsa och livskvalitet

Åtgärdsalternativet innehåller ett antal namngivna objekt där trafiken flyttas längre från bebyggelse och färre bostäder utsätts för buller och vibrationer. Andra objekt kan leda till ökat buller, men åtgärder för att reducera detta ingår som en åtgärd i objektet. Generellt medför både åtgärdsalternativ och nollalternativ en positiv utveckling avseende buller och vibrationer.

För aktivt resande är alternativen positiva då de förbättrar möjligheterna till satsningar på gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. Även för miljöaspekten befolkning är alternativen positiva då satsningar på cykeltrafik och kollektivtrafik generellt bedöms bidra till ett mer jämnställt samhälle.

Sammantaget bedöms både åtgärdsalternativ och nollalternativ bidra till ett uppfyllande av miljömålet *En god bebyggd miljö*. Hållbarhetsalternativet bedöms ha större förutsättningar till ökad grad av måluppfyllelse då det innebär ökade satsningar på kollektivtrafik, cykeltrafik och gångtrafik.

För luft bedöms både åtgärdsalternativ och hållbarhetsalternativ bidra till att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet går att uppfylla, men medför inte tillräckliga förbättringar för att miljökvalitetsmålet *Frisk luft* ska kunna uppfyllas.

Landskap

Ett antal av de namngivna objekten i åtgärdsalternativ och nollalternativ innebär helt nya vägsträckningar. Dessa medför ökad risk för att skapa nya barriärer, som kan ge effekter på den biologiska mångfalden och landskapet som helhet. Sett till planen som helhet står dock dessa objekt för en relativt liten del, men ett antal skyddade natur- och kulturmiljöområden riskerar att beröras. Av övriga åtgärdsmedel som inte är knutna till namngivna objekt är det svårt att dra några konkreta slutsatser. Dessa berör till stor del befintliga strukturer och effekterna bedöms därför som begränsade.

Sammanfattningsvis bedöms åtgärdsalternativet och nollalternativet medföra en viss begränsad möjlighet att uppnå de miljömål som är kopplade till fokusområdet. Hållbarhetsalternativet medför också en viss

ökad risk för påverkan på landskapet. Hållbarhetsalternativet bedöms dock i ökad grad följa befintliga strukturer och bedöms därför ha en ökad potential att bidra till måluppfyllelse.

Resurser tillgängliga för människan

De namngivna objekten i åtgärdsalternativ och nollalternativ innebär en begränsad påverkan på nya markområden och skyddade områden. Inget av de namngivna objekten anger att det berör förorenade områden. En grov bedömning är att de namngivna objekten tar ca 18 hektar skogsmark och ca 7 hektar jordbruksmark i anspråk. Detta är en påverkan på miljöaspekten materiella tillgångar, men sett till länet som helhet är påverkan mycket begränsad. De medel som inte är knutna till enskilda objekt bedöms i liten utsträckning beröra nya markområden. Åtgärder i främst tätorter kan medföra öka risk för att förorenade områden berörs. Risken bedöms dock som liten och genom åtgärder kan riskerna med att påverka markföroreningar reduceras.

Av de namngivna objekten är det inget där det råder risk för påverkan på områden som är utpekade för dricksvattenförsörjningen. Flera objekt är dock i anslutning till befintlig sträckning och det konstateras att åtgärder, som omhändertagande av dagvatten, reducerar risken jämfört med nuläget. Övriga åtgärdsområden medför till stor del åtgärder i anslutning till befintliga system och även här bedöms som möjligheten till förbättringar jämfört med nuläget är goda.

Sammanfattningsvis bedöms samtliga medföra en viss begränsad möjlighet att uppnå de miljömål som är kopplade till fokusområdet, men begränsningen bedöms som marginell.

Fokus-område	Miljöaspekt enligt Trafikverket	Miljömål	Möjlighet till måluppfyllelse		
			Nollalt	Åtgärds-alt	Hållbar-hetsalt
Klimat	Klimat, delaspekt tra-fikens klimatpåverkan	1. Begränsad klimatpåverkan			
	Klimat, delaspekt robust planering	15. God bebyggd miljö			
Hälsa och livskvalitet	Luft	2. Frisk luft			
	Befolkning	15. God bebyggd miljö			
	Människors hälsa, delaspekt buller och vibrationer	15. God bebyggd miljö			
	Människors hälsa, delaspekt aktivt resande	15. God bebyggd miljö			
Landskap	Biologisk mångfald, växt- och djurliv	3. Bara naturlig försurning			
		7. Ingen övergödning			
		8. Levande sjöar och vattendrag			
	Landskap – form och skala	11. Myllrande våtmarker			
		12. Levande skogar			
		13. Ett rikt odlingslandskap			
	Bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv	15. God bebyggd miljö			
		16. Ett rikt växt- och djurliv			
Resurser tillgängliga för människan	Mark, delaspekt förorenade områden	4. Giftfri miljö			
	Mark, delaspekt skyddsvärda områden	Miljömål enligt landskap ovan.			
	Materiella tillgångar, delaspekt areella näringar	12. Levande skogar			
		13. Ett rikt odlingslandskap			
		15. God bebyggd miljö			
	Vatten	7. Ingen övergödning			
		8. Levande sjöar och vattendrag			
		9. Grundvatten av god kvalitet			

	Motverkar måluppfyllelse
	Begränsad möjlighet till måluppfyllelse, men viss potential finns
	Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse
	Bidrar till måluppfyllelse

Tabell 4. Måluppfyllelseanalys för respektive fokusområde och de nationella miljömålen

Uppföljning

Alla planer som miljöbedöms ska också följas upp. Huvudsakligen bör uppföljningen handla om den påverkan ett genomförande av planen kan antas medföra enligt MKB.

Syftet med kravet på uppföljning är att myndigheten som antar planen tidigt ska skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan genomförandet av planen faktiskt medför. Genom att uppföljningen även kan ge myndigheten kännedom om betydande miljöpåverkan som tidigare inte identifierats kan åtgärder vidtas för att hindra eller dämpa negativ miljöpåverkan. Vid behov ska redan vidtagna åtgärder förstärkas eller nya åtgärder vidtas för att undvika eller reducera betydande negativ miljöpåverkan som identifierades i MKB.

Om planen inte genomförs som planerat bör det uppmärksammas eftersom det kan medföra att betydande miljöpåverkan uppstår som inte hade uppstått annars. Betydande miljöpåverkan kan både vara en följd av att en aktivitet inte genomförs och av att en aktivet som inte var planerad genomförs.

För att kunna justera åtgärderna under planperioden bör uppföljning ske kontinuerligt. En första möjlighet till justering är i samband med revidering för nästa plan. Vid revidering av planen görs en genomgång av planen där man går igenom eventuella avvikelser och vad de har haft för betydelse för olika miljöaspekter. Genomgången kan då bygga på de uppföljningar och analyser som gjorts under planperioden och blir ett viktigt inspel inför arbetet med nästa planperiod. Lämpligen kan de indikatorer som pekats ut i denna MKB användas vid uppföljningen.

Metod för uppföljning

Det finns svårigheter att bedöma den regionala planens miljöpåverkan. Som lyfts tidigare är huvuddelen av planens medel avsatta till åtgärdsområden och miljöpåverkan kan bero mer på hur medlen fördelas inom det enskilda åtgärdsområdet än mellan åtgärdsområdena. Förutom medel från den regionala planen berörs regionen också av medel från den nationella planen och det kan vara svårt att särskilja effekterna från respektive plan. En stor del av de övergripande effekterna på miljömålsnivå kan följas upp via den nationella och regionala uppföljningen av respektive miljömål. Länsstyrelsen i Jönköpings län arbetar bl a med uppföljning via de fyra blocken, Vattnets miljömål, Djurens och växternas miljömål, Hälsans miljömål och Minskad klimatpåverkan.

Underlag för särskild sammanställning

Referenser

- IVL Svenska Miljöinstitutet. Uppföljning av miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål för luftkvalitet i Jönköpings län för kalenderår 2015. September 2016.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. Miljömål för Jönköpings län. 2014.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. Klimat- och energistrategi. Med nya klimatmål för Jönköpings län. Meddelande 2010:17.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. En samlande kraft. Landskapsstrategi för biologisk mångfald i Jönköpings län. Meddelande 2014:8.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. Anpassning till ett förändrat klimat. Åtgärdsprogram 2015-2019 Jönköpings län. Meddelande 2014:27.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. Hälsans miljömål. Åtgärdsprogram 2016-2020. Meddelande 2015:37.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. Minskad klimatpåverkan. Åtgärdsprogram 2015-2019 Jönköpings län. Meddelande 2014:30.
- Länsstyrelsen i Jönköpings län. Regional vattenförsörjningsplan
- för Jönköpings län. Meddelande 2015:31.
- Naturvårdsverket. Hållbar transportplanering? Jämförande studie av policy och planering i storstadsregionerna Stockholm, Vancouver och Hamburg. Rapport 6730. Oktober 2016.
- Region Jönköping. Regional transportplan Jönköpings län 2014-2025. Fastställd av Regionstyrelsen 2014-06-19.
- Region Jönköping. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län. Version 2016-08-24.
- Region Jönköping. RUS. Regional utvecklingsstrategi för Region Jönköping 2025. Juni 2013.
- SOU 2013:84. Fossilfrihet på väg. 2013
- Trafikanalys. Resvaneundersökningen 2011-2014.
- Trafikanalys. Resvaneundersökningen 2014-2015.
- Trafikanalys. Transportarbete 2015.
- Trafikverket. Landskap i långsiktig planering. 2012.
- Trafikverket. Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet. 2011:134.
- Trafikverket. Delrapport transporter, underlag till färdplan 2050. November 2012.
- Trafikverket. Delrapport Transporter. Underlag till färdplan 2050. 2012:224.
- Trafikverket. Trafikverkets miljörapport 2012. 2013-03-28.
- Trafikverket. Riktlinje landskap. TDOK 2015:0323.
- Trafikverket. Samhällsekonomiska bedömningar av ingående objekt.

- Vattenkartan, www.viss.lansstyrelsen.se
- Trafikanalys, http://www.trafa.se
- Länsstyrelsens underlagsmaterial, www.lansstyrelsen.se/jonkoping

Region Jönköpings län ❙ Regionledningskontoret ❙ Box 1024, 551 11 Jönköping
Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping
010-241 00 00 ❙ www.rjl.se ❙ regionen@rjl.se

Region
Jönköpings län

Region Jönköpings län

PROTOKOLL
UTDRAG

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 1-13

Tid: 2018-01-23 kl. 13.00-16.50

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

§8 Förslag till Regional transportplan Jönköpings län 2018-2029

Diarienummer: RJL 2017/1005, 2564

Beslut

Nämnden

- Godkänner förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029.
- Sammanfattningen i planen kompletters med följande. Under arbetet med framtagandet av Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 har ett antal frågor identifierats vilka kräver fortsatt arbete, fördjupad kunskap och bred dialog. Under de kommande åren kommer Region Jönköpings län att:
  - Identifiera lämpliga åtgärder kopplat till olika hastighetsanspråk i de regionala stråken.
  - Ta fram underlag för det fortsatta arbetet med en regional cykelstrategi.
  - Utreda möjliga åtgärder för att minska antalet viltolyckor.

Reservation

Erik Hugander (MP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Sammanfattning

I början av mars 2017 fick Region Jönköpings län i uppdrag av regeringen att ta fram förslag till en regional transportplan för Jönköpings län för perioden 2018-2029. Den ekonomiska ramen uppgår till 1,38 miljarder kronor. Planen innehåller förslag på hur de tilldelade medlen ska användas under planperioden. Planförslaget skall redovisas till Näringsdepartementet senast den 31 jan 2018

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag från presidiet 2018-01-09
- Tjänsteskrivelse daterad 2018-01-08

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 1-13

Tid: 2018-01-23 kl. 13.00-16.50

- Förslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029
- Bilaga, bytespunkter i Jönköpings län
- Inkomna remisser
- Tjänsteskrivelse daterad 2017-09-04
- Samrådshandling Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029
- Regeringsbeslut N2017/02312 Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde
Tommy Bengtsson (V) lämnar synpunkter på planen gällande infrastruktur och trafik runt Vetlanda kommun.

Erik Hugander (MP) lämnar ändringsyrkande till förslaget enligt *bilaga1*.

Ordföranden, Berry Lilja (S), Niclas Palmgren (M), Irene Oskarsson (KD), Anders Gustafsson (SD), Bengt Pettersson (C) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Under arbetet med framtagandet av Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 har ett antal frågor identifierats vilka kräver fortsatt arbete, fördjupad kunskap och bred dialog. Under de kommande åren kommer Region Jönköpings län att:

- Identifiera lämpliga åtgärder kopplat till olika hastighetsanspråk i de regionala stråken.
- Ta fram underlag för det fortsatta arbetet med en regional cykelstrategi.
- Utreda möjliga åtgärder för att minska antalet viltolyckor

Nämnden enas om att sammanfattningen i planen kompletters med ovanstående.

Mauno Virta (V) yrkar bifall till föreliggande förslag och lämnar en protokollsanteckning enligt *bilaga 2*.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 1-13

Tid: 2018-01-23 kl. 13.00-16.50

Beslutsgång
Ordföranden ställer proposition på föreliggande förslag mot Erik Huganders yrkande och finner förliggande förslag antaget.

Votering begärs där föreliggande förslag (JA) ställs mot Erik Huganders yrkande (NEJ).

JA röstar följande ledamöter:
Berry Lilja (S), Elin Rydberg (S), Gabriella Mohlin (S), Simon Johansson (S), Anders Gustafsson (SD), Eva Nilsson (M), Niclas Palmgren (M), Bengt Petersson (C), Irene Oskarsson (KD), Pernilla Mårtensson (KD), Mauno Virta (V), Jeanette Söderström (S), Per Hansson (L) och Rune Backlund (C)

NEJ röstar följande ledamot:
Erik Hugander (MP)

Omröstningsresultat:
Nämnden har alltså med 14 -ja röster, mot 1 nej-röst bifallit föreliggande förslag med kompletteringar.

Beslutet skickas till
Näringsdepartementet

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

Rune Backlund Anders Gustafsson

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

miljöpartiet de gröna

2018-01-23

FÖRSLAG

Nämnden för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Infrastruktur för landsbygden, kollektivtrafiken och cyklisterna.

Miljöpartiets ändringsförslag till Regional Transportplan för 2018-2029

Med hänsyn till bland annat parisavtalet, de nationella miljömålen, Plusenergilän krävs att varje regional transportplan utformas utifrån detta. Jönköpings Läns strategiska läge innebär att vi måste ligga i framkant när det gäller den fysiska utformningen av infrastruktur.

Därför omfördelar Miljöpartiet de Gröna i Jönköpings Län resurser från bilvägar och flygplatsbidrag till järnväg, kollektivtrafik, gång och cykel samt enskilda vägar på landsbygden.

Det finns ingen tid att förlora när det gäller transportsystemets omställning för att klara parisavtalets tvågradersmål. Solnedgång över Vättern. Foto Gunnar Lundqvist.

Miljöpartiet välkomnar de omfattande satsningarna på järnvägarna i länet men eftersom järnvägarna kommer ha en betydande roll i transportsystemets omställning krävs ytterligare resurser. En förstärkning på 64 miljoner kan exempelvis användas till oskarshamnsbanan, Tabergsådalen, vetlandabanan och stickspår Smålandsstenar.

Vägtrafiken utgör det minst energieffektiva och mest utrymmeskrävande transportslaget, därför omfördelar vi till de energieffektiva och mindre utrymmeskrävande. Vad gäller trafiksäkerhetsarbetet ser vi positivt Trafikverkets arbete med sänkt hastighet för att minska antalet döda och allvarligt skadade.

Mittsepareringar har både fördelar och nackdelar men vi anser att andra trafiksäkerhetsåtgärder skall prioriteras. Mitträckena är livsfarliga för motorcyklister och utestänger cyklister.

Eftersom cyklismen tar och förväntas ta ännu större andel av pendlingsresorna, inte minst pga elcykeln, så är det rimligt att infrastrukturen snarast anpassas till detta. Till de regionala stråken bör Region Jönköpings Län finansiera minst 2/3.

I vårt förslag ökar vi kollektivtrafiksatsningar med 50%; bland annat pendlarparkeringar, BRT-hållplatser.

Med anledning av den extrema klimatbelastning som flygtrafiken står för slopas stödet till den förlusttyngda kommunala flygplatsen i Jönköping. Dessa 28 miljoner gör i stället nytta inom de hållbara trafikslagen.

När det gäller infrastrukturens kapillärer, de enskilda vägarna, i vårt landsbygdslän ökar vi stödet med så mycket som 60% vilket ger totalt 40 miljoner kronor.

Ekonomisk sammanställning

	mnkr	-	+	%	Summa
Järnväg					
Y:et	300				300
Åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor	220		64	29%	284
Större väginvesteringar	**318**	**-205**		**-64%**	**113**
Gång och cykel					
Längs statlig väg	120		120	100%	240
Medfinansiering till kommuner	120		60	50%	180
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**127**	**-86**		**-68%**	**41**
Kollektivtrafik					
längs statligt väg	**60**		30	50%	90
Medfinansiering till kommuner	**60**		30	50%	90
Bidrag					
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	28	-28		-100%	0
Enskilda vägar	**25**		15	60%	40
Summa	1378	-319	319		1378

_____ _____

Erik Hugander Kew Nordqvist

Vänsterpartiets synpunkter på förslaget till Regional transportplan

Vänsterpartiet ser till stora delar positivt på förslaget till Regional transportplan. Det är ett framtidsinriktat dokument med fokus på att klara av framtidens utmaningar. Samtidigt vill vi i Vänsterpartiet särskilt belysa några viktiga aspekter som till viss del saknas i förslaget.

1. I nyttobeskrivningen av kollektivtrafiken nämns arbetspendling, Vänsterpartiet delar uppfattningen att detta är viktigt men vi vill även lyfta in att detta också gäller pendling till utbildningsplatser och resor till kulturevenemang.

2. För att klara av framtidens kompetensförsörjning är det viktigt att knyta till sig och satsa på transportrelaterade utbildningar i länet. Det kan handla om lokförarutbildning, underhållsutbildningar och andra utbildningar som kan tänkas vara viktiga för ändamålet.

3. Båttrafiken nämns i liten utsträckning. Vänsterpartiet vill därför särskilt belysa vikten av fungerade vägfärjor samt närhet och transportmöjligheter till näraliggande hamnar, eftersom detta är viktigt för vår exportnäring.

4. Vänsterpartiet anser att en transportplan som sträcker sig till 2029 med utblick mot 2050 måste ha ett tydligare klimatperspektiv. Avsaknaden av detta syns inte minst på den okritiska och ensidigt positiva bilden kring flygtransporter. All forskning visar att flyget påverkar klimatet negativt och för detta krävs en strategi och att alternativ till flyget alltid lyfts fram och beaktas i första hand. Exempelvis kan flygtransporter och inrikesflyg ersättas med andra färdmedel, exempelvis höghastighetståg.