Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2025-12-19 kl. 13.00

Plats: Digitalt

1	Upprop och val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	

Beslutsärenden för nämnden

3	Yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037	3 - 265
4	Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037	266 - 661

Kallade

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

Adjungerad
Anna-Karin Ramnemo (V)

Tjänstepersoner
Jane Ydman, regiondirektör
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Fredric Fingal, T.f. trafikdirektör/ ekonomichef

För kännedom

Ersättare
Elin Andersson (S)
Tobias Gyllensten (S)
Gabriella Mohlin (S)
Johan Svedberg (S)
Elisabeth Hermansson (S)
Karl Bergbom (M)
Gottlieb Granberg (M)
Thomas Lindén (M)
Martin Malmerfors (VD)
Gabriel Wallgren (SD)
Robert Andersson (SD)
Per Danielsson (KD)
Anton Axelsson (KD)
Andreas Elamsson (C)
Eric Hedlund (L)

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

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2025-12-19 kl. 13.00

Marie Brander, bitr. regional utvecklingsdirektör
Filip Boeryd, kanslichef
Carlos Pettersson, sektionschef energi och samhällsbyggande
Maria Cannerborg, miljöchef
Josefine Colliander, nämndsekreterare

Jimmy Ekström (L)
Mikael Ekvall (V)

Personalrepresentanter:
Joakim Strid, Vision

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner förslag till yttrande över nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Den 30 september presenterade Trafikverket sitt förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Förslaget är utsänt på remiss fram till och med 30 december 2025. Den nationella planen beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

För Jönköpings län innebär förslaget till nationell plan att samtliga namngivna investeringar i nu gällande plan återfinns i det nya planförslaget samt att ytterligare två väginvesteringar har tillkommit.

Likt tidigare planeringsomgångar avser Region Jönköpings län att avge ett yttrande med ambitionen att spegla länets samlade synpunkter på förslaget till nationell plan. Region Jönköpings län har därför uppmanat länets kommuner att inkomma med inspel till yttrandet, vilket har hörsammats av majoriteten av länets kommuner. Ett förslag till yttrande har stämts av med länets kommuner både på politisk nivå och tjänstepersonsnivå.

Ärendebeskrivning

Den 30 september presenterade Trafikverket sitt förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Förslaget är utsänt på remiss fram till och med 30 december 2025. Den nationella planen beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och

slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tar sin utgångspunkt i en historiskt stor satsning om totalt ca 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsekonomisk nytta.

För Jönköpings län innebär förslaget till nationell plan att samtliga namngivna investeringar i nu gällande plan återfinns i det nya planförslaget samt att ytterligare två väginvesteringar har tillkommit.

Likt tidigare planeringsomgångar avser Region Jönköpings län att avge ett yttrande med ambitionen att spegla länets samlade synpunkter på förslaget till nationell plan. Region Jönköpings län har därför uppmanat länets kommuner att inkomma med inspel till yttrandet, vilket har hörsammats av majoriteten av länets kommuner. Ett förslag till yttrande har stämts av med länets kommuner både på politisk nivå och tjänstepersonsnivå.

I förslaget till yttrande lyfts att flera av planförslagets prioriteringar ligger i linje med det som Region Jönköpings län anser vara angeläget, exempelvis ökade anslag till drift och underhåll.

För att ytterligare utveckla den nationella planen vill Region Jönköpings län framhålla följande punkter:

- De ökade anslagen för drift och underhåll av infrastrukturen måste komma hela transportsystemet till del, inte minst de regionala järnvägarna.
- Att prioritera utifrån samhällsekonomisk effektivitet är ett bland flera viktiga perspektiv: förutsägbarhet, stråktänk och systemsyn måste väga lika tungt.
- Satsningar i våra grannländer och då framför allt byggande av Fehmarn Bält-förbindelsen måste få större genomslag på satsningarna i den svenska infrastrukturen.
- Dagens samhällsutmaningar ställer ytterligare krav på ett transportsystem med omledningsvägar och stärkta förbindelser i öst-västlig riktning.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-12
- Förslag till yttrande daterat 2025-12-19
- Sammanställning av kommunala inspel
- Missiv – förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och Samhällsbyggande

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län har inhämtat yttranden från länets kommuner vilka har sammanvägts för att lämna ett regiongemensamt yttrande som representerar hela Jönköpings län. Region Jönköpings län står även bakom det gemensamma yttrande som lämnas från Regionsamverkan Sydsverige.

Inledningsvis kan Region Jönköpings län konstatera att flera av planförslagets prioriteringar ligger i linje med det som Region Jönköpings län anser vara angeläget, exempelvis ökade anslag till drift och underhåll. Samtidigt är det tydligt att många angelägna objekt inte fått plats inom den föreslagna planramen inte minst på de regionala järnvägarna. För att möta samhällets utvecklingsbehov krävs därför ytterligare investeringsutrymme.
Behovet att hantera dagens utmaningar måste ske parallellt med byggandet av transportsystemet för framtidens samhälle. I detta avseende anser Region Jönköpings län att förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen kan vässas ytterligare vilket beskrivs i punkterna nedan.

Region Jönköpings län önskar framhålla följande punkter:

- De ökade anslagen för drift och underhåll av infrastrukturen måste komma hela transportsystemet till del, inte minst de regionala järnvägarna.
- Att prioritera utifrån samhällsekonomisk effektivitet är ett bland flera viktiga perspektiv: förutsägbarhet, stråktänk och systemsyn måste väga lika tungt.
- Satsningar i våra grannländer och då framför allt byggande av Fehmarn Bält-förbindelsen måste få större genomslag på satsningarna i den svenska infrastrukturen.
- Dagens samhällsutmaningar ställer ytterligare krav på ett transportsystem med omledningsvägar och stärkta förbindelser i öst-västlig riktning.

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Region Jönköpings län arbetar aktivt för att stärka länets utveckling med visionen att erbjuda ett gott liv i en attraktiv region. För att uppnå detta är ett funktionellt och hållbart transportsystem en grundförutsättning.
Region Jönköpings län ser det därför som nödvändigt att staten både kan komma till rätta med underhållsskulden och utveckla transportsystemet för att både hantera identifierade utmaningar och nå uppsatta mål. För att samhällets ska utvecklas i önskvärd riktning är möjligheterna till samplanering avgörande, det är därför nödvändigt att det statliga planeringssystemet kännetecknas av förutsägbarhet och långsiktig stabilitet. Region Jönköpings län välkomnar därför att de investeringar i länet som finns i nuvarande plan även återfinns i det nya planförslaget.

Ökade anslag till drift och underhåll
Region Jönköpings län välkomnar de ökade satsningarna på drift och underhåll av såväl järnvägs- som vägsystemet. Vid utförande av järnvägsunderhåll vill Region Jönköpings län framhålla vikten av att konsekvenserna för samhället under utförandet minimeras genom god planering och dialog med trafikföretagen. Det är välkommet att standarden på vägnätet kommer att återtas under planperioden och satsningen på utbyggnad av BK4 för tyngre transporter möjliggör en ökad transporteffektivitet. Region Jönköpings län vill betona vikten av att dessa satsningar även kommer hela vägnätet till det, inte minst det mindre vägnätet som ofta har en avgörande betydelse för de gröna näringarna och det lokala näringslivet.

Metod för prioritering av åtgärder
Stabilitet och kontinuitet i planering och genomförande av infrastruktur är en grund för förtroende och samverkan mellan samhällsbyggande aktörer. I direktivet för planens framtagande anges att förutom samhällsekonomisk effektivitet ska urvalet av åtgärder präglas av ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn. Region Jönköpings län anser att dessa perspektiv har hamnar i skymundan i planförslaget. Detta upplevs att enskilda objekt bedömts isolerat utan att deras roll i ett större sammanhang beaktas. Objekten rv 26 Mullsjö-Slättäng och rv 40 förbi Eksjö har fått ändrat innehåll på ett sätt som vittnat om bristande systemsyn och en avsaknad av ambition att bygga sammanhängande stråk med en enhetlig standard.
Region Jönköpings län anser att detta är mycket kortsiktigt och riskerat att leda till behov av kostsamma ombyggnationer i framtiden.
Att järnvägsobjekt ska utvärderas utifrån det enskilda objektets samhällsekonomiska effektivitet kan lätt motverka systemperspektivet. Att för Jönköpings län högt prioriterade järnvägsobjekt på Jönköpingsbanan som station Ryhov/A6 och tretågsstation i Forserum inte finns med i planförslaget är en stor brist då dessa objekt är avgörande för att öka tillgängligheten till regionala målpunkter och tillföra kapacitet i systemet. Vidare anser Region Jönköpings län att det är dags för en översyn av vilka stråk som ingår i de nationella stamvägarna.

Satsningar i våra grannländer
Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att påverka flödena mellan Sverige och kontinentala Europa i grunden. Region Jönköpings län anser att planförslaget inte tillräckligt har beaktat denna omvärldsförändring. Statens intentioner att forcera planeringen av kapacitetshöjande åtgärder i ScanMed-korridoren speglas inte genom de åtgärder som föreslås till dessa i planförslaget.

Kapacitetsåtgärder i befintliga stråk måste genomföras skyndsamt samtidigt som Trafikverket måste få i uppdrag att på systemnivå föreslå hur brister i både kapacitet och tillgänglighet på järnvägsnätet i södra Sverige ska åtgärdas.
I planförslaget anges prioriterade utredningar, Region Jönköpings län välkomnar utredningen om stambanorna i södra Sverige men efterlyser ett större systemperspektiv. Exempelvis föreslås en fördjupad utredning för sträckan Linköping-Mjölby, Region Jönköpings län anser att hela stråket Linköping-Jönköping med utblick mot Borås bör vara föremål för en fördjupad utredning.

Stärkta öst-västliga förbindelser
Region Jönköpings län har under låg tid påtalat behovet av stärkta förbindelser både på väg och järnväg i öst-västlig riktning inte minst kopplingen till strategiska hamnar både på väst- och ostkusten, det förändrade omvärldsläget gör denna fråga ännu mer angelägen.
Region Jönköpings län anser därför att en utbyggnad av rv40 på sträckan Ulricehamn-Jönköping måste ingå i den nationella planen, detta kan vara ett lämpligt objekt för att pröva alternativa genomförande former och även alternativ finansiering. Hela rv 40 från Göteborg till Västervik bör ses som ett sammanhängande stråk och Region Jönköpings län är därför frågande till att objektet på sträckan Gladhammar-Verkebäck i Kalmar län har strukits i planförslaget.
Många av de regionala järnvägarna skapar betydelsefulla förbindelser mellan stambanorna och fungerar även som viktiga omledningsbanor. Tyvärr lider många regionala banor av eftersatt underhåll och låg standard. Som ett exempel bland många vill Region Jönköpings län lyfta banan Halmstad-Nässjö och främst sträckan Halmstad-Värnamo där det omgående bör startas en utredning för att säkerställa banans framtida funktion och identifiera lämpliga upprustningsinsatser.

Prioriteringar för Jönköpings län
För att även framöver kunna arbeta aktivt för en positiv utveckling i länet har Region Jönköpings län prioriterat de mest angelägna satsningarna i den statliga väg och järnvägsinfrastrukturen, mer medel måste tillföras den statliga transportinfrastrukturen. Region Jönköpings län anser att de objekt som ingår i planförslaget skall genomföras. För att säkerställa långsiktighet och en tydlig framförhållning anser Region Jönköpings län att följande prioriterade satsningar skall ingå i den nationella planeringen:

1. Jönköpingsbanan – station A6/Ryhov
   - I enlighet med undertecknad avsiktsförklaring
2. Jönköpingsbanan – tretågsstation Forserum
   - Avgörande med mer kapacitet på hårt belastad enkelspårig järnväg
3. Nässjö-Vetlanda, upprustning och elektrifiering
   - Eftersläpande underhåll måste åtgärdas och standarden höjas
4. Rv 40 Ulricehamn-Jönköping, utbyggnad motorväg
   - Felande länken mellan Göteborg och Stockholm
5. Rv 26 Smålandsstenar-Gislaved, mittseparering
   - Viktig för arbetspendling och godstransporter

För att vid kommande planrevideringar kunna åtgärda identifierade brister måste relevanta utredningar och underlag tas fram i god tid. Region Jönköpings län anser därför att följande utredningar bör startas snarast:

1. Vätterlänken, ny järnväg i stråket Linköping-Jönköping med utblick mot Borås
2. Halmstad-Nässjö järnväg, säkerställa funktionen för delen Halmstad - Värnamo

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Tommie Ekered
Ordförande nämnd för Trafik,
Infrastruktur och Miljö

Regional Utveckling

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Sammanställning av kommunala inspel på Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen

Bakgrund och tidplan

I det regionala utvecklingsuppdrag som Region Jönköpings län har ingår att ta fram långsiktiga planer för transportinfrastruktur.

Region Jönköpings län har fått ”Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037” på remiss. Med ambitionen att avge ett regiongemensamt yttrande har Region Jönköpings län erbjudit länets kommuner att göra inspel till yttrandet över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen.

I nedanstående tabell ges en översiktlig bild av inkomna synpunkter, för att på den fullständiga bilden måste samtliga inspel läsas i sen helhet.

Några kommuner har lämnat inspel i form av formella yttranden på remissen av nationell plan medan andra har lämnat synpunkter rörande hela transportsystemet.

Återkommande synpunkter:

- Beslutade åtgärder i nu gällande plan ska genomföras
- Positivt att anslagen för Drift och underhåll höjs. Viktigt att satsningarna kommer hela landet till del.
- Flera angelägna satsningar i +10% alternativet, stort behov av en utökad ekonomisk ram.
- Positivt med ökad transparens kring prioritering av namngivna objekt.
- Bra med satsningar på BK4.

Regional Utveckling
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Kommun	Huvudsakliga synpunkter
Aneby	Ytterligare satsningar för att öka kapaciteten på Jönköpingsbanan behövs. Bra med kapacitetsanalys för Södra stambanan men kopplingen Linköping-Jönköping-Borås behöver också finnas med. Viktigt med utbyggnad av sträckan rv40 Ulricehamn-Jönköping.
Eksjö	Positivt att objektet rv40 förbi Eksjö återfinns i planförslaget men negativt med föreslagna ambitionssänkningar. Hela rv 40 genom Eksjö kommun bör bli föremål för standardhöjningar. Regionala järnvägar bör stärkas. Viktigt med ytterligare satsningar i stråket Nässjö-Oskarshamn, Höglandsbanan efter att elektrifiering av Nässjö-Eksjö är genomfört. Kapacitetsförstärkningar på Jönköpingsbanan är nödvändigt, station Ryhov/A6 och tretågsstation Forserum. Åtgärder på Vetlandabanan bör finansieras med medel ur olika potter i Nationell plan.
Gislaved	Angeläget att objektet rv26 Smålandsstenar-Isberga lyfts in som namngivet objekt i planen eller finansieras på annat sätt. Rv 27 bör klassas som Nationell stamväg så att åtgärder kan finansieras genom nationell plan. Fokus på HNJ, positivt att satsningen Värnamo-Nässjö/Jönköping genomförs, viktigt att återstående del Halmstad-Värnamo utreds så att en upprustning och standardhöjning kan ske.
Gnosjö	Inga Nationella stamvägar genom kommunen. Positiv med satsningar på BK4 och ökade anslag till enskilda vägar. Rv 27 bör klassas som Nationell stamväg så att åtgärder kan finansieras genom nationell plan. Satsningar på Kust till kust-banan bör prioriteras, positivt med satsningen på järnvägen Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö.
Habo	Hittills har inget inspel inkommit.
Jönköping – ännu ej politiskt beslutat	Positivt att Ostlänken och Göteborg-Borås finns i planförslaget samt Lund-Hässleholm, naturligt att fortsätta systemet mot Jönköping. Sträckan Linköping – Jönköping - Borås behöver utredas till kommande planrevidering. Angeläget att station A6/Ryhov kommer med i planen. Bra med ytterligare väginvesteringar men problemen med biltrafiken genom Jönköping som buller och barriäreffekter kan förvärras. Viktiga att utveckla stråket Rv40 och åtgärda den felande länken Ulricehamn-Jönköping

Mullsjö	Projektet Riksväg 26 Mullsjö–Slättäng ska genomföras i sin helhet, inte som Trafikverket föreslagit att minska projektet till endast delen Mullsjö–Mon. Rv 40 Ulricehamn-Jönköping bör byggas ut till motorväg. Viktigt att utreda sträckan Slättäng-Falköping.
Nässjö	Viktigt med åtgärder för mer kapacitet på Södra stambanan motsvarande det som föreslås i planens +10%-alternativ. Kapacitetsförstärkningar behövs på Jönköpingsbanan, tretågsstation i Forserum är prioriterat. Viktigt att fortsatt höja standarden på de regionala järnvägarna som Vetlandabanan, Halmstad-Värnamo och Eksjö-Oskarshamn.
Sävsjö	Hittills har inget inspel inkommit.
Tranås – ännu ej politiskt beslutat	Kapacitetsförstärkningar på Jönköpingsbanan behövs, station A6/Ryhov är prioriterat. Ostlänken är ett mycket angeläget projekt, viktigt att arbetet med fortsättningen mot Tranås och Jönköping kommer igång. Viktigt med trimningsåtgärder på både Södra stambanan och regionala vägar.
Vaggeryd	Viktigt att regiongemensamt yttrande är i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram och Regional utvecklingsstrategi. Viktigt att inom länet stå bakom de kvarvarande utpekade objekten i förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, där elektrifiering och höjd hastighet på järnvägssträckorna Värnamo-Jönköping/Nässjö ingår
Vetlanda	Viktigt att höja standarden på de regionala järnvägarna. Reinvesteringar på Vetlandabanan bör kunna finansieras ur olika potter i den nationella planen. Viktigt med mer kapacitet på Jönköpingsbanan, planen bör inrymma objektet tretågsstation i Forserum eller andra kapacitetsförbättrandeåtgärder. Viktigt med åtgärder för mer kapacitet på Södra stambanan motsvarande det som föreslås i planens +10%-alternativ. Positivt att planen omfattar utredning kring trafiksituationen vid trafikplats Ekhagen.
Värnamo	Det investeringsprojekt som är pågående med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö behöver få en fortsättning på sträckan Värnamo-Halmstad. Kommunen bedömer att det finns behov av en ny trafikplats på E4 norr om Värnamo.

TRAFIKVERKET

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Huvudrapport

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Dokumentdatum: 30 september 2025

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2025:111

ISBN 978-91-8045-477-3

Innehåll

Innehåll **3**

Förord **6**

Sammanfattning **7**

Första delen: Utgångspunkter **31**

1 Uppdragets genomförande **32**

1.1 Framtagande av planförslaget 32

1.2 Transportpolitiska mål och principer 41

2 Transporternas förväntade utveckling **43**

2.1 Persontransporter 44

2.2 Godstransporter 48

2.3 Kapacitetsutnyttjande 53

2.4 Trafiksäkerhet och klimat 61

3 Gränsöverskridande planering **64**

3.1 Europeisk transportpolitik 64

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur 66

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet **69**

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen 69

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder 70

4.3 Stadsmiljöavtal 72

Andra delen: Förslag **76**

5 Fördelning av medel i sammanfattning **77**

6 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen **81**

6.1 Vägsystemet 81

6.2 Järnvägssystemet 91

7 Utveckling av transportinfrastrukturen 98
7.1 Namngivna investeringar 98
7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem 111
7.3 Central riskreserv 113
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder 118
7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur 125
7.6 Forskning och innovation 127
7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget 129
7.8 Räntor och återbetalning av lån 130
7.9 Förslag på prioriterade utredningar 131

8 Objekt per region 134
8.1 Norra regionen 134
8.2 Mellersta regionen 137
8.3 Östra regionen 140
8.4 Västra regionen 143
8.5 Sydöstra regionen 146
8.6 Södra regionen 148
8.7 Sverigeförhandlingens objekt 152
8.8 Hela landet 153

Tredje delen: Effekter 157

9 Planförslagets effekter 158
9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar 160
9.2 Det övergripande transportpolitiska målet 171
9.3 Funktionsmålet 179
9.4 Hänsynsmålet 182
9.5 Målkonflikter och -synergier 188
9.6 Konsekvenser av omprövning 190
9.7 Kraven i TEN-T-förordningen 192
9.8 Effekter för totalförsvaret 197
9.9 Effekter per transportflöde (järnväg) 199

Fjärde delen: Genomförande 206

10 Genomförbarhet 207

10.1 Leveransförmåga 207
10.2 Kompetensförsörjning 215
10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer 217

11 Kostnadsstyrning 220

12 Ekonomiska ramar och finansiering 227

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden 227
12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram 229
12.3 Alternativ finansiering 235

Referenser 239

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning 241

Förord

Trafikverket överlämnar härmed förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Åtgärderna har valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet och bidrar till att möta näringslivets behov och att stärka arbetspendlingen för medborgare.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt regeringens direktiv.

Trafikverkets uppdrag är att skapa god tillgänglighet i hela landet där människor och gods kommer fram smidigt, grönt och tryggt. Samtidigt är omvärldsläget oroligt. Krig, konflikter, påverkansoperationer och terrorhot pågår på flera håll i världen, och även i vårt direkta närområde. I vårt uppdrag ingår att stärka det civila försvaret och att leverera en fungerande infrastruktur, i såväl vardag som i kris eller krig. Det finns fler utmaningar, inte minst omställning till fossilfrihet, förändrat klimat samt ökande kostnader för att bygga och underhålla. Att rusta, modernisera och utveckla den statliga transportinfrastrukturen är fortsatt prioriterat och sker med utgångspunkt i regeringens betoning på ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Trafikverket har eftersträvat öppenhet om förutsättningarna för planen, vår bedömning av utvecklingen och våra prioriteringar. Planförslaget har därför tagits fram efter dialog med berörda aktörer.

Planförslaget remitteras nu från och med den 30 september 2025 till remissinstanser enligt särskild förteckning. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

På uppdrag av Trafikverkets styrelse

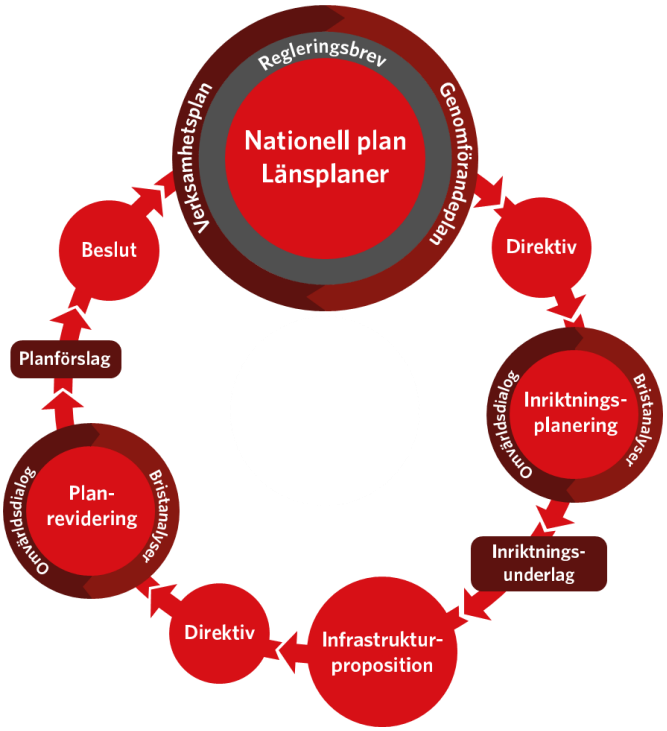
Borlänge den 30 september 2025

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Sammanfattning

En plan för mer tillförlitliga vägar och järnvägar – för att möta näringslivets behov och stärka arbetspendling

Transportsystemet är samhällets pulsåder. För att samhället ska kunna utvecklas måste flödet i transportsystemet fungera – både människor och gods behöver kunna ta sig fram på ett smidigt sätt. Det kräver att vi underhåller, bygger om och bygger ut den statliga infrastrukturen, som är kärnan i transportsystemet. Och det är just det som förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 handlar om.



Figur 1. Vägen fram till nationell plan. Den statliga transportinfrastrukturen planeras inom ramen för en planeringsprocess som mynnar ut i en nationell plan med åtgärder för byggande och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Anläggningens storlek:

Det statliga vägnätet består av **98 500 kilometer väg**, 17 000 broar och 100 tunnlar. Dessutom finns 75 500 kilometer enskilda vägar med statsbidrag. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för cirka **14 200 spårkilometer** av Sveriges järnvägsnät. I detta ingår 12 000 kilometer spår med kontaktledning, 11 000 växlar och 32 000 signaler.

Det finns en rad andra faktorer som påverkar transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan. Sådana faktorer är till exempel styrmedel, regleringar och upphandlad trafik, men de är inte en del av infrastrukturplanen. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen alltså en pusselbit bland flera.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tar sin utgångspunkt i en historiskt stor satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

De transportpolitiska målen:

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (miljö och hälsa).

Planen ger förutsättningar för förbättrad arbetspendling, ett konkurrenskraftigare näringsliv och stärkt totalförsvar. Resor och transporter blir tillförlitligare, effektivare och säkrare. Effekterna på klimat och miljö minskas. Totalförsvaret stärks bland annat genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon.

Det redan omfattande underhållet av järnvägen fortsätter med ökad kraft, och grunden läggs för att vara ikapp med underhållet till 2050. Vägnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden. Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 procent av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Infrastrukturplaneringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan definitivt beslut fattas. Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra är det vårt ansvar att ompröva dem. Vi föreslår därför att ett antal investeringar vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta utgår ur den nya infrastrukturplanen. Därmed bereds plats till andra satsningar som ger mer nytta för pengarna. Vi har vässat våra

prioriteringsmetoder för vilka investeringar som ska ingå i planen och gjort dem mer transparenta.

Trafikverket genomgår ett omfattande förändringsarbete där vi kraftsamlar för att bli mer effektiva, lyhörda och kundnära, och därmed skapa ökat värde för dem vi är till för. Planförslaget grundar sig på en omfattande dialog med kommuner, regioner, näringsliv och Försvarsmakten. Gemensam nämnare för regeringens och Trafikverkets utgångspunkter är att Trafikverket ska skapa mesta möjliga nytta för medborgare och näringsliv utifrån tilldelade ekonomiska ramar, som denna planomgång är större än någonsin.

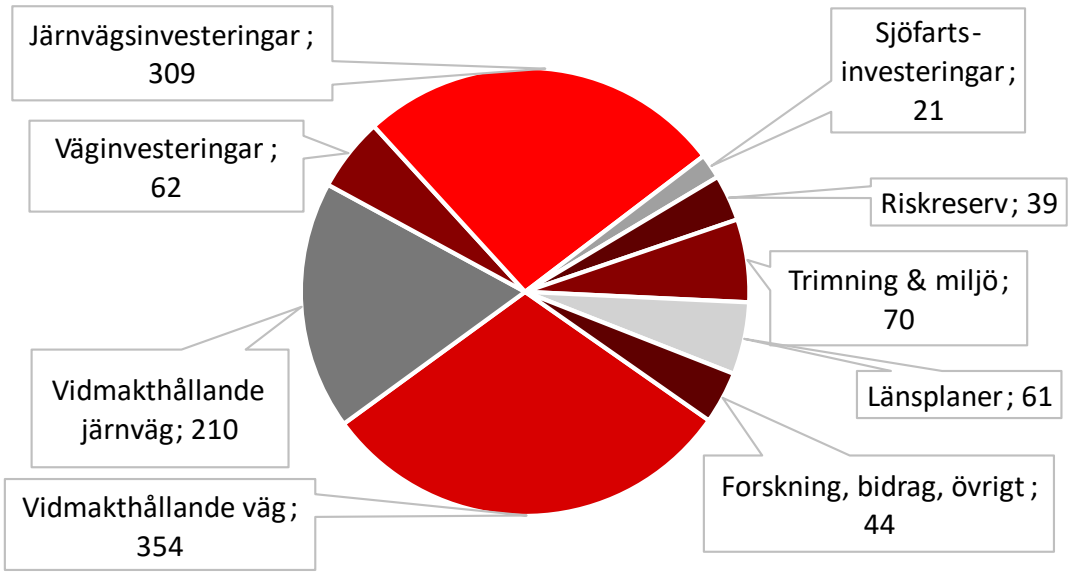
Ytterst handlar planen alltså om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

Planen täcker tolv år, men dess investeringar har effekt mycket längre fram än så. Vi underhåller och bygger en robust infrastruktur för en tid av ökad osäkerhet och för en framtid med fler resor och transporter, krav på klimatåtgärder och bättre trafiksäkerhet. På så sätt skapar vi långsiktigt hållbar infrastruktur för människor och företag i hela landet.

Planens framtagande – resultatet av analys och dialog

Planeringsramarna större än någonsin

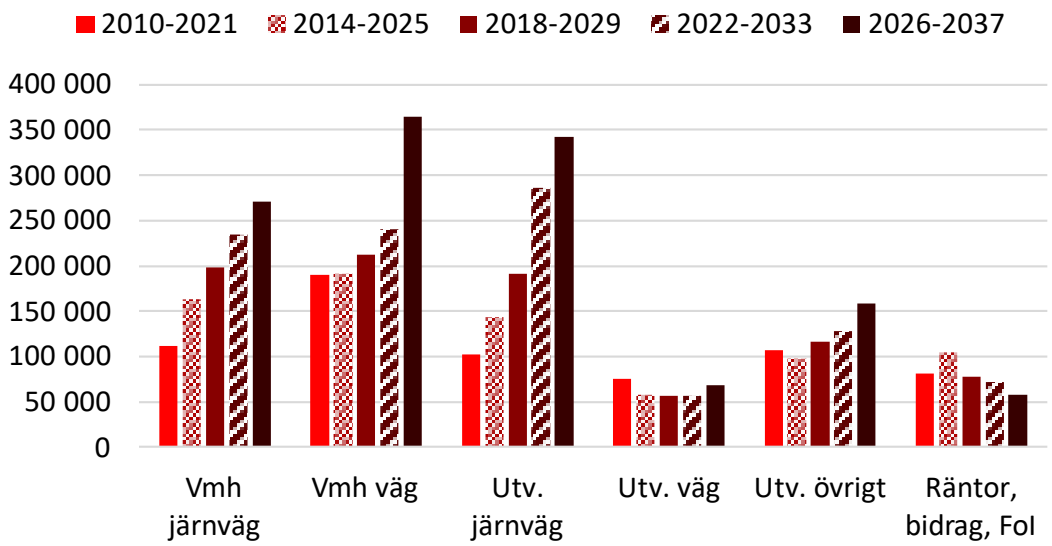
Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Figur 2 sammanfattar hur dessa ramar fördelas i planförslaget. Till detta kommer ytterligare finansiering i form av bland annat infrastrukturavgifter.



Figur 2. Fördelning av planförslagets ramar.

Figur 3 visar hur ramarna för den nationella planen har utvecklats över tid i fasta priser. I ett längre perspektiv är det framför allt medlen till järnvägssystemet som har ökat. Ramarna för vidmakthållande respektive utveckling av järnvägen har ökat med 140 respektive 240 procent sedan planen 2010–2021 (allt i fasta priser). Ramen för vidmakthållande väg hade ökat med 26 procent fram till nu gällande plan (2022–2033), men har i och med det nya planförslaget ökat med 90 procent jämfört med planen 2010–2021.

Utvecklingsramen för väg i planförslaget är 20 procent högre än nu gällande plan, men 10 procent lägre än planen 2010–2021. Den övriga utvecklingsramen i planförslaget är cirka 25 procent högre än nu gällande plan, och cirka 50 procent högre än planen 2010–2021. Det är framför allt medlen till trimnings- och miljöåtgärder samt länsplaner som ökat över tid.



Figur 3. Medel för vidmakthållande och utveckling (investeringar) i nationella planer sedan 2010, i 2025 års prisnivå.[1]

Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har visserligen ökats för varje planomgång (Figur 3), men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats.

De kraftigt ökade ekonomiska ramarna för vägunderhåll, i kombination med att Trafikverket har ökat sin operativa förmåga och nu får ut fler underhållsåtgärder än tidigare, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Även delar av järnvägens eftersatta underhåll återtas.

Ökade satsningar i planförslaget

Jämfört med nu gällande plan innebär planförslaget omfattande satsningar på en rad områden. Till de största föreslagna satsningarna hör följande (allt i 2025 års priser):

[1] I ”Utv. övrigt” ingår trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtal, sjöfartsinvesteringar och länsplaner. Intäkter från banavgifter ingår i ”Vmh järnväg”. Siffrorna för 2026–2037 är justerade för de förvaltningskostnader som nu har flyttats utanför planramen. Riskreserven är fördelad proportionellt på järnvägs-, väg och sjöfartsinvesteringar.

Medlen till namngivna järnvägs- och väginvesteringar ökar med omkring 20 procent vardera. Det omfattar bland annat ett drygt tjugotal nya namngivna investeringar med hög kostnadseffektivitet. Sammanlagt omfattar de namngivna järnvägsinvesteringarna cirka 340 miljarder kronor och de namngivna väginvesteringarna cirka 70 miljarder kronor. Det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given samtidigt som det finns många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår därför många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

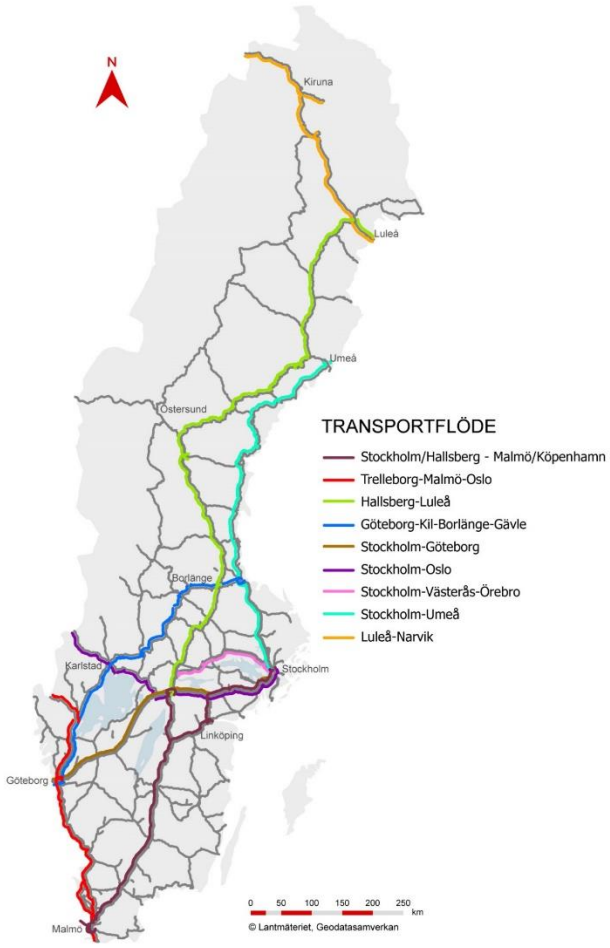
Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen för bärighetsåtgärder på vägarna nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Det gör att vi under planperioden kan upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, kan åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt kraftigt kan minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning.

Bidragen till enskilda väghållare ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Huvudskälet är att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

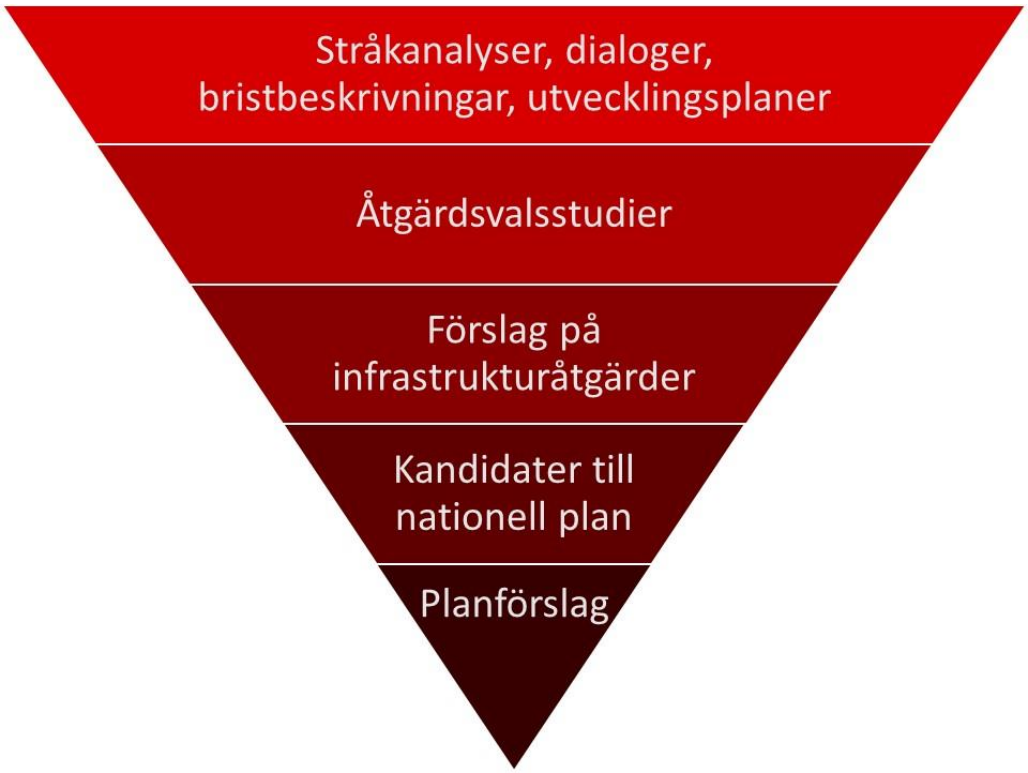
Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete

Människor och gods förflyttas i små och stora transportflöden. För att bedöma värdet av enskilda åtgärder analyseras de ur ett stråk- och systemperspektiv, där åtgärderna är anpassade till flödenas storlek och förutsättningar för att skapa mesta möjliga nytta.



Figur 4. Stora järnvägsflöden.

Planförslaget innehåller ett stort antal åtgärder för att utveckla och förbättra transportsystemet genom att öka kapacitet, förkorta restider, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan. Utformningen och valet av dessa åtgärder är en lång process där planförslaget utgör det sista steget (Figur 5). De nya investeringar som tagits med i planförslaget har tagits fram i hård konkurrens och i en lång sållningsprocess, och är de som vi slutligen bedömt ha potential att skapa allra mest samhällsnytta per krona.



Figur 5. Vägen från idé till nytt investeringsobjekt i nationell plan.

Processen startar med att önskemål, brister och behov samlas in på många olika sätt, bland annat dialoger med kommuner, regioner och näringsliv, stråkanalyser, bristbeskrivningar och utvecklingsplaner. En del av dessa utreds vidare, oftast genom så kallade åtgärdsvalsstudier.

I detta skede är fyrstegsprincipen, trafikslagsövergripande förhållningssätt och stråkperspektiv centrala arbetssätt. Fyrstegsprincipen innebär att man först undersöker åtgärder som påverkar resefterfrågan, sedan åtgärder som gör att transportsystemet utnyttjas effektivare, sedan smärre ombyggnader, och i sista hand nybyggnad av infrastruktur.

Åtgärdsvalsstudier görs vanligen i samarbete med andra aktörer som kommuner och regioner. Studierna undersöker en bred palett av åtgärder och är inte begränsade till infrastrukturåtgärder, utan kan också omfatta till exempel priser och avgifter, informationsåtgärder, kollektivtrafikutbud och bebyggelseplanering. I många fall visar åtgärdsvalsstudierna att infrastrukturinvesteringar inte är den bästa lösningen. Men i de fall som åtgärdsvalsstudierna drar slutsatsen att en investering i den statliga infrastrukturen är den mest lämpliga åtgärden så läggs åtgärdsförslaget i Trafikverkets åtgärdsbank.

Inför att den nationella planen ska revideras går vi igenom denna åtgärdsbank, och investeringskandidater kostnads- och effektbedöms på ett systematiskt och jämförbart sätt. Av omkring 500 förslag på så kallade namngivna investeringar

(investeringar med en kostnad över 150 miljoner kronor) i åtgärdsbanken valdes omkring 100 kandidater ut på detta sätt.

Som framgår i följande avsnitt har nära trettio nya namngivna investeringar kunnat beredas plats i det nya planförslaget. Att en investering tas med i nationell plan är dock inte ett definitivt beslut att genomföra åtgärden; först ska utformning, effekter och kostnader utredas vidare (se nedan).

Utöver de namngivna investeringarna genomförs också ett stort antal mindre åtgärder, så kallade trimnings- och miljöåtgärder. Dessa är generellt sett kostnadseffektiva åtgärder, som för en relativt liten kostnad kan skapa stora nyttor i form av tillgänglighet, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvar

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Vårt målmedvetna och löpande arbete med att utveckla en robust infrastruktur i fredstid är centralt även för totalförsvarsförmågan.

Trafikverket arbetar systematiskt med att inhämta totalförsvarets bedömningar av behov av transportinfrastruktur. Vi har fört dialog om viktiga målpunkter med Försvarsmakten, länsstyrelser och ett urval sektorsansvariga myndigheter.

Planförslaget har tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. För att genomföra de åtgärder som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar, och som både Försvarsmakten och Trafikverket bedömer som prioriterade, krävs enligt regeringens direktiv beslut och finansiering i särskild ordning. Vi har därför inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder.

I planförslaget finns viktiga delar som bidrar till ett mer robust transportsystem som även stärker totalförsvaret. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod.

Planförslaget kommer också att bidra till en mer robust och tillförlitlig järnväg. För att upprätthålla samhällsviktiga funktioner kommer vi att ta hänsyn till totalförsvarets behov av förbättrad tillförlitlighet och omledningsbanor när trimningsåtgärderna ska beslutas och genomföras.

Totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder. På sträckor och i funktioner där totalförsvaret har särskilda behov tidigarelägger vi därför sådana åtgärder under planperioden.

Planförslaget utgår från att klimatmålet 2045 ska uppnås

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På vägen dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade icke-handlande sektorn (ESR), där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2025–2030.

Detta innebär att omställningen till ett fossilfritt transportsystem måste fortsätta i snabb takt. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsledriven trafik. Planförslaget bidrar i viss mån till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar, vilket kan underlätta överflyttning av transporter från väg till järnväg även om infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp.

Viktigare i sammanhanget är att våra analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås. I prognoserna för framtida trafikutveckling ingår bland annat antaganden om fortsatt snabb elektrifiering enligt EU:s fordonskrav, ökande biodrivmedelandel och ökande drivmedelspriser vilket dämpar den icke elektrifierade trafiken. Såväl antaganden som prognoser är givetvis osäkra i viss utsträckning, men prioriteringarna i planförslaget är i allt väsentligt robusta för dessa osäkerheter.

En plan som utgår från nya utgångspunkter – mesta möjliga samhällsnytta per krona

Några av de viktigaste nyheterna i vårt arbete med detta planförslag handlar om hur planen ska ge mesta möjliga samhällsnytta per krona.

Vi har fördjupat och stärkt kostnadskontrollen

Trafikverket bedriver sedan några år ett systematiskt arbete för bättre kostnadskontroll, vilket också påverkat planförslaget. Flera åtgärder har genomförts för att i tidiga skeden få mer träffsäkra kostnadsbedömningar för investeringar. Kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare. Alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022, och de flesta senare än så.

Trafikverket har också infört arbetssätt för en systematisk identifiering och hantering av kostnads- och innehållsförändringar redan från tidiga skeden. Om stora kostnadsökningar riskeras behöver projektens omfattning och innehåll anpassas.

Ett annat exempel på arbetet med ökad kostnadskontroll är att vi har börjat använda referensklassprognoser, som är en metod för att dra lärdom från tidigare erfarenheter av hur kostnader utvecklats i andra jämförbara projekt. Arbetet är fortfarande i ett tidigt stadium, men målsättningen är att referensklassprognoser ska vara ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Ytterligare ett sätt att få planeringsprocessen att fungera som den är tänkt är att det nu införs en riskreserv i planen. Den ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot kostnads-ökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

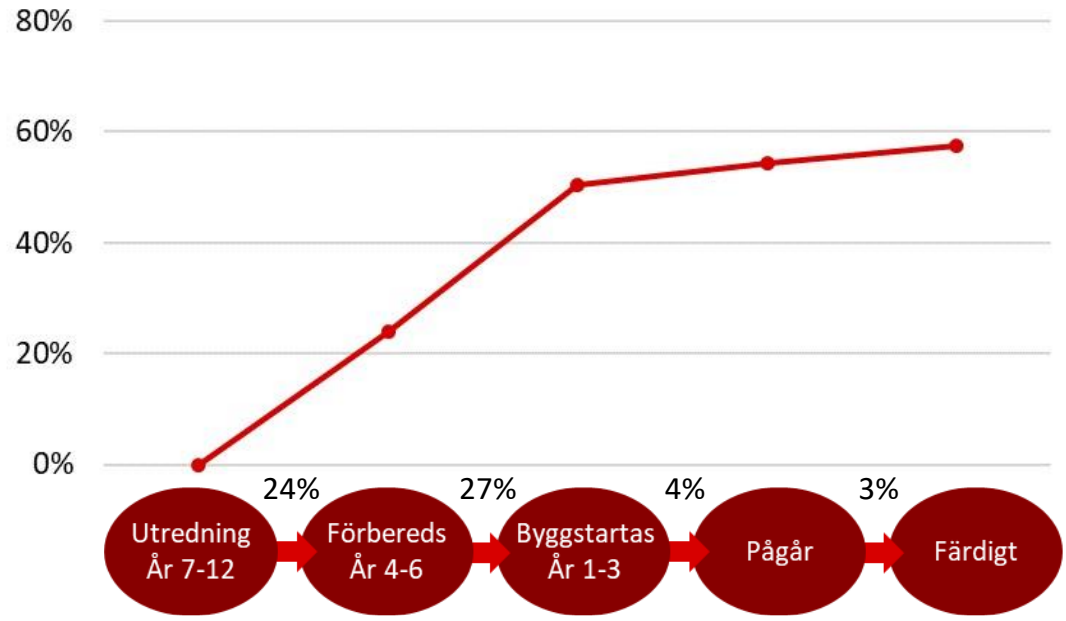
Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 6).

Figur 6. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj. Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

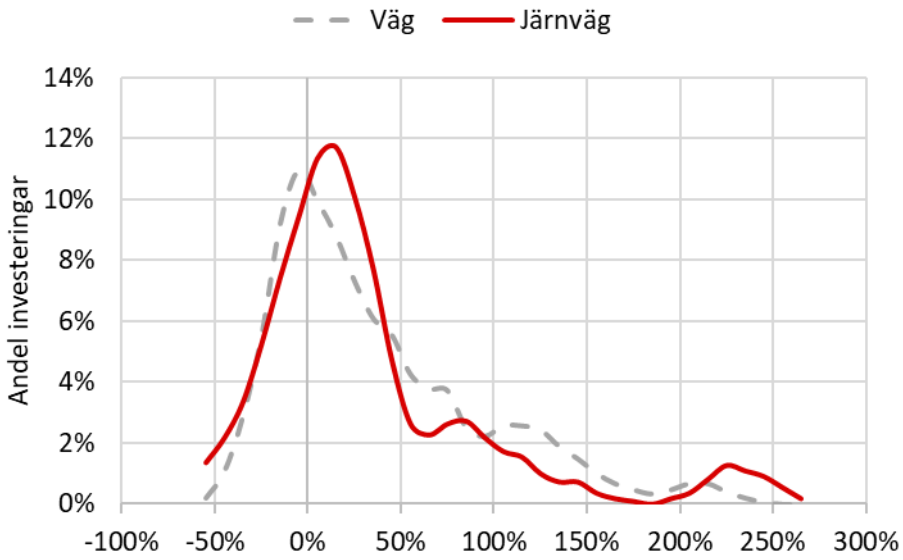
Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 7. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut

ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förekommer variationer).



Figur 7. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 3.



Figur 8. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Annars används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar. Om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget.

Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat.

Detta problem har uppmärksammats både av Riksrevisionen (2023:25) och Trafikverket (2024:003), och regeringen har understrukit att investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas (prop. 2024/25:28; LI2025/00640). Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt.

I enlighet med hur planeringsprocessen är tänkt att fungera föreslås ett tiotal objekt utgå ur den nationella planen. Orsaken är att kostnaderna under utredningsskedet bedömts bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Dessa investeringar föreslås ersättas med nära trettio andra investeringar med högre samhällsnyttor, vilket gör att mer samhällsnytta kan skapas för den givna ramen.

Transparent prioritering efter högst samhällsnytta

Nytt jämfört med tidigare planrevideringar är att vi inte bara presenterar ett planförslag, utan en rangordning av samtliga namngivna investeringar (som inte redan pågår eller som vi betraktar som beslutade), både i nu gällande plan och alla nya kandidater.

En sådan rangordning ska inte tas som en absolut sanning, eftersom den vilar på beräkningar och bedömningar som ofrånkomligen innehåller osäkerheter. Vår förhoppning är dock att en explicit motiverad rangordning av samtliga namngivna investeringar efter samhällsekonomisk lönsamhet ska göra planförslaget mer användbart, begripligt, transparent, objektivt och överblickbart för såväl beslutsfattare som alla andra intresserade.

I inriktningsunderlaget från 2024 angavs hur denna rangordning skulle konstrueras, och vi har i allt väsentligt följt dessa principer (se faktaruta). Investeringar som redan pågår, eller som har fått eller föreslagits få byggstartsbeslut, har inte övervägts för omprövning och därför inte rangordnats.

Detsamma gäller några få stora investeringar där regeringen nyligen har fattat beslut som vi har tolkat som att dessa investeringar ska ingå i planförslaget.

Prioriteringskriterier investeringsobjekt:

1. Avgör vilka objekt som kommit så långt i planeringen att de inte ska omprövas i planrevideringen (så kallade bundna objekt)
2. Avgör vilka objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt
3. Avgör vilka standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms som nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet
4. Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet (både kvantifierbara och icke-kvantifierbara effekter inkl. systemeffekter). Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats.

Alla övriga investeringar (prioritetsgrupp 4 i faktarutan) i gällande plan samt de nya kandidaterna har först rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt system- och stråkeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt).

Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Totalförsvarets behov har också ingått som en prioriteringsfaktor. Hela rangordningen, med såväl beräknade underlag som motiveringar till justeringar av rangordningen, är publicerad i Trafikverkets underlagsrapport om investeringar (2025:115).

Denna rangordning har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som föreslås utgå ur planen, och vilka nya kandidater som föreslås ingå i stället. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av överdriven exakthet. Som redan påpekats finns det osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta ordningen mellan objekt som ligger nära varann i rangordningen ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Våra känslighets-analyser visar dock att den samhällsekonomiska rangordningen i hög grad är robust för osäkerheter i antaganden, prognoser och hur effekter värderas relativt varandra.

Trots osäkerheter är det ofrånkomligt att rangordningar måste göras: i slutändan måste beslut fattas om vilka objekt som ska finns med i planen. Vi menar att det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en explicit rangordning, och att dessa uppväger eventuella nackdelar. Det ökar transparensen och begripligheten i våra förslag: samtliga beräkningar, bedömningar av ej beräknade effekter och våra

motiveringar till olika justeringar finns med. Det underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär. Vidare gör det beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner.

Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

Ökat fokus på genomförbarhet

En del i att skapa mesta möjliga nytta för tilldelade medel är att åtgärderna som föreslås kan genomföras på ett effektivt sätt.

God genomförbarhet handlar, utöver att vi som nämnts ovan ökar vår operativa förmåga, om att marknaden ska kunna ta emot våra uppdrag, och att vi planerar genomförandet av åtgärder utifrån detta. För att kunna påbörja en större upprustning behöver aktörerna på marknaden i god tid få tydliga signaler så att de kan bygga upp sin kapacitet. Vi behöver ha ett fortsatt nära samarbete med våra entreprenörer och leverantörer, och tillsammans hitta nya strategier och ett långsiktigt samarbete. På så sätt kan vi genomföra fler åtgärder på ett effektivt sätt. Vi kommer också att fortsätta att utveckla myndighetens upphandlingsstrategier.

Genomförbarhet handlar också om att vi kan upprätthålla tillgängligheten för trafikanter, resenärer och näringsliv på våra vägar och järnvägar när vi genomför åtgärder. Därför utvecklar vi hela tiden våra metoder för arbeten på väg och järnväg, i nära samarbete med branschen. Målet är att vara så effektiva som möjligt och bibehålla en god framkomlighet i systemen även under tiden vi rustar upp och utvecklar anläggningen.

Rätt kompetens är också avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Som Trafikverket tidigare konstaterat (Trafikverket 2025:055) finns den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen.

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

Utifrån rangordningsprocessen genomförs omtag i två objekt och nio objekt i gällande plan utgår. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med generellt mycket hög kostnadseffektivitet kan inrymmas i planförslaget.

Omtag sker för Gävle–Kringlan och Maria–Helsingborg. För dessa objekt är den aktuella kostnadsbedömningen cirka 15,8 miljarder kronor respektive cirka 10,5

miljarder kronor, vilket innebär en mer än dubbelt så hög kostnad som när objekten först kom med i planen (2018–2029).

För Gävle-Kringlan krävs omtag i utformningsarbetet för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Pågående lokaliseringsutredning slutförs i Maria–Helsingborg för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

Åtgärder som utgår är Sundsvall C–Dingersjö (delen Kubikenborg–Dingersjö), E18 Valnäs–riksgränsen (delen Töcksfors–Bäckevarv), Räppe station, Räppe–Växjö, E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar; E10 Kauppinen–Kiruna, E22 Gladhammar–Verkebäck, Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt samt Essingeleden ledverk.

De flesta objekt har hög samhällsekonomisk lönsamhet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen.

De namngivna investeringar i planen vars samhällsekonomiska lönsamhet har bedömts[2] har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3. Variationen i samhällsekonomisk lönsamhet är stor. De fem stora objekten som tolkats som bundna av tidigare regeringsbeslut (Göteborg–Borås, Hässleholm-Lund, Norrbotniabanan, Fyra spår Uppsala, Sydostlänken) har en genomsnittlig nuvärdeskvot på -0,8, medan resterande namngivna investeringar i planförslaget har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 1,0. Av dessa har järnvägsobjekten en genomsnittlig lönsamhet på 1,1, vägobjekten 1,4 och sjöfartsobjekten[3] -0,1. Den genomsnittliga lönsamheten i planförslaget ökas väsentligt av att ett tiotal olönsamma objekt föreslås utgå ur planen (genomsnittlig NNK -0,7), och ersättas av nära trettio mycket lönsamma objekt (genomsnittlig NNK 1,6).

Den samhällsekonomiska lönsamheten hos övriga delar av planen kan inte beräknas på samma sätt, bland annat för att åtgärderna inte specificeras exakt i förväg eller för att det saknas metoder. Vår bedömning är dock att trimnings-, miljö- och underhållsåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet,

[2] Alla siffror i detta stycke avser samhällsnyttor inklusive ej beräknade effekter som kvantifierats genom rangordningsprocessen.

[3] Sjöfartsobjektens svaga genomsnittliga lönsamhet beror på ombyggnaden av slussarna i Trollhättan, med en NNK på -0,2. Övriga två sjöfartsobjekt har god lönsamhet.

baserat på beräkningar för representativa typåtgärder och delar av vidmakthållandeanslaget.

Väg- och järnvägsinvesteringar som bedöms lämpliga att genomföra som OPS

Ytterligare en ny utgångspunkt som kan ge effektivitetsvinster är att vi identifierar investeringsobjekt som kan vara aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket. I direktivet ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).

Vårt arbete har lett till att fyra vägobjekt och fem järnvägsobjekt bedöms lämpliga att genomföra som OPS. Upplägget innebär ett längre gående ansvar för såväl genomförande som drift och underhåll och syftar till att nå effektivitetsvinster.

Planens innehåll och effekter – åtgärder som stärker näringsliv och pendling

Omfattande upprustning av vägarna

De ökade medlen för vidmakthållande gör att det eftersatta vägunderhållet kan återtas under planperioden. Det innebär att vägarnas funktion kan säkerställas, och att mindre pengar behöver användas till att avhjälpa akuta fel.

De ökade medlen innebär också att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4 (som tillåter tyngre lastbilar) påskyndas, och att medlen för bärighetsåtgärder nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Trafikverkets ambition är att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 2030, och hela det strategiska vägnätet för tung trafik 2033. Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut. BK4-satsningen främjar näringslivets transporter genom att mer kan lastas per lastbil, men också hållbarhetsmål och totalförsvarsbehov. Som ett resultat av de åtgärder som genomförs under perioden kommer framkomligheten på vägarna att upprätthållas och successivt förbättras.

Satsning på ökad bärighet:

- Hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen.
- Hela det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Vägnätet är utpekat tillsammans med näringslivet som det allra viktigaste att upplåta för BK4.
- Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid slutet på av planperioden. Det kan dock finnas delar av dagens BK1-vägnät där det är mindre lämpligt att godstrafik går, exempelvis ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eller av miljöhänsyn.

Det enskilda vägnätet står för huvuddelen av Sveriges vägnät räknat i kilometer, och sköts av dem som använder vägen – ofta fastighetsägare organiserade i en samfällighet. Vissa enskilda vägar är berättigade till statsbidrag. De ökade medlen till vidmakthållande möjliggör att statsbidragen till enskild väghållning kan ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Därmed kan den faktiska bidragsandelen återställas och bidrag kan ges till fler större underhållsprojekt och klimatsäkringsåtgärder.

Väginvesteringar som minskar restid och bidrar till regionförstoring

Många av åtgärdsförslagen på det nationella stamvägnätet följer med från planen för 2022–2033. Huvudsakligen bidrar vägåtgärderna till att minska restiden och förbättra trafiksäkerheten. De bidrar därmed bland annat till regional utveckling genom mer integrerade arbets- och bostadsmarknader och stärkt näringsliv.

Tidigare beslutade större projekt är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, riksväg 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Börringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre objekt som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötesseparering fördelade över landet.

Planförslaget innehåller också ett antal nya väginvesteringar med hög kostnadseffektivitet, alltså stora tillgänglighets- och trafiksäkerhetseffekter per satsad krona. Hit hör bland annat åtgärder vid E4 Häggvik–Rotebro, E4 trafikplats Ekhagen, E6 Alnarp–Lomma, E4 trafikplats Ättekulla, E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, E4/E20 Södertäljebron, E45 Vänersborg–Mellerud samt brandbekämpningssystem i Södra länken.

Vidare föreslås medlen till trimningsåtgärder öka väsentligt, det vill säga åtgärder som kostar upp till 150 miljoner kronor. Exempel på trimningar av vägsystemet är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser,

nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning. Trimningsåtgärder kan även genomföras för att förbättra kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter. De kan också bidra till förbättrade förutsättningar att cykla och till att öka trafiksäkerheten för cyklister.

Trimningsåtgärder:

Trimningsåtgärder är åtgärder upp till en kostnad av 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder har en god uppfyllelse av de transportpolitiska målen genom att de kan åstadkomma förbättringar, huvudsakligen i det befintliga transportsystemet, utan dyra investeringar i ny infrastruktur. Till skillnad mot namngivna investeringar, som är objekt som uppgår till över 150 miljoner kronor, beslutar Trafikverket över vilka trimningsåtgärder som ska genomföras.

Fortsatt upprustning av järnvägen

Vi kan se resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår ökade produktionsförmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. En viktig utmaning är tillgång till tid i spår för att genomföra åtgärder.

Trafikverket har tillsammans med övriga aktörer i Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) tagit fram en gemensam färdplan där det anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050. Vi bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Det förutsätter att de ekonomiska resurserna ökar stegvis och stabilt.

Det nya signalsystemet ERTMS är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägssystemet. Det är en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar och en viktig del av järnvägens modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Vi ökar nu takten i införandet, så att ERTMS ska finnas på högtrafikerade sträckor år 2042. Stockholmsområdet undantas tills vidare från det tidsatta målet på grund av speciella förutsättningar som begränsar den praktiska genomförbarheten.

ERTMS införs först på de sträckor som redan är påbörjade, och därefter sker en successiv utrullning via de högtrafikerade stråken. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer från EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. Dagens signalsystem ATC kommer fortfarande att finnas kvar 2042 i stora delar av övrig anläggning. I planen ingår även upprustning av optonätet för att ge

signalsystemet tillgång till robust transmission både för ERTMS och ATC. Ytterligare en ny satsning är att planförslaget också innehåller medel för att delfinansiera den ombordutrustning som krävs för att tågen ska kunna använda ERTMS.

Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet

Förslagen till järnvägsinvesteringar är i huvudsak desamma som i den nationella planen för 2022–2033, och de utgör i detta planförslag cirka 80 procent av medlen till namngivna investeringar. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten.

Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping (Ostlänken), Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås samt Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningarna i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan och åtgärder på Luleå station.

Flera andra stora investeringar följer med från den förra planen. Det gäller Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan och Västra stambanan.

Planförslaget innehåller också ett antal nya järnvägsinvesteringar med hög kostnadseffektivitet som bland annat ökar järnvägens kapacitet, flexibilitet och robusthet mot störningar. Hit hör bland annat signaloptimering på sträckan Solna–Skavstaby, förberedelser för högre kapacitet på sträckan Göteborg–Alingsås, uppställningsspår på Halmstad C, förbigångsspår på Västkustbanan (Tyllered), dubbelspår Umeå C–Umeå Ö, dubbelspår på Ystadbanan (Skurup–Rydsgård), mötesspår på Norge-Vänerbanan (Kil–Skälebol) och Värmlandsbanan (Kil–Charlottenberg), spår och plattformar på Kalmar C, kapacitetsåtgärder i Helsingborg C–Helsingborgs gbg, åtgärder på Märsta station och bangård, åtgärder på Tomteboda bangård samt hastighetsökande åtgärder på sträckan Öxnered–Lund.

Utöver detta ingår det ett stort antal åtgärder med lägre kostnad för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik på befintliga järnvägar. Det handlar exempelvis om åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningsåtgärder. Exempel på trimningsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, teknikutveckling samt trafikledningsåtgärder.

Åtgärder för att öka möjligheten till omledning är viktiga för att fler underhålls-åtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar och för att stärka

totalförsvaret. Längre mötesspår kan ge stor nytta bland annat genom att möjliggöra trafik med långa godståg.

I förslaget ingår också den så kallade näringslivspotten. I potten finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidra till intermodala transportlösningar. Vi föreslår att 1,2 miljarder kronor avsätts till näringslivspotten och används under planens första åtta år, vilket innebär en högre ambition än i gällande plan. En ökad satsning på nytt signalsystem påskyndar järnvägens modernisering och upprätthåller tillgängligheten.

Sjöfartsinvesteringar förbättrar farlederna för gods

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje, liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren samt mellan Landsort och Södertälje. Exempel på trimningsåtgärder inom farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

Sjöfartsverket avser att förnya isbrytarflottan och en ny isbrytarstrategi är under framtagande. Upphandling av en isbrytare pågår. Trafikverket föreslår att bidrag till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i planen.

Ökad satsning på klimatanpassning av vägar och järnvägar

Vi planerar att satsa 5 miljarder kronor av vägunderhållet på riskreducerande åtgärder under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Vi anpassar även järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna. I planen ingår därför både satsningar inom vidmakthållande järnväg och trimningsåtgärder (för cirka 1,4 miljarder kronor), exempelvis för utbyte av trummor till nya med större radie och för erosionsskydd.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

De ökade medlen till trimningsåtgärder omfattar bland annat mer pengar till trafiksäkerhetsåtgärder, en ökning från cirka 14 miljarder kronor i gällande plan till 20 miljarder kronor i planförslaget. Trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägsystemet är generellt kostnadseffektiva, och omfattar bland annat säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter, automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser.

Vi ökar också takten i genomförandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i järnvägssystemet genom exempelvis plankorsningsåtgärder, intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning. Därmed kan antalet suicid och obehöriga i spår minskas.

Även underhållsåtgärderna och de namngivna investeringarna förbättrar trafiksäkerheten. Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är dock fortsatt stort. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, fortsatt anpassning av hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i planen.

Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas

Av trimnings- och miljöåtgärderna planeras drygt 16 miljarder kronor gå till riktade miljöåtgärder. Deras huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag, eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

Inom miljöåtgärder ryms åtgärder som bidrar till goda livs- och naturmiljöer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Det ryms också åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vidare ingår åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Slutligen ingår åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön i form av förorenade områden som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Genom ökat vägunderhåll kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi genom utvecklingsprojekt som till exempel intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten, automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten, och digitala trafikregler som ger tung trafik information om vilka vägar som kan användas.

Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Första delen: Utgångspunkter

Vad utgår vi ifrån när vi tar fram den nationella planen för transportinfrastrukturen? Det handlar den första delen av rapporten om. Här kan du läsa om regeringens uppdrag, målen för transportpolitiken och hur vi har gått tillväga för att ta fram våra förslag. Vi går också igenom den förväntade trafikutvecklingen och hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas för att uppfylla kraven i det transeuropeiska transportnätet. Dessutom beskriver vi pågående åtgärder som på sikt ska göra användningen av transportsystemet effektivare.

1 Uppdragets genomförande

Detta inledande kapitel beskriver kortfattat hur planförslaget har tagits fram. Här kan du läsa om regeringens uppdragsdirektiv och hur vi tolkat det samt hur vi valt att prioritera inom givna ramar och förutsättningar i övrigt.

1.1 Framtagande av planförslaget

Vad ingår i den nationella planen?

Syftet med den nationella planen för transportinfrastruktur är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas för perioden 2026–2037. Planen revideras normalt vart fjärde år och omfattar:

- drift och underhåll på väg och järnväg samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar
- statsbidrag till enskild väghållning och drift av icke-statliga flygplatser
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länsplanerna.

Det upprättas också länsplaner som omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Det är regionerna som upprättar och beslutar om länsplaner för regional transport-infrastruktur, där bland annat Trafikverket bistår med underlag samt genomför planerna. Länsplanerna ska även de bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, men med hänsyn till de regionala förutsättningarna.

Tabell 1. Illustration över vilken plan som hanterar olika verksamheter.

Verksamhet	Nationell plan	Länsplaner
Drift och underhåll	• Det statliga vägnätet, dvs både nationella stamvägar och regionala vägar • Det statliga järnvägsnätet • Statsbidrag till enskild väghållning	
Övriga effektiviseringar av transportsystemet	• Finansieras i sin helhet i nationell plan	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Åtgärdsområde trimning	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Utpekat nationellt kollektivtrafiknät för personer med funktionsnedsättning	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Detta gäller ej samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet och inte heller cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet
Åtgärdsområde miljö	• Det statliga järnvägsnätet • Det statliga vägnätet	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Namngivna investeringar	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Strategiska slussar och farleder	• Regionala statliga vägar • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Statlig medfinansiering	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Statlig medfinansiering till drift av flygplatser	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Statlig medfinansiering till drift av utpekade flygplatser

Vägen fram till den reviderade planen

Arbetet med att revidera planen inleddes redan när den nu gällande planen fastställdes i juni 2022. Där gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra ett antal prioriterade utredningar. Dessa, och andra regeringsuppdrag, har löpande redovisats (se kapitlet Referenser).

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Underlaget redovisades den 15 januari 2024. Med utgångspunkt i bland annat detta underlag tog regeringen fram propositionen ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera”. Propositionen överlämnades sedan till riksdagen 8 oktober 2024. Riksdagen fattade därefter beslut 11 december 2024 i enlighet med regeringens förslag.

Den 20 mars 2025 fick Trafikverket regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. I direktivet framgår inriktningen för arbetet. Här beskrivs grundläggande utgångspunkter, som att förslaget ska utgå från det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål, inklusive etappmålen för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn. Det ska också utgå från fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. I direktivet beskrivs också de ekonomiska ramarna och hur de ska fördelas. Läs direktivet i sin helhet här: direktiv. De ekonomiska ramarna för planen beskrivs i kapitel 5 och kapitel 12.

Trafikverket redovisar nu sitt planförslag till regeringen samtidigt som det går på remiss. Vi kommer senast 30 november 2025 att redovisa en samlad effektbedömning av planförslaget och länsplanerna till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Den kommer att innehålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Remissynpunkter lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Efter beredning av förslaget och synpunkterna beslutar regeringen slutligen om innehållet i nationell plan, vilket kan innebära ändringar av Trafikverkets planförslag.

Prioriteringar sker stegvis i planeringsprocessen

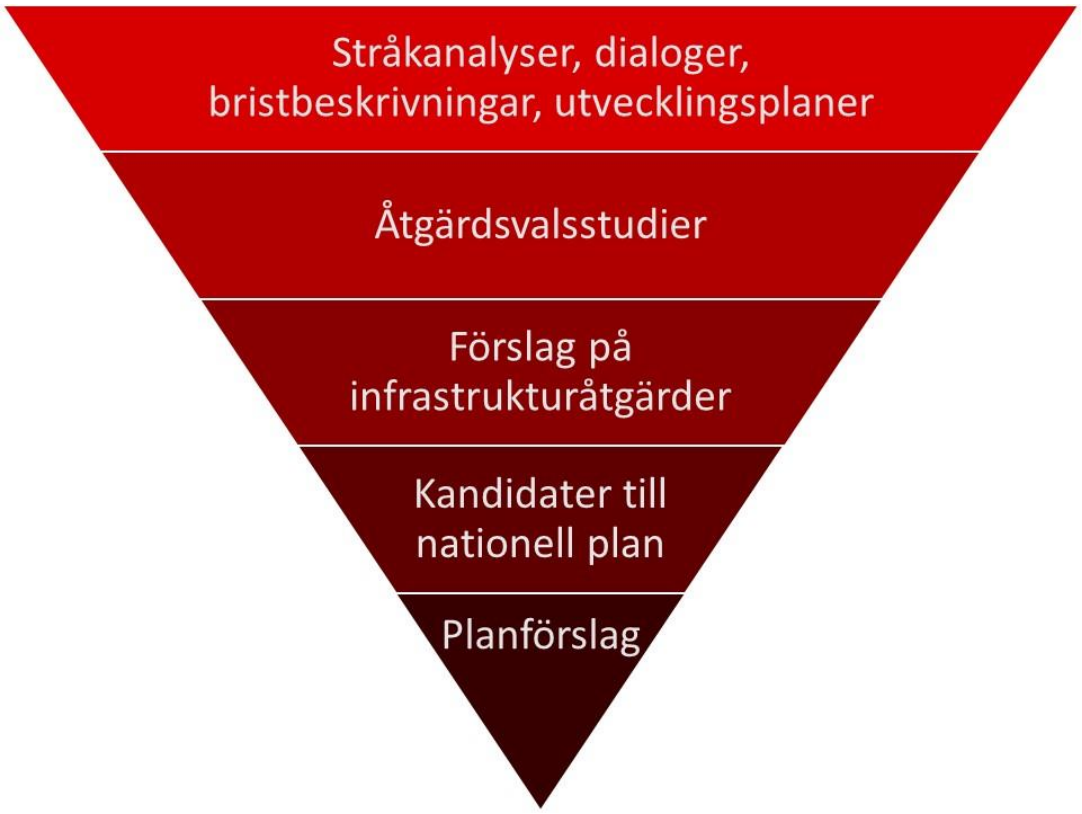
I det förra avsnittet beskrivs den formella processen för att ta fram en ny nationell plan. Trafikverkets arbete med att ta fram underlag till planen börjar dock tidigare än så.

Prioriteringarna av namngivna objekt i planen föregås av utredningar i mycket tidiga skeden. De utförs i många fall genom så kallade åtgärdsvalsstudier där fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande förhållningssätt är centrala utgångspunkter. Trafikverket samverkar i stor utsträckning med kommuner och regioner i utredningar om hur brister i transportsystemet kan åtgärdas. Vi samverkar även med näringslivet när initiativ eller förslag på utredningar kommer därifrån.

Antalet sådana utredningar som har mynnat ut i analyserade investeringsobjekt uppgår ackumulerat, och grovt uppskattat, till i storleksordningen 500, och i den gruppen av åtgärder ingår endast sådana objekt som hittills aldrig prioriterats in i nationell plan, men som i något skede bedömts kunna bli aktuella. Det har med andra ord vuxit fram en betydande åtgärdsbank, där åtgärdernas relevans med tiden kan ha ökat eller minskat.

Som en del i de mer konkreta förberedelserna inför en planrevidering beslutar Trafikverket vilka av alla analyserade investeringsobjekt som ska uppdateras med avseende på kostnader och effektbedömningar. Det är ett omfattande arbete som behöver starta i mycket god tid för att hinnas med. Inför denna planrevidering beslutades redan i mars 2024 att uppdatera uppgifter om både de objekt som ligger i gällande planer och drygt 100 nya investeringsobjekt (TRV 2024/26635). I detta planeringsskede hade Trafikverket precis lämnat ett förslag till inriktningsunderlag, men infrastrukturpropositionen var ännu inte presenterad. Därför var det nödvändigt med en tillräckligt omfattande uppdatering för att kunna hantera olika scenarier.

När så propositionen kom hösten 2024 och sedermera direktivet våren 2025, stod det klart att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara den vägledande principen i urvalet av objekt, och att avvikelser från denna princip tydligt ska motiveras. Efter intern beredning med dessa utgångspunkter kunde de uppdaterade objekten rangordnas enligt transparenta kriterier. Hela processen kan illustreras med en tratt där prioriteringen successivt växer fram, och där det sista skedet är planrevideringen och det nu aktuella planförslaget.



Figur 9. Schematisk illustration av processen från idé till nytt investeringsobjekt.

Arbetet har präglats av dialog och lyssnande

Trafikverket befinner sig sedan en tid tillbaka i ett omfattande och långsiktigt förändringsarbete. Vi kraftsamlar med ambitionen att bli en mer lyhörd och effektiv myndighet, som skapar mer värde till dem vi är till för. Det har gett avtryck i detta planförslag, exempelvis genom mer transparenta prioriteringskriterier och ett större fokus på genomförandefrågor än tidigare.

Förslaget har också tagits fram i dialog med ett brett spektrum av aktörer. I denna dialog har flera aktörer framhållit vikten av att satsa på triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Trafikverket delar den bedömningen och föreslår därför en prioriterad utredning för att få ett nationellt och samlat perspektiv på detta värde. Det är ett exempel på vilket avtryck dialogen har gett i planförslaget.

Vi har haft en löpande dialog med länsplaneupprättare och andra berörda, både i etablerade forum och genom kommunikationsaktiviteter riktade till regioner, näringsliv och branschorganisationer. Under hösten 2024 och våren 2025 anordnade vi flera webbinarier och möten med direktivet som utgångspunkt. Andra dialoger har förts mycket tidigt och tagit avstamp i gällande nationell plan.

Miljöhänsyn har integrerats i planen

För att främja en hållbar utveckling har Trafikverket integrerat miljöhänsyn i planen. Du hittar en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planförslaget tillsammans med andra underlag på länken Nationell plan 2026-2037 - Bransch (trafikverket.se).

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en redovisning av planförslagets förväntade effekter på miljön, övervägda alternativ, känslighetsanalyser samt rekommendationer. Den remitteras tillsammans med detta planförslag, och utgör ett underlag för regeringens fortsatta beredning och fastställelse av ny nationell plan.

I enlighet med miljöbalken har vi genomfört avgränsningssamråd med kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter, som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen. I samråd med Naturvårdsverket har vi bedömt att planen 2026–2037 inte innebär någon risk för betydande miljöpåverkan i annat land, och att det därför inte finns anledning till samråd med andra länder enligt 6 kap. 13 § miljöbalken. Det kan dock bli aktuellt med sådant samråd i samband med planläggningen av enskilda infrastrukturåtgärder.

Miljöbedömningen har varit en integrerad del av arbetet med att ta fram plan-förslaget. Inriktningen har varit att integrera miljö i relevanta vägval och beslut, vid sidan av att beskriva och bedöma planförslagets effekter. Relevanta miljöaspekter har identifierats och bedömts fortlöpande i arbetet, som underlag till sådana vägval och beslut. De finns med i underlaget för ram och fördelning av medel till trimnings- och miljöåtgärder, och i underlaget för prioritering av dels namngivna investeringar i gällande plan som omprövas, dels kandidater till att tas in i planförslaget. Vilka drift- och underhållsåtgärder som genomförs bestäms först i senare planeringsskeden, och miljöbedömningen har varit en del av arbetet med att ta fram de prioriteringsgrunder som ska gälla för fortsatt planering och prioritering.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas enligt uppdraget samtidigt som planförslaget. Samtidigt utvecklas planförslagets innehåll, budskap och underlag under hela uppdragets tid. Det gör att framtagande av miljökonsekvens-beskrivningen i praktiken skett parallellt med framtagande av planförslaget och har baserats på en preliminär version av planförslaget. Såväl underliggande analyser som miljökonsekvensbeskrivningens innehåll har anpassats till dessa förut-sättningar. Senast den 30 november 2025 kommer Trafikverket att leverera en samlad effektbedömning som bygger på det slutgiltiga planförslaget och på de preliminära länsplanerna. Ett mer fullständigt underlag och mer tid för analys innebär att vi då kan bekräfta eller justera miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och slutsatser.

Prioriteringarna utgår från riksdagens beslut om ramar

Riksdagen beslutade den 11 december 2024 om de ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037. De framgår av Tabell 2, och jämförs där också med tidigare beslutade ramar uttryckta i både nu aktuell prisnivå och den då gällande. I dessa ramar ingår inte trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter eller olika former av medfinansiering. De ekonomiska ramarna är en viktig utgångspunkt för förståelsen av Trafikverkets prioriteringar, som utvecklas nedan.

Tabell 2. Ekonomiska ramar, miljarder kronor (avrundat)

Ekonomiska ramar (miljarder kronor)	2022–2033 prisnivå 2021	2022–2033 prisnivå 2025	2026–2037 prisnivå 2025
Vidmakthållande väg	197	239	354
Vidmakthållande järnväg	165	200	210
Utveckling	437	530	607
Summa	**799**	**968**	**1 171**

När de nya ekonomiska ramarna jämförs med den gällande planen behöver hänsyn också tas till att regeringen har beslutat att förvaltningskostnader ska budgeteras på Trafikverkets förvaltningsanslag och inte på sakanslagen för vidmakthållande och utveckling. Det innebär att ramarna i den nya planperioden inte ska bekosta förvaltningskostnader som tidigare ingick i ramarna. Summan 1 171 miljarder kronor kan därför jämföras med att nuvarande plan exklusive de hittills flyttade förvaltningsmedlen i prisnivå 2025 är 909 miljarder kronor. För fördjupning se Tabell 3 i kapitel 5.

Underhållsåtgärder prioriteras utifrån samhällsekonomi samt funktion och tillstånd

Trafikverkets prioriteringar inom vidmakthållande utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. I stora delar saknar vi dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.

Inom *vidmakthållande väg* innebär det att basunderhållet, som också står för den enskilt största delen av vägunderhållet, prioriteras först. Även *vidmakthållande järnväg* utgår från samma principer, men här präglar också järnvägens inbördes systemberoenden de prioriteringar som görs.

I enlighet med regeringens direktiv har vi också beaktat totalförsvarets behov av transportinfrastruktur i större utsträckning än i tidigare planer. Vi har inhämtat

synpunkter om totalförsvarets behov och detta har samlats i planeringsunderlag för totalförsvarsviktig transportinfrastruktur. Dessa behov kommer att påverka våra prioriteringar för drift- och underhållssatsningar.

Investeringar prioriteras i första hand utifrån samhällsekonomisk lönsamhet

Utvecklingsramens två största poster är *trimnings- och miljöåtgärder* samt *namngivna investeringar*. De prioriteras i första hand utifrån samhällsekonomisk lönsamhet – alltså att nyttorna för samhället ska vara så stora som möjligt i förhållande till kostnaderna. Till utvecklingsramen hör också sådant som räntor och amorteringar på lånefinansierade satsningar, som av naturliga skäl måste inrymmas oavsett prioriteringskriterier. Detsamma gäller exempelvis driftsbidrag som Trafikverket administrerar för statens räkning.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna utöver samhällsekonomisk lönsamhet från att det inom vissa preciserade områden också finns lagkrav, exempelvis för att sanera förorenad mark. Det är emellertid i verksamhetsplaneringen som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

Beträffande *namngivna investeringar* har Trafikverket prioriterat objekt enligt följande rangordning.

1. Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas i planrevideringen. Utgångspunkten här är att den nya planen bör inrymma pågående objekt och de objekt som fått beslut att de får genomföras (år 1–3) i regeringens byggstartsbeslut.

2. Objekt som ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där beslut redan fattats för enskilda objekt. Häri ligger bland annat regeringsbeslut, EU-relaterade krav som TEN-T-förordningen och vissa avtal som staten tecknat med kommuner och regionala aktörer.

3. Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedömts nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet.

4. Övriga objekt rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet. Utgångspunkten är objektens samhällsekonomiska nettonuvärdeskvot, men rangordningen justeras utifrån systemeffekter och samhällsekonomiska effekter som det saknas metoder för att räkna på. Utöver det kan vi ta hänsyn till regionala fördelningseffekter. Där vi inte enbart har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden, utan också utgått från andra överväganden, till exempel

totalförsvarets behov[4] eller att ett objekt är en förutsättning för en namngiven åtgärd som prioriterats i steg 1–3, har motiven redovisats.

Punkt 4 innebär alltså att totalförsvarets behov beaktats i vår prioritering av namngivna investeringar och vår föreslagna användning av medel till trimningsåtgärder, på motsvarande sätt som för drift och underhåll.

Kategoriseringen ovan är verifierbar och lämnar ett begränsat utrymme för tolkningar. Där olika bedömningar ändå kan göras har vi varit restriktiva med att hänföra objekt till kategori 1, för att inte skapa större låsningar än nödvändigt.

Särskilt när det gäller objekt i kategori 4 bedömer vi att det är viktigt att fortsatt utredningsarbete möjliggörs utan att kostnadskalkylerna i tidiga skeden betraktas som slutgiltiga. Även Trafikanalys har framhållit detta i sin granskning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll[5].

Rangordningen har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som inte ingår i det nya planförslaget, och vilka nya kandidater som har tagits med istället. I avsnitt 9.1 visas ett utdrag av den samhällsekonomiska rangordningen samt den slutliga rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av precision trots att det finns osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta rangordningen mellan närliggande objekt ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Men eftersom vi har begränsat med resurser behöver vi prioritera, och det är ofrånkomligt att rangordningar måste göras. För att belysa osäkerheter i rangordningen har känslighetsanalyser gjorts genom att testa hur robust den samhällsekonomiska rangordningen är för förändringar i förutsättningar såsom trafikutveckling och olika värderingar. Resultaten visar att den samhällsekonomiska rangordningen är robust, se avsnitt 9.1.

Det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en rangordning, och Trafikverket bedömer att dessa uppväger eventuella nackdelar. Publiceringen av rangordningen;

- ökar transparensen och begripligheten i förslaget när Trafikverket publicerar motiveringarna tillsammans med underlag för de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.
- underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär.

[4] Nytta för totalförsvaret är en samhällsekonomiskt relevant effekt men har inte kunnat beaktas i de samlade effektbedömningarna och hanteras därför i särskild ordning.

[5] Trafikanalys. Rapport: 2024:5, s. 8.

- gör beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner. Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

1.2 Transportpolitiska mål och principer

I det här avsnittet beskrivs de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna och fyrstegsprincipen, det vill säga några av utgångspunkterna för Trafikverkets arbete. Andra utgångspunkter har beskrivits ovan, exempelvis regeringens direktiv, hantering av samhällsekonomisk lönsamhet och av totalförsvarets behov samt omprövning av objekt i gällande plan.

Vilka är de transportpolitiska målen?

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål, som konkretiseras i de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att 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, och att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. I detta ingår också etappmål för trafiksäkerhet och klimatpåverkande utsläpp.

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010[6]. Det långsiktiga målet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast 2045.

Etappmålen för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med medelvärdet för 2017–2019), att antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030, och att antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030[7].

[6] En klimatstrategi för Sverige, regeringens skrivelse 2017/18:238.

[7] Budgetpropositionen för 2013, prop. 2012/13:1.

De fem transportpolitiska principerna

De transportpolitiska principerna är vägledande för transportplaneringen:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Fyrstegsprincipen – för kostnadseffektiva lösningar

Utvecklingen av transportsystemet ska utgå från fyrstegsprincipen. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

1. Överväg åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
2. Överväg åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
3. Överväg begränsade ombyggnationer.
4. Överväg nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas leda till kostnadseffektiva lösningar, god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling – se vidare kapitel 4.1.

2 Transporternas förväntade utveckling

Detta kapitel ger en sammanfattande bild över transporterna i Sverige. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om förväntad utveckling av transporter (Trafikverket 2025:119). Kapitlet beskriver historisk utveckling, nuläge och prognoser för personresandet och godstransporterna. Vidare beskrivs övergripande var det framöver väntas finnas flaskhalsar i infrastrukturen på grund av ett högt kapacitetsutnyttjande. Det beskriver också hur transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten väntas utvecklas.

Syftet med kapitlet är att ge sammanhang och bakgrund till de åtgärdsförslag som presenteras i resten av rapporten, genom att ge en överblick över trender som påverkar transporternas utveckling samt om transporternas sammansättning och fördelning. Kapitlet om personresor beskriver också kortfattat hur resandet skiljer sig mellan olika befolkningsgrupper för att därigenom ge ett underlag för översiktliga bedömningar av olika åtgärders fördelningseffekter med avseende på bland annat kön, ålder och inkomst.

Trafikverket tar regelbundet fram prognoser för den framtida trafikutvecklingen baserat på antaganden om bland annat framtida befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, bränslepriser och ett stort antal andra påverkande omvärldsfaktorer. Vissa faktorer påverkas starkt av politiska beslut, till exempel bränslepriser och regionalt kollektivtrafikutbud. Andra är relativt svårpåverkade, som oljepris, befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling. Eftersom dessa faktorer är osäkra är även prognoserna för trafikutvecklingen behäftade med osäkerheter av olika slag. Genom systematiska känslighetsanalyser kan man undersöka hur stor osäkerheten blir – se avsnitt 9.1.

Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse. Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.

2.1 Persontransporter

Resandet ökade med drygt en procent per år innan pandemin

Under perioden 2000–2019 ökade det inrikes persontransportarbetet med ungefär 24 procent, motsvarande 1,1 procent per år (beräknat med ett antagande om oförändrad beläggningsgrad för personbilar och lätta lastbilar). Störst relativ ökning har det varit för tåg med 82 procent, följt av övrig spårtrafik med 36 procent. För det största färdmedlet bil var ökningen 22 procent. Buss ökade med 9 procent medan inrikes flyg minskade med 6 procent. För gång och cykel är det ett tidsseriebrott i statistiken som gör det svårt att säkert avgöra utvecklingen sedan 2000.

Sedan 2019 (fram till 2023) har antalet personkilometer med bil minskat med 3 procent, medan tåg har minskat med 10 procent, övrig spårtrafik med 15 procent och buss med 4 procent. Inrikes flyg har upplevt den största minskningen under perioden med 30 procent. Det är ännu för tidigt att säga att resvanorna har stabiliserats i en ny situation efter pandemin eftersom skillnaderna från år till år har varit relativt stora.

Fritidsresandet dominerar

Huvuddelen av inrikes persontransporter består av olika typer av fritidsresor, exempelvis inköps-, service- och besöksresor. Ungefär en fjärdedel av personkilometerna utgörs av arbets- och skolresor, och tjänsteresor står för runt 10 procent.

Regionala tåg (inklusive annan regional spårtrafik) och buss, men även cykel, används i väldigt stor utsträckning för arbets- och skolresor. Gång och långväga tågresor domineras av fritids- och besöksresande. Bilen används brett för alla ärenden.

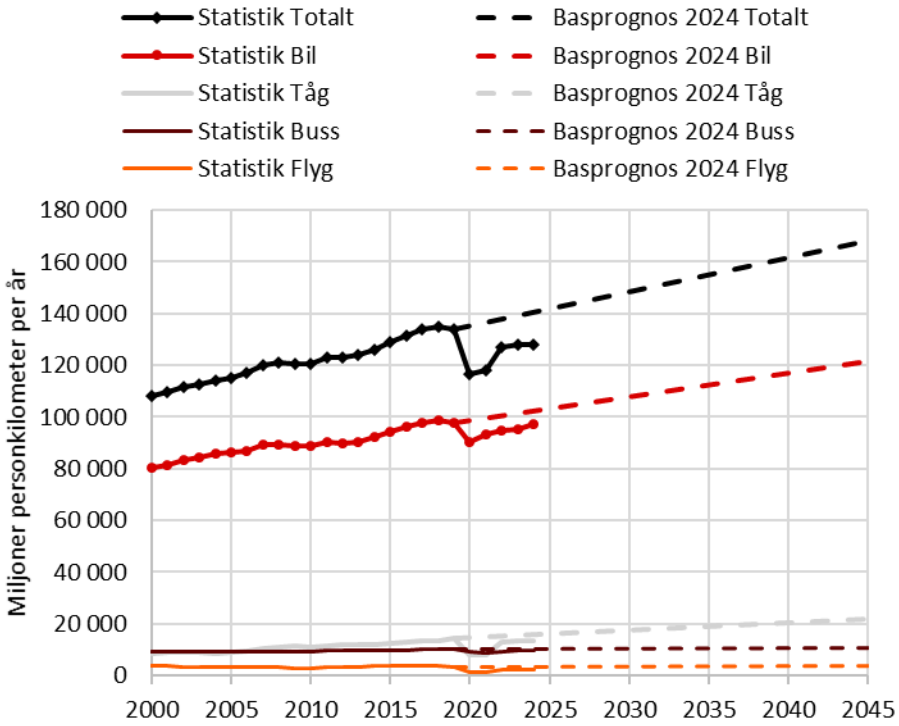
Män reser mer med bil och cykel jämfört med kvinnor som istället dominerar nyttofördelningen (och resandet) med kollektivtrafik och gång. Bilresandet och gång är relativt brett spritt över åldersklasserna, även om gruppen 31–65 år åker mer bil än övriga, och 21–30 år går mer. Personer över 65 år reser mindre än övriga grupper, och då speciellt med cykel och kollektiva färdmedel som domineras av de som är yngre än 30 år.

Boende i storstäderna åker mindre bil än genomsnittet, medan boende i små- och landsbygdskommuner åker något mer. Vidare åker storstadsborna mycket med långväga tåg, samt går och cyklar mer än genomsnittet. Det senare gör även boende i större städer.

Persontrafiken väntas öka i ungefär samma takt som tidigare

I Trafikverkets Basprognos 2024 beräknas inrikes persontransportarbete öka med cirka 28 procent mellan 2019 och 2045, motsvarande knappt 1 procent per år. Snabbast är ökningen för tåg och övrig spårtrafik (tunnelbana och spårväg) med 47 respektive 42 procent. Resandet med personbil beräknas öka med 26 procent, med buss 8 procent och med inrikes flyg 9 procent.

I Figur 10 visas historisk utveckling av persontransportarbetet totalt i riket, för bil, tåg, buss och inrikesflyg, samt beräknad utveckling enligt Basprognos 2024. Notera den stora nedgången under pandemin!



Figur 10. Historisk utveckling av persontransportarbetet i riket enligt statistik från Trafikanalys samt beräknad utveckling enligt Basprognos 2024.

Sammantaget innebär prognosen att resandet för samtliga färdmedel beräknas fortsätta utvecklas ungefär enligt samma trend som gällt under 2000-talet fram till 2019, det vill säga innan pandemin. Bilresor står för nästan tre fjärdedelar av persontransportarbetet i riket, men andelen beräknas minska svagt till 2045. Även andelen flyg- och bussresor beräknas minska något. Tågresornas andel beräknas öka med drygt två procentenheter. Detta är dock sannolikt en överskattning – se nästa avsnitt. Speciellt gång, men även cykel, står för en stor andel av resorna, men en liten andel av persontransportarbetet eftersom resorna i genomsnitt är korta. Deras andelar beräknas inte heller förändras märkbart.

Prognosen utgår från ökade inkomster och minskade körkostnader

Några av de viktigaste förutsättningarna som persontrafikprognosen i Basprognos 2024 bygger på är en befolkningsökning i riket om cirka 12 procent, att den omfattande elektrifieringen av fordonsflottan medför att den genomsnittliga körkostnaden för bil minskar med 22 procent, att taxorna för kollektivtrafik antas vara oförändrade och att realinkomsterna antas stiga med i genomsnitt 45 procent mellan 2019 och 2045. Vidare antas investeringar och andra förändringar i nu gällande plan (2022–2033) för transportinfrastrukturen vara genomförda till 2045. Som alltid finns det stora osäkerheter i förutsättningarna när prognostiden är så lång som till 2045.

Kopplat till huvudprognosen har även osäkerhetsanalyser gjorts för persontrafik-prognosen i Basprognos 2024. Denna visar på att inkomster, körkostnad och befolkningstillskott (inklusive hur tillskott av ny bebyggelse fördelas geografiskt) har betydelse för färdmedelsfördelningen. Inkomsterna och befolkningstillskottet beräknas även påverka det totala antalet resor (vilket ändrade körkostnader bara har marginell påverkan på). Investeringarna i ny väg- och spårinfrastruktur har i prognosberäkningarna begränsad påverkan på färdmedelsval och antal resor, men bidrar till att öka tillgängligheten.

Stabila resmönster, men ändrade vanor och teknik kan påverka

Överlag är resmönster relativt stabila över tid, och det är sällan det sker stora förändringar hastigt. Ett undantag är pandemin för några år sedan. Mycket av resandet har visserligen gått tillbaka till hur det såg ut innan, men det har också skett mer varaktiga förändringar. Trots att den tekniska utvecklingen i samhället går fort, tar det ofta längre tid för nya lösningar som påverkar resande och transporter att få genomslag än vad som förutspås.

Det finns som sagt ändå ett antal osäkerheter i prognosen för persontrafikens utveckling. Nedan beskrivs några sådana.

En långsammare befolkningsökning håller tillbaka trafikökningen

Under 2000-talet har tillväxten av persontrantransporter varit betydligt lägre än den ekonomiska tillväxten, och har snarare gått i takt med befolkningsutvecklingen. Att ökad tillväxt driver transporter verkar alltså bara stämma till viss del under denna period.

Trafikverkets Basprognos 2024 utgår från en något långsammare befolknings-ökning än tidigare prognoser. Sedan den gjordes har dock SCB justerat ned befolkningsprognoserna ytterligare (i prognos från juni 2024 räknar man med en

ökning på 8,3 procent 2019 till 2045, att jämföra med en ökning på 12,5 procent i basprognosen). Det finns därför skäl att anta att trafiken kommer att växa något långsammare än i prognosen som redovisades ovan.

Ökat distansarbete kan öka reslängd och fritidsresande

Efter pandemin har personer som kan jobba på distans börjat pendla längre. Det ökade pendlingsavståndet beror framför allt på att människor flyttat längre bort från sina arbetsplatser. Det är sannolikt att denna trend kommer att fortsätta eftersom omlokalisering av bostadsort är en anpassning som sker successivt över flera år. Å andra sidan finns det tecken på att många arbetsgivare börjar kräva en högre närvaro på kontoret än under de senaste åren, vilket kan motverka trenden.

När fler väljer att bo längre från centralorter kan det leda till ett ökat övrigt resande (särskilt med bil). Det är därför oklart om nettoeffekten av ökade möjligheter till distansarbete blir att man reser fler eller färre kilometer.

Tjänsteresandet har minskat

De långväga tjänsteresorna har inte ökat under de senaste tjugo åren, och de minskade under pandemin. Även det kortväga tjänsteresandet minskade under pandemin. Varför tjänsteresandet minskat (eller åtminstone stagnerat) under 2000-talet är inte helt klarlagt, men sannolikt har digitaliseringen varit en del av förändringen.

I dagsläget är det svårt att se något som talar för en stor återhämtning vilket gör att antalet långväga tjänsteresor sannolikt är överskattat i Basprognos 2024. Eftersom en stor del av det långväga tjänsteresandet utförs med tåg innebär det att utvecklingen av det långväga, och därmed också det totala, tågresandet kan vara överskattat i prognosen. Det gäller även flygresandet.

Tillgång på el väntas inte vara avgörande för transporternas elektrifiering

I Basprognos 2024 antas elektrifieringsgraden vara drygt 90 procent för lätta fordon och 80 procent för tunga fordon 2045. I takt med elektrifieringen kommer samtidigt transportsektorns efterfrågan på el att öka.

Det finns farhågor att tillgången på el inte ska räcka till och att det därmed skulle bli en flaskhals för elektrifieringen. En bedömning från Trafikverket och tre andra myndigheter är dock att denna risk är liten[8]. En orsak är att transportsektorns elbehov lär bli relativt begränsat jämfört med samhällets totala elbehov. Det väntas också ske en utbyggnad av elförsörjningen samtidigt som det är troligt att efterfrågan på el på olika sätt sprids över dygnet. Även om tillgången på el inte väntas bli

[8] Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering. Huvudrapport 2024 ER 2025:03.

en flaskhals för transportsystemets elektrifiering i stort kan den bli kritisk för delar av Trafikverkets verksamhet – se avsnitt 10.1.

Andra trender

Andra trender som beskrivs i underlagsrapporten (Trafikverket 2025:119) är:

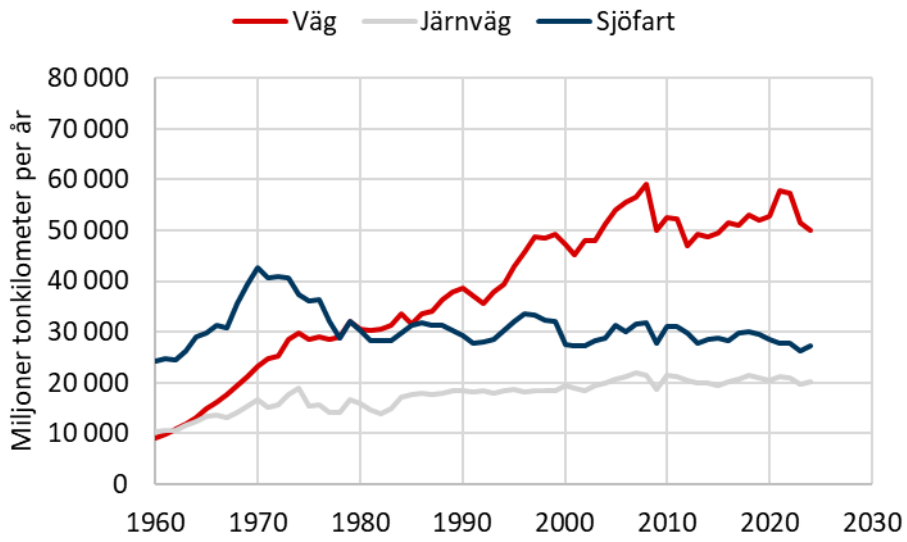
- Ökad e-handel är en orsak till fler leveranser.
- Kollektivtrafiken har ekonomiska utmaningar.
- Inrikes flyg står inför en osäker framtid.
- Järnvägens modernisering väntas öka punktligheten.
- Mikromobilitet (små och lätta fordon för en person) är etablerat, men fortsatt som nischlösningar.
- Digitaliseringen och automatiseringen får stor roll för trafiksäkerheten, men påverkan på mängden biltrafik är begränsad.
- EU:s lagstiftningspaket om klimat bidrar till elektrifieringen.

2.2 Godstransporter

Långsam ökning av godstransporterna under senare år

Under perioden 1960 till 2023 har godstransporterna i Sverige, räknat som antal tonkilometer, ökat med drygt 120 procent. Den uppåtgående utvecklingen har ungefär följt konjunkturcyklerna, med nedgångar under perioder med svag ekonomisk utveckling, och ökningar under tider med starkare tillväxt. Utvecklingen var mycket snabb fram till början av 1970-talet för att därefter vara långsammare. Sedan 2000 har ökningen varit i genomsnitt ungefär 0,2–0,3 procent per år, dock med rätt stora kast från år till år.

Transportarbetet på väg har flerdubblats sedan 1960. Samtidigt har andelen vägtransporter av det totala transportarbetet mer än fördubblats. Järnväg har haft en lägre, men mer stabil, ökningstakt. Andelen av det totala transportarbetet har minskat något. Sjöfart är det trafikslag som haft den mest varierande utvecklingen, med en kraftig uppgång under 60-talet, följt av en nästan lika stor nedgång under 70-talet, en återhämtning under 80- och 90-talen och en stagnation under 2000-talet. Trenden har varit negativ totalt sett och sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet har halverats under perioden.



Figur 11. Statistik för godstransportarbete inom Sverige per trafikslag 1960–2023[9].

År 2023 minskade godstransportarbetet i riket med 8 procent jämfört med 2022. Samtliga trafikslag minskade, och störst var minskningen för väg. Sannolikt berodde den övergripande minskningen av godstransporterna på den svagare konjunkturen 2023. Enligt Trafikanalys statistik om lastbilstrafik drevs den stora nedgången för vägtransporterna av minskade transporter av jord, sten och sand, vilket antagligen beror på det kraftigt minskade byggandet 2023.

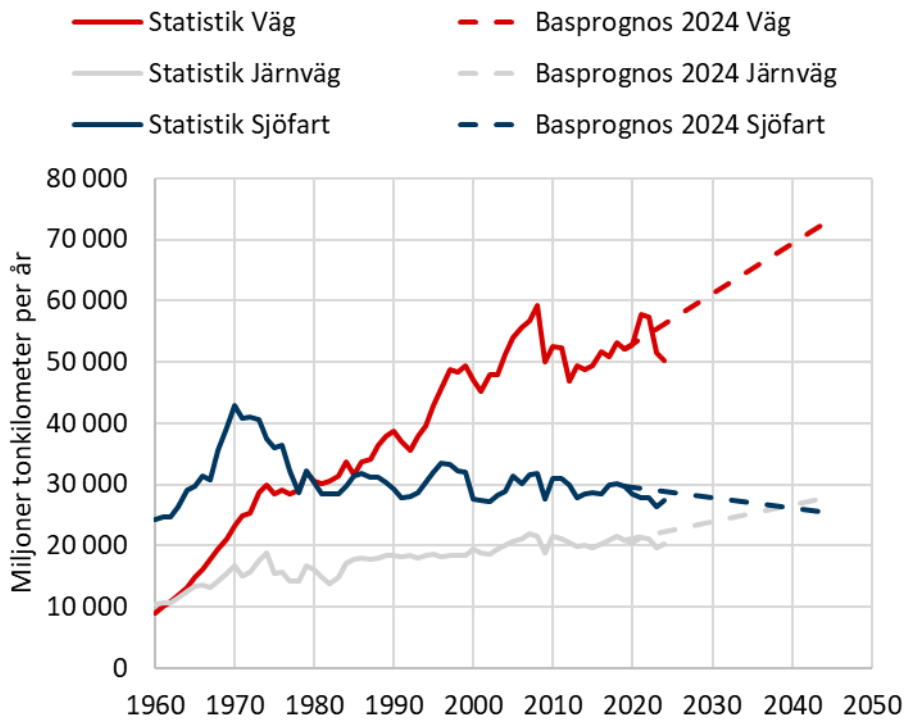
En ökning i linje med de senaste decennierna väntas

I Basprognos 2024 beräknas godstransportarbetet i riket öka med cirka 23 procent mellan 2019 och 2045. Utvecklingen är ungefär i linje med den övergripande utvecklingen under de senaste 30–40 åren. Summan av gods som ska transporteras inrikes, import, export och transit av varor beräknas öka med 21 procent. Därmed ökar den genomsnittliga transportsträckan för varor inom riket svagt. Som jämförelse beräknas BNP öka med 57 procent för perioden 2019–2045 i det underliggande makroekonomiska scenariot.

Basprognos 2024 innebär en lägre tillväxttakt än i tidigare basprognoser. Skillnaden kan förklaras av att den framtida ekonomiska utvecklingen antas vara lägre jämfört med tidigare, att metoden för att beräkna varuvärdenas utveckling uppdaterats samt att användningen av råolja och oljeprodukter i transport-branschen antas mer eller mindre upphöra till år 2045 till följd av klimatpolitiska åtgärder.

[9] Enligt Trafikanalys tidsserier för 1960–2023, korrigerade för tidsseriebrott år 2000 (alla trafikslag); 2015 (sjöfart) och 2018 (järnväg).

Godstransportarbetet på väg beräknas öka med cirka 42 procent och på järnväg med cirka 32 procent fram till 2045. Sjöfartens transportarbete beräknas däremot minska med cirka 14 procent. Den främsta orsaken är antagandet att fossila bränslen i framtiden till stor del ersätts av eldrift och att sjöfartens nuvarande stora transporter av råolja och petroleum därför minskar avsevärt.



Figur 12. Utveckling för godstransportarbete per trafikslag i riket 1960–2023, samt prognos till 2045.

Andelarna per trafikslag ändras något på grund av detta till 2045. Sjöfart får en minskad andel av transportarbetet, medan andelen väg ökar. Järnvägens andel av transportarbetet ökar också, men i betydligt mindre omfattning än väg.

För godstransporter är osäkerheterna större än för persontransporter

Transporter är en förhållandevis billig insatsvara för stora delar av industrin. Därför optimerar de sällan på den, utan i stället på tillverkning och försäljning (bas-industrierna i viss mån undantagna). Samtidigt är transporterna dock priskänsliga, eftersom de påverkar storleken på den marknad som man kan nå med sina varor till ett konkurrenskraftigt pris. Det är därför sannolikt med ett fortsatt starkt fokus på att hålla nere transportkostnader framöver.

Det finns ett antal osäkerheter i prognosen för godstrafikens utveckling. Nedan beskrivs några sådana.

Allt viktigare med motståndskraftiga försörjningskedjor

Under de senaste decennierna har globalisering och frihandel varit dominerande megatrender, vilket gjort det möjligt att ta tillvara skal- och stordriftsfördelar. Det har också lett till långa och integrerade försörjningskedjor med ökande grad av specialisering i varje led.

Det globala systemet har dock visat sig störningskänsligt genom till exempel pandemin, kriget i Ukraina och en mer isolationistisk politik i USA. Effekten är att globaliseringen har bromsats in – vilket ibland kallas slowbalisering – och i vissa avseenden till och med vänt i en process av återregionalisering. Sannolikt leder det till en omställning inom godstransportsektorn mot robusthet och resiliens. Därmed prioriteras inte enbart korta transporttider och god framkomlighet, utan i högre grad även systemets långsiktiga tillförlitlighet.

Natos operationer och värdlandsstöd kommer också att innebära förändrade godstransportflöden där stora volymer kan komma att behöva transporteras genom Sverige på kort tid. Detta ökar vikten av motståndskraftiga transportlösningar, då det i dagsläget inte går att veta mängder och när i tid dessa kommer att infalla.

Osäkerheter kring elektrifiering av den tunga lastbilstrafiken

Trafikverket bedömer att det kommer att ske ett betydande genombrott för elektrifierade tunga transporter under planperioden. Dock råder det fortfarande osäkerheter kring hur det kommer att ske och hur det kommer att påverka transportproducenterna rent operativt.

Endast runt en procent av den tunga lastbilsflottan i Sverige är elektrifierad i slutet av 2024. Den pågående elektrifieringen av transporter ställer nya krav på transportörer, som måste utveckla sina produktionssystem givet de nya fordonen och laddinfrastrukturens egenskaper. Fordonsindustrins utbud av elfordon ökar dock stadigt, samtidigt som tidiga erfarenheter pekar på fördelar såsom förbättrad arbetsmiljö. Förtroendet för laddinfrastruktur och elnät växer, vilket skapar bättre förutsättningar för investeringar.

Sammantaget väntas elektrifieringen av fjärrtransporter leda till högre fasta kostnader, men lägre rörliga kostnader. Det kan även påverka konkurrens-förhållandena mellan trafikslag, genom högre kostnader för lastbil på kort sikt som dock minskar på längre sikt.

Ökad automatisering är i huvudsak annat än självkörande fordon

Möjligheter till lägre kostnader och till ökad tjänstekvalitet är de två stora drivkrafterna bakom utvecklingen av automatisering inom godstransportsystemet. Potentialen och utvecklingen av automatisering är inte avgränsad till autonoma (självkörande) fordon. De områden där automatisering bedöms ha potential inom

planperioden är utvecklingen av avancerade förarstödsystem, automatisering i noder och processer. Automatisering i noder kan röra sig om automatiskt plock, sortering eller hantering av produkter och försändelser, automatisk lastning och lossning och liknande. Exempel på automatisering i processer är obemannad mottagning av leveranser.

Ett brett genomslag av självkörande större fordon bedöms inte sannolikt inom överskådlig framtid annat än inom smala nischapplikationer. Automatisering av sista-milen leveranser med hjälp av små automatiserade fordon och farkoster, som till exempel leveransrobotar eller drönare, bedöms kunna ske i specifika nischer och för små volymer.

Stabila transportmönster väntas i de svenska hamnarna

Under 2010-talet har utvecklingen av svenska hamnar präglats av stabilitet i godsvolymer och antal anlöp, med undantag för pandemiåret 2020. Ett skäl är att svenska hamnar i regel uppfyller funktionen av en ”gateway” till sitt lokala eller regionala omland. Sverige har ett femtiotal allmänna hamnar vilket möjliggör en spridd distribution av gods. Den historiska trenden visar på en utveckling där det inte har skett någon ökad koncentration av sjöfarten till färre hamnar i Sverige.

Framåt är en sannolik utveckling en fortsatt ökning av containerhantering. Containerhamnarna kommer därför sannolikt att spela en än mer central roll i det svenska godstransportsystemet. Ökad containerisering bedöms driva utvecklingen mot större centralisering till färre hamnar i det segmentet. Samtidigt är det sannolikt med en ökad specialisering av hamnar, där vissa hamnar fokuserar mer på specifika typer av gods eller tjänster. Att vissa hamnar (och flygplatser) är viktiga för totalförsvaret och för försörjning av landet i kris kan bidra till att bevara den diversifierade hamnstrukturen.

Andra trender

Andra trender som beskrivs i underlagsrapporten (Trafikverket 2025:119) är:

- Majoriteten av de lätta lastbilarna används för annat än att frakta gods
- Digitalisering ger effektivare logistik
- E-handeln kan skapa transporteffektiv tillgänglighet
- Införande av digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) ett stort tekniksprång för godstågen
- Sjöfarten styrs av marknaden
- Sjöfarten effektiviseras genom ny teknik.

2.3 Kapacitetsutnyttjande

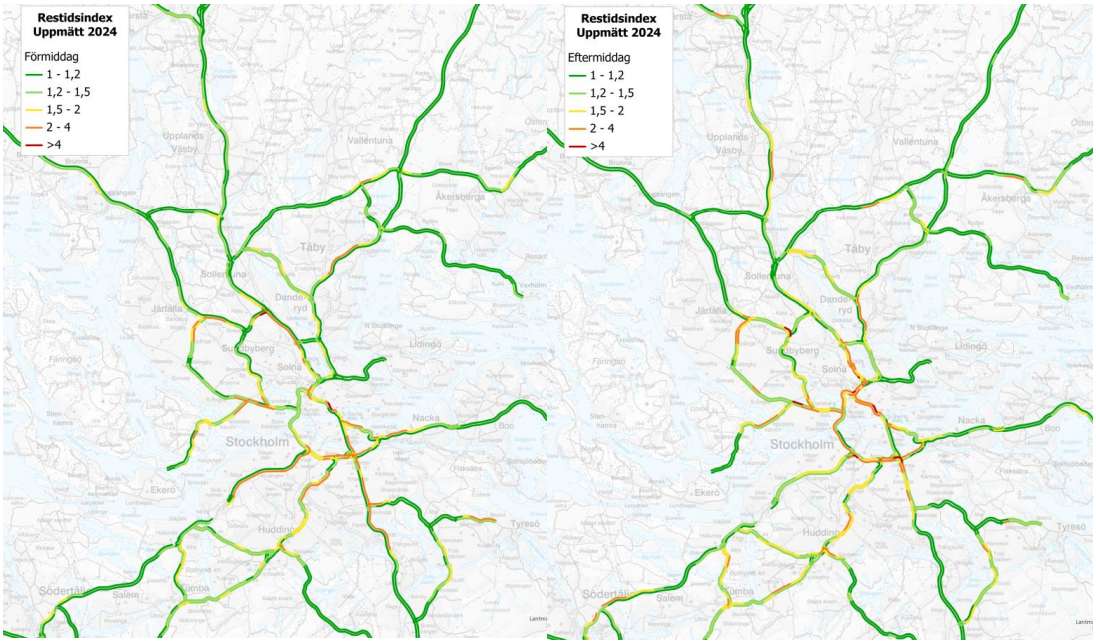
Den väntade utvecklingen av resor och transporter som beskrivits ovan kommer att leda till ett ökat utnyttjande av vägar och järnvägar. I detta avsnitt redovisar vi därför vår bedömning av hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och person-transporter i de statliga väg- och järnvägsnäten kommer att utvecklas fram till 2045. Vår bedömning utgår från åtgärderna i nationell plan 2022–2033 (även om de slutförs efter 2033) och utgör ett underlag för våra prioriteringar.

Väg

Vi bedömer att kapacitetsbegränsningar på vägsidan främst är en storstads-problematik, varför framställningen begränsas till det. Då det finns osäkerheter i prognosmodellen görs vår bedömning av framtida trafik med stöd av 2024 års uppmätta framkomlighet.

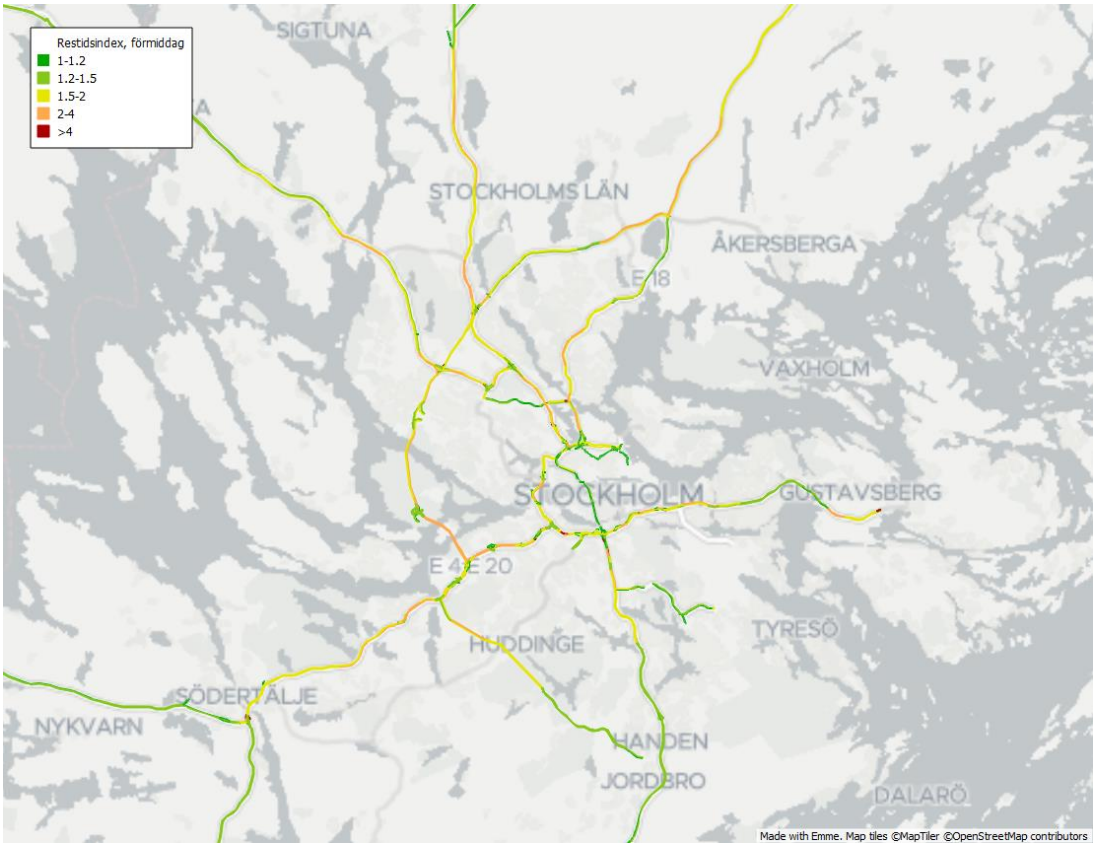
Vägkartorna nedan visar restidsindex ett vardagsmedeldygn i de tre storstads-områdena år 2024 och 2045. För 2045 har hänsyn tagits till åtgärder i nationell plan 2022–2033. Restidsindex visar förhållandet mellan restid i högtrafik och lågtrafik, där ett högt index är liktydigt med stor fördröjning till följd av trängsel. Gul färg innebär att restiderna kan vara dubbelt så långa som i lågtrafik, och röd färg att de kan vara mer än fyra gånger så långa. Notera att kartorna endast visar större vägar! Kartorna med uppmätt restidsindex är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

För 2024 visar kartorna för Stockholm betydande trängsel, särskilt på E4 genom länet. Eftermiddagen är särskilt trängseldrabbad.



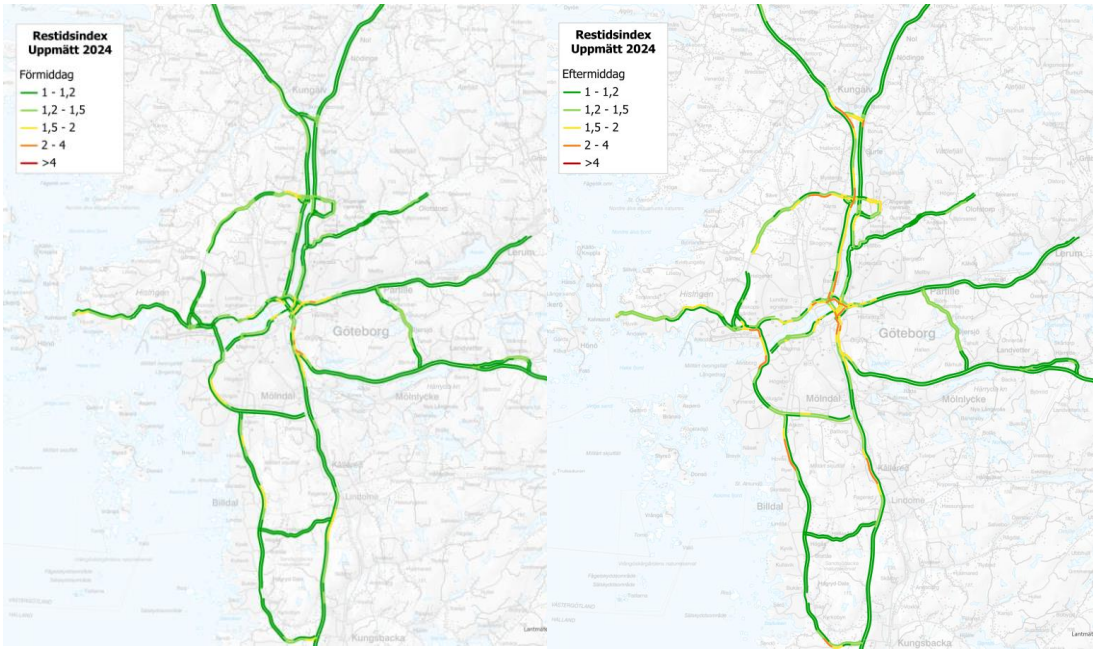
Figur 13. Uppmätt restidsindex i Stockholmsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

Fram mot 2045 förskjuts trängseln delvis ut från de centrala delarna och ökar för stråk som leder mot Förbifart Stockholm. Som framgår av kartan är betydande delar av Förbifart Stockholm orange 2045, vilket innebär en betydande trängsel i högtrafik. Huruvida denna trängsel hamnar i förbifarten är osäkert. Det kan snarare vara de stråk som leder fram mot förbifarten som blir ytterligare trängseldrabbade. Utöver det väntas de flaskhalsar som finns 2024 förvärras. Trafikverkets förslag till nya investeringar rymmer kapacitetsförstärkningar kopplade till Förbifart Stockholm, som bidrar till att förbättra kapaciteten.



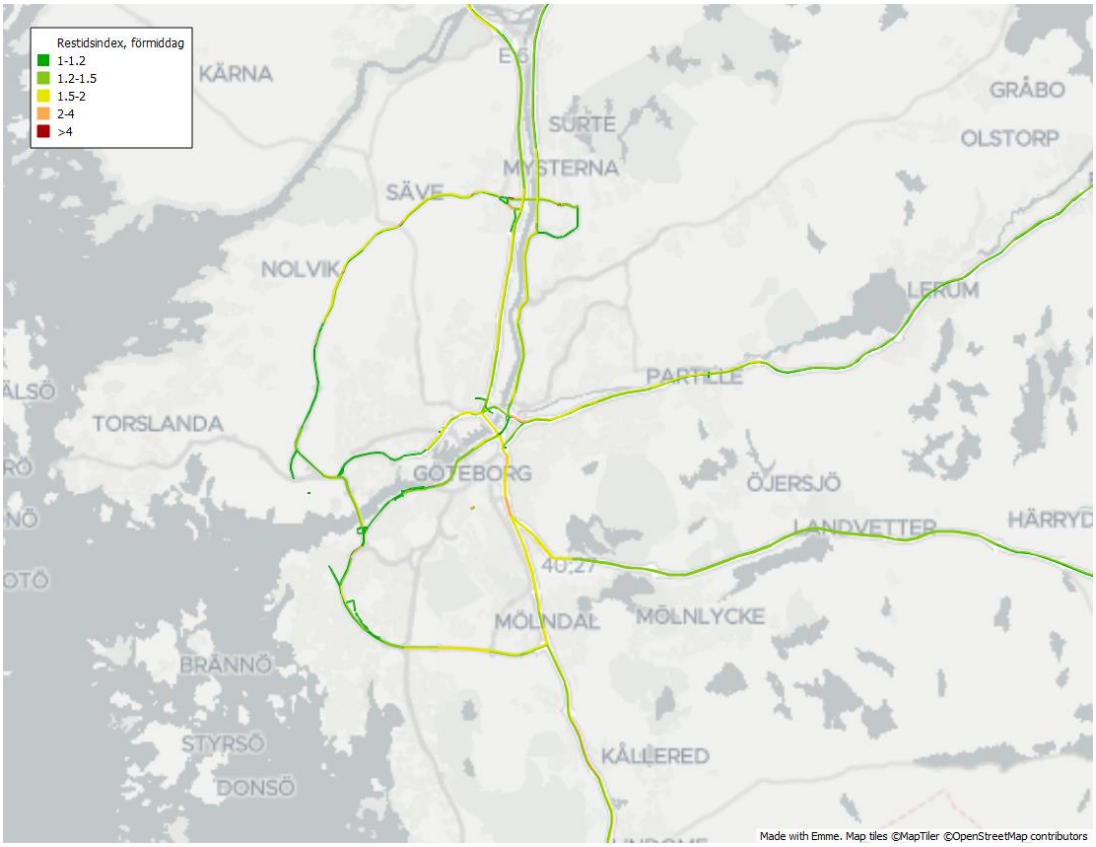
Figur 14. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Stockholmsområdet år 2045.

För Göteborg visar kartorna för 2024 ett högt restidsindex på E6 genom Göteborg. Likt Stockholm är trängseln som mest omfattande under eftermiddagen. Inom Västsvenska paketet har större satsningar på väg genomförts, exempelvis Marieholmstunneln som är en ny tunnel under Göta älv, samt utbyggnad av busskörfält längs infarterna till Göteborg. Kapacitetsförstärkningar har gjorts på södra delen av Hisingsleden och även Lundbyleden byggs ut med syfte att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn. Trängselskatten är fortsatt ett viktigt verktyg för att använda trafiksystemet så effektivt som möjligt. För Göteborgsområdet ingår i planförslaget omfattande satsningar på utökad järnvägstrafik, genom exempelvis Västlänken och ny järnväg Göteborg-Borås, inklusive bibana Mölnlycke.



Figur 15. Uppmätt restidsindex i Göteborgsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

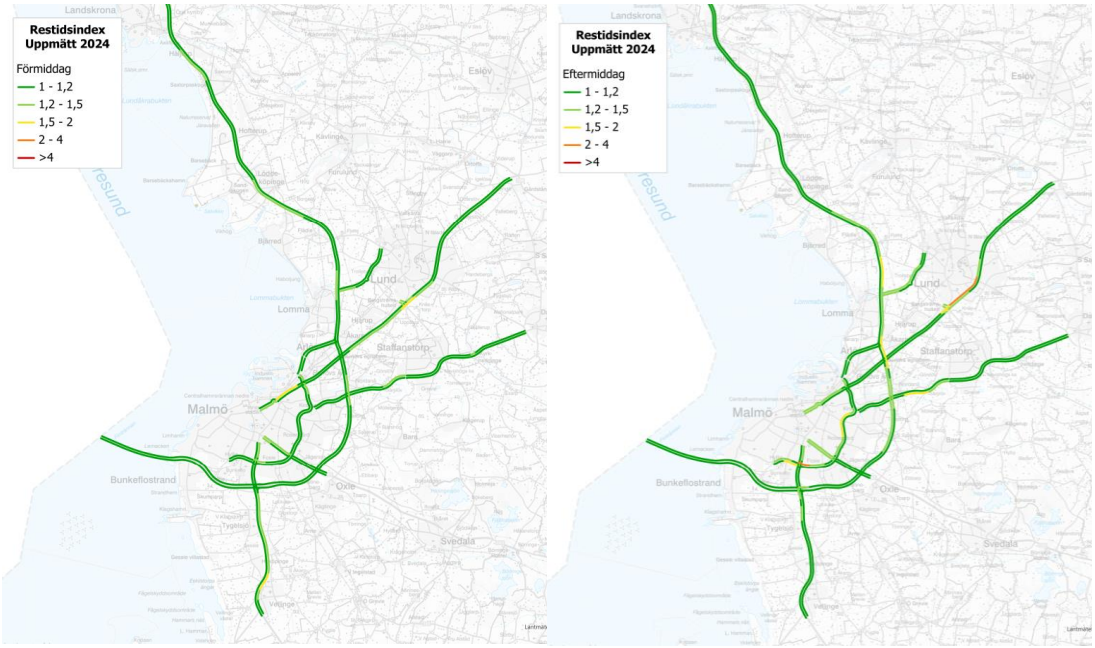
Göteborgskartan för 2045 visar att trängseln kommer att öka på de trängselpåverkade vägarna, men främst att trängseln kommer att sprida sig längre ut i stråken in mot Göteborg som idag inte är påverkade av trängsel.



Figur 16. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Göteborgsområdet år 2045.

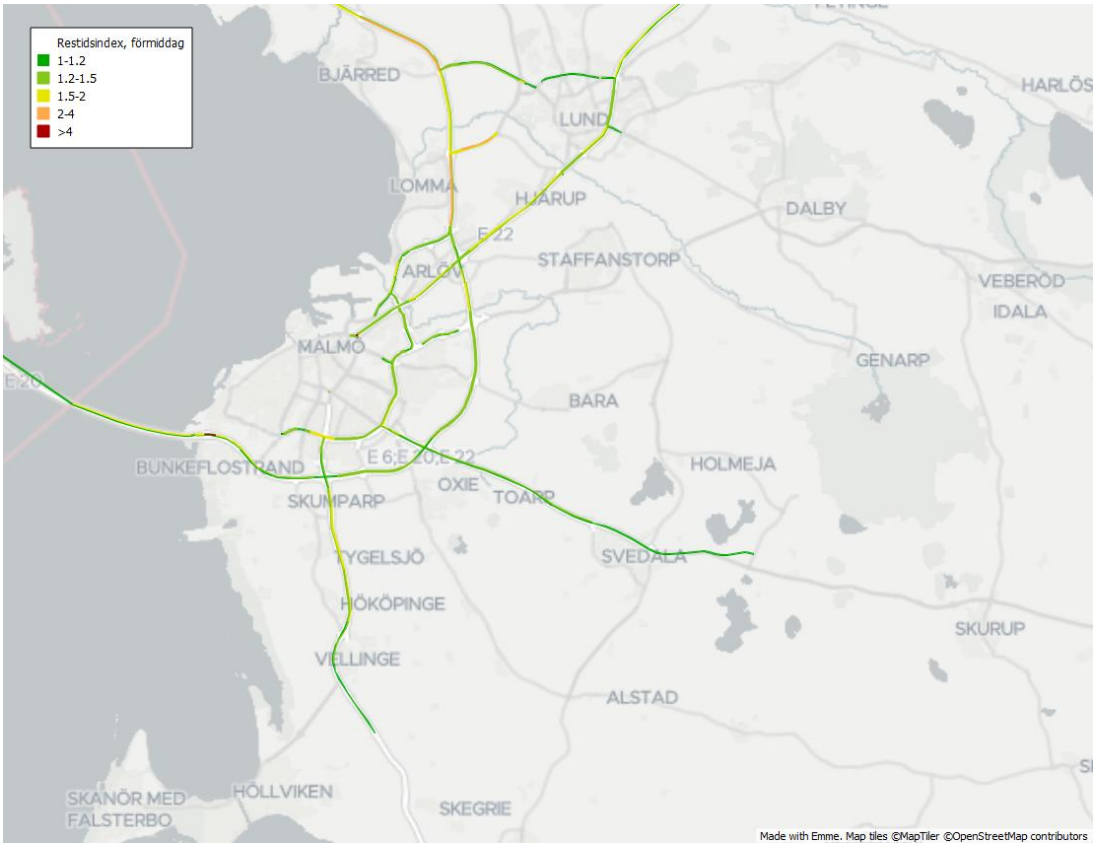
För Malmö visar kartorna för 2024 viss trängsel utmed E6[10]. Även här är eftermiddagen mer trängseldrabbad än förmiddagen.

[10] Den indikerade trängseln på E22 förbi Lund under 2024 beror på ett vägarbete med nedsatt hastighet samt en avstängd avfart. Arbetet pågår fram till maj 2026.



Figur 17. Uppmätt restidsindex i Malmöområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

Kartan för 2045 visar ett högt restidsindex på E6 norr om Arlöv. I detta planförslag föreslår Trafikverket ett additionskörfält mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma, vilket förbättrar kapaciteten.



Figur 18. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Malmöområdet år 2045.

Järnväg

Järnvägstrafiken ökar i snabbare takt i många delar med högt kapacitetsutnyttjande än kapaciteten byggs ut. Vissa sträckor som idag har kapacitetsbegränsningar förbättras dock genom objekt som ingår i nu gällande plan, exempelvis Lund–Hässleholm och Norrköping–Linköping. Detta framgår i kartan (Figur 19) på så sätt att kapacitetsbegränsningarna bedöms vara små eller obetydliga (grön färg).

Ur ett stråkperspektiv kvarstår emellertid kapacitetsbegränsningar på ganska stora delar av Västra och Södra stambanorna. Detsamma gäller Ostkustbanan, Värmlandsbanan, Norge-Vänerbanan och Bergslagsbanan. I dessa stråk riskerar alltså kapaciteten att begränsa trafikutvecklingen.

Trafikverkets förslag till nya investeringar ökar kapaciteten på Värmlandsbanan och Norge-Vänerbanan. Det finns också lönsamma åtgärder som skulle öka kapaciteten på Södra stambanan, men som inte har kunnat inrymmas.

Figur 19. Kapacitetsbegränsningar med Basprognos 2045

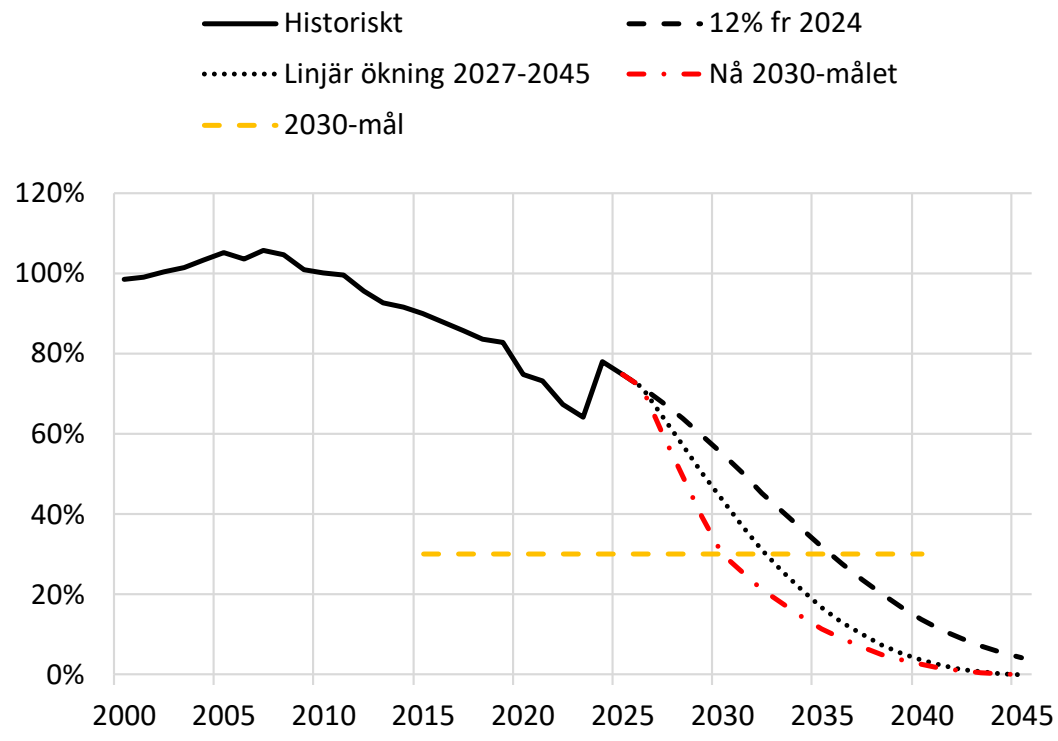
2.4 Trafiksäkerhet och klimat

Två andra viktiga utgångspunkter för planförslaget är hur transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten väntas utvecklas.

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På väg dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade ESR-sektorn, där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2005–2030. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsledriven trafik.

Det finns osäkerheter i hur snabbt utsläppen inom transportsektorn kommer att minska. Det klart största bidraget till minskade utsläpp kommer från elektrifieringen av fordonen, som i hög grad drivs av EU:s utsläppskrav på nyregistrerade fordon.

Figur 20 visar hur utsläppen beräknas minska med tre olika antaganden om hur stor andel av fossila bränslen som ersätts av biodrivmedel: konstant 12 procent (ungefär som idag), linjär ökning från 12 procent 2026 upp till 100 procent 2045, respektive ökning från 12 procent 2026 upp till den andel som krävs för att nå 2030-målet, sedan linjär ökning till 2045.



Figur 20. Utsläpp från vägtransporter relativt 2010.

Det klimatpolitiska ramverket, som beslutats av en bred majoritet i Sveriges riksdag, utgör en viktig förutsättning för hur olika aktörer kommer att agera i framtiden. Flera kraftfulla styrmedel har redan införts för att styra mot de klimatmål som beslutats och en förstärkt styrning är att förvänta. Inför beslut om förutsättningarna för Basprognos 2024 bedömde Trafikverket därför, liksom inför Basprognos 2020, att det Klimatpolitiska ramverket skulle betraktas som ”beslutad politik”. Den beslutade inriktningen stöds av EU:s mål och styrmedel som beslutats inom Fit for 55. EU-initiativen pekar på att hela EU ställer om och att det kommer att komma direktiv som Sverige måste efterleva fram till det huvudsakliga prognosåret 2045.

Detta betyder dock inte att infrastrukturåtgärder saknar betydelse i klimatpolitiken. Infrastrukturåtgärder kan bidra till att klimatmålet uppnås kostnadseffektivt, dvs. infrastrukturåtgärdernas klimatrelaterade effekter värderas i förhållande till utsläppsminskande åtgärder som verkar genom förändringar av fordonsflottan, bränslekvaliteter och människors beteenden. I slutändan är det rimligt att klimatåtgärder i form av infrastrukturåtgärder i en klimatpolitisk kontext varken värderas högre eller lägre än andra åtgärder som kan minska utsläppen av växthusgaser lika mycket.

I prognosen för år 2045 antas den del av trafiken som ännu inte är elektrifierad helt drivas av fossilfria drivmedel (främst biodrivmedel). Dessa är dyrare än fossila drivmedel vilket dämpar det de bränsledrivna trafikvolymerna, eftersom körkostnaden blir högre. Basprognosen behöver av beräkningstekniska skäl ha en linjär utveckling mellan basår och prognosår. Trafikutvecklingen dämpas också i viss mån av andra antagna utvecklingar, bland annat de omfattande järnvägsinvesteringar som ingår i nationell plan och en fortsatt koncentration av befolkningen till tättbebyggda områden.

Liksom i tidigare års planförslag ser vi även den här gången att nationell infrastrukturplanering endast kan påverka trafikens klimatpåverkan på marginalen i förhållande till de totala utsläppen från inrikes transporter. I och med att de direkta utsläppen av växthusgaser i Trafikverkets basprognos antas vara i princip noll år 2045 till följd av elektrifiering och fossilfria drivmedel blir det något missvisande att redovisa klimateffekter enbart vid år 2045, eftersom planförslagets effekter vid 2045 då är noll. Därför redovisas i kapitel 9 samt i Miljökonsekvensbeskrivningen dels ackumulerade utsläpp från att investeringarna öppnar för trafik, dels förändring av trafikarbete till följd av planförslaget. Detta visar på storleksordningar och relationer – se vidare avsnitt 9.4.

Antaganden om elektrifiering och värdering av koldioxidutsläpp påverkar analyserna av infrastrukturinvesteringar framförallt genom att körkostnaden

påverkas och därmed transportkostnaderna för olika trafikslag. I ett separat PM[11] beskrivs mer i detalj hur de samhällsekonomiska kalkylerna påverkas av förändrade antaganden om elektrifiering, fossilfria drivmedel samt värderingen av klimatrelaterade utsläpp.

Slutsatsen är att klimatutsläppen generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser för de allra flesta infrastrukturinvesteringar, jämfört med exempelvis restider och trafiksäkerhet. Detta skulle gälla även om Trafikverket hade utgått från en långsammare elektrifiering och en högre värdering av utsläpp. Det finns dock vissa objekt där valet av metod kring klimatmål och värdering skulle kunna vara mer betydande. Detta handlar framförallt om åtgärder kopplat till elektrifiering av järnvägssträckor samt sjöfartsinvesteringar, där kostnaden och klimatprestandan hos den framtida drivmedelsanvändningen får ett större genomslag i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen.

I inriktningsunderlaget gjorde Trafikverket bedömningen att planerade infrastrukturåtgärder och kommande fordonsutveckling inte räcker för att nå trafiksäkerhetsmålen för 2030. Kommande fordonsteknik har stor potential, men den ger störst nytta efter år 2030 eftersom det tar tid att byta ut fordonsparken. Denna bedömning kvarstår. Själva planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem, men har en marginell påverkan på etappmålen – se vidare avsnitt 9.4.

[11] Hantering av klimat i basprognos 2024 och ASEK 8, Trafikverkets diarienummer TRV 2025/66948.

3 Gränsöverskridande planering

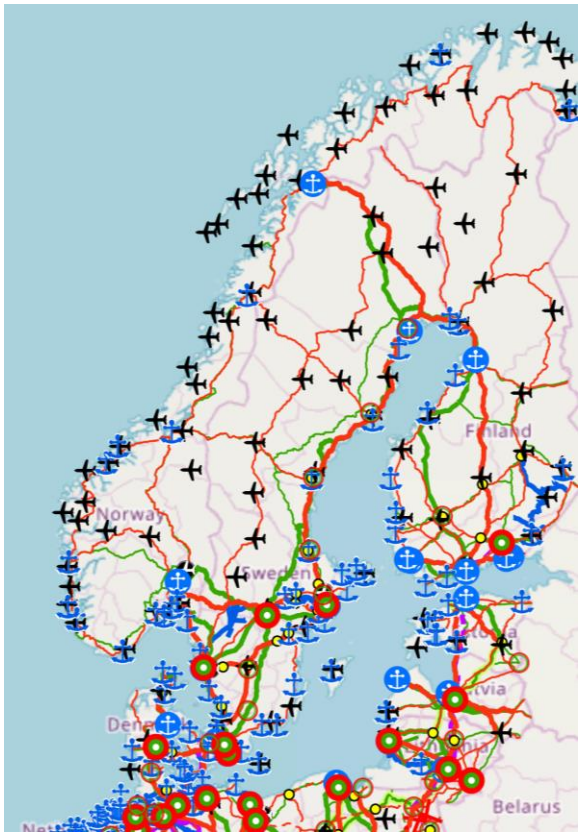
Det här kapitlet beskriver några aspekter av gränsöverskridande transportplanering. Det beskriver kort innebörden av TEN-T-förordningen, som är en central del av EU:s gemensamma transportpolitik, och redogör för nordisk samplanering och det nordiska myndighetssamarbetet för transportplanering.

3.1 Europeisk transportpolitik

EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet grundar sig på den så kallade TEN-T-förordningen, som trädde i kraft 18 juli 2024[12]. Förordningen är ett viktigt instrument för att planera och utveckla transportinfrastrukturen i EU och är också styrande för fördelning av medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) – Se avsnitt 11.3. Det övergripande målet för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet är att skapa ett sammanhängande multimodalt unionsomfattande transportnät av hög kvalitet. Man understryker också vikten av den territoriella sammanhållningen genom att säkerställa tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, även för landsbygdsområden och glesbefolkade områden. Målen i förordningen ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen, men understryker ytterligare den europeiska och gränsöverskridande dimensionen.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter och multimodala transporter. Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. En mellanliggande nivå, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige. Omfattningen redovisas i tabeller och kartor i förordningens bilagor. Figur 21 visar en schematisk karta över TEN-T-nätet i Norden hämtad ur EU-kommissionens digitala system TENtec. Fullständig teckenförklaring finns i förordningen, men sammanfattningsvis är röda linjer vägnätet, gröna linjer järnvägsnätet och blå linjer inre vattenvägar. Det finns också symboler för hamnar, flygplatser och järnvägs-/vägterminaler.

[12] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).



Figur 21. Schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige (ur EU-kommissionens digitala system TENtec).

Sverige har åtagit sig att utveckla nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer, under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar i näten som av den svenska regeringen tagits med som utpekade sträckor för utbyggnad. Förordningen innehåller också krav för infrastrukturen för alla transportslag. Kraven i förordningen ska uppfyllas år 2030 (i vissa fall 2040) för stomnätet och 2050 för hela det övergripande nätet.

Trafikverket har i ett regeringsuppdrag som redovisades våren 2025 analyserat kraven i TEN-T-förordningen[13]. Resultaten av analyserna visar att Sverige för vissa områden redan idag uppfyller kraven. För andra områden finns det gap och sammanfattningsvis uppfyller TEN-T-nätet inte i alla delar följande krav:

- Det ska vara möjligt att köra upp till 740 meter långa godståg.
- Godstågen ska kunna köra i 100 km/tim på en viss andel av stomnätet för godstrafik.

[13] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag. TRV 2025:051.

- Persontågen ska kunna köra i 160 km/tim på en viss andel av stomnätet för persontrafik.
- Järnvägsnätet ska vara utrustat med signalsystemet ERTMS.
- Stomnätet för väg ska vara mötesseparerat.
- Korsningarna på stomnätet för väg ska vara planskilda.

I avsnitt 9.7 sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen.

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur

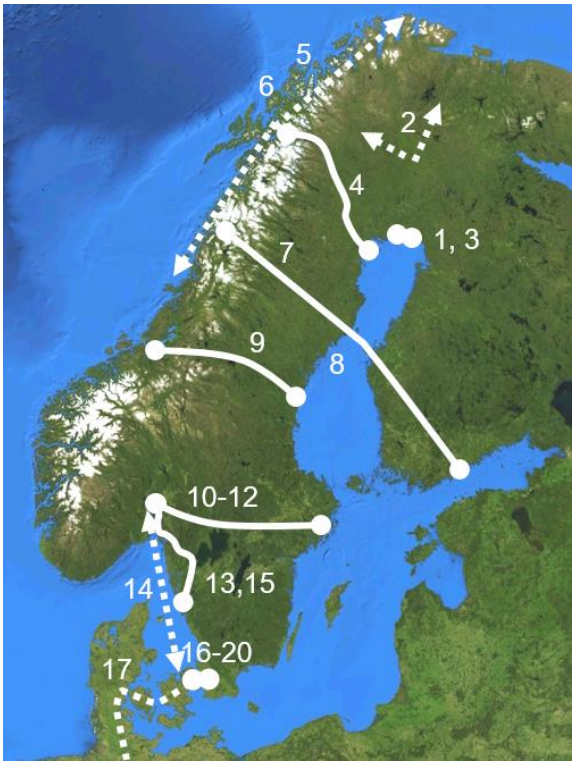
I planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Trafikverket koordinerar också gruppen Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). I gruppen ingår de nordiska myndigheter som har ansvar för att ta fram underlag till den nationella transportplaneringen för väg och järnväg i Norge, Finland, Danmark och Sverige. Myndigheterna som deltar är:

- Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen, Norge
- Traficom och Trafikledsverket (Väylävirasto), Finland
- Banedanmark och Vejdirektoratet, Danmark
- Trafikverket, Sverige.

I gruppen representeras myndigheterna av nationella planeringschefer eller motsvarande.

Samarbetet syftar bland annat till att skapa en löpande dialog för att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att myndigheterna ska kunna dela med sig av information och diskutera sina underlag, förslag till åtgärder och nationella transportplaner – speciellt för gränsöverskridande transport- och reserelationer.

I Figur 22 visas genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag.



Figur 22. Genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag.

Studierna och uppdragen är:

1. Haparanda–Torneå, 2015
2. Jäämeren rata–Arctic Railway, feasibility study, 2018
3. Railways with a European track gauge in northern Finland, 2025
4. Fördjupad ÅVS Malmbanan, dubbelspår Kiruna–Riksgränsen, 2015
5. KVU for transportløsninger i Nord-Norge, 2023
6. KVU Nord-Norgebanen, 2023
7. Studie över E12 stråket Mo i Rana–Umeå–Helsingfors, med fokus på delen genom Sverige, 2016
8. Kvarken Fixed Connection Feasibility Study, 2025
9. ÅVS Mittstråket, Sundsvall–Östersund (–Trondheim), 2014
10. ÅVS stråket Stockholm–Oslo, 2017
11. KVU Kongsvingerbanan, 2020
12. Mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm, 2022
13. Oslo–Göteborg, Utvikling av jernbanen i korridoren, 2016
14. Nattog mellom Oslo og København, 2022

15. Uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo, 2023
16. Prognoser och kapacitet för resande och transporter över Öresund, 2017
17. Regeringsuppdrag Längre tåg inkl. Malmö–Hamburg godståg 835 meter, 2020
18. Regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa, 2020
19. Strategisk analys av en ny fast förbindelse Helsingör–Helsingborg, 2021
20. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, 2024
21. Nordiskt prognossamarbete, pågår.

Ett annat samarbete är Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). Inom detta pågår ett arbete med att ta fram en beredskapsstrategi för det nordiska transportsystemet. Syftet är bland annat att utveckla och förbättra det nordiska samarbetet kring gränsöverskridande transportinfrastruktur som är viktig för totalförsvaret.

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

I detta kapitel beskrivs åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av trafikslag och färdmedel, det vill säga sådana åtgärder som tillhör fyrstegsprincipens inledande steg. Sådana åtgärder syftar till att det befintliga transportsystemet och infrastrukturen nyttjas effektivare, säkrare och med mindre påverkan på miljön.

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen

Åtgärder i steg 1 och 2 påverkar åtgärder i steg 3 och 4

Transportsystemets funktion påverkas av mycket mer än den fysiska infrastrukturen. Det är många olika aktörer och intressenter som påverkar och påverkas av transportsystemets funktion och användning. Det gör att det finns många andra sätt att förbättra funktionaliteten i transportsystemet än att bygga ny infrastruktur.

Ett sätt är att öka förståelsen och medvetenheten om strategiskt viktiga områden inom transportsystemet, samt att utveckla och sprida information och kunskap som kan påverka beteenden, beslut eller åtgärder. Vi kallar sådana åtgärder för informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder. Dessa åtgärder ryms inom de två första stegen i fyrstegsprincipen som är tänk om (steg 1) och optimera (steg 2). Det innebär att vi i första hand överväger åtgärder som påverkar efterfrågan av transporter, i andra hand åtgärder som gör att transportsystemet används på ett mer effektivt sätt. Om det inte är tillräckligt, bygger vi om (steg 3) eller bygger nytt (steg 4).

Eftersom transportsystemet omfattar många aktörer, är det också viktigt med samverkan. Genom en mer effektiv, aktörsgemensam planering av målpunkters lokalisering i relation till varandra och ett ökat nyttjande av digitala lösningar, kan belastningen på infrastrukturen minska. Då minskar också behovet av att bygga ut den. Att arbeta med tillgänglighet i samverkan med andra aktörer är alltså ett exempel på åtgärder enligt steg 1 och 2, som påverkar behovet av åtgärder enligt steg 3 och 4.

Många åtgärder i steg 1 och 2 utförs och finansieras av andra aktörer, och i fråga om fysiska åtgärder (i princip åtgärder i steg 2) förekommer även statlig medfinansiering. Vad gäller icke-fysiska åtgärder (åtgärder i steg 1) anser Trafikverket att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera inte medger stöd till sådana åtgärder som utförs av kommuner och regioner. Däremot utför Trafikverket åtgärder i steg 1 som bygger på särskilda regeringsuppdrag (se vidare avsnitt 4.2).

Fyrstegsprincipen vägleder arbetet

Fyrstegsprincipen vägleder Trafikverkets arbete på alla nivåer, och den innebär att möjliga förbättringar prövas stegvis. Det handlar helt enkelt om att se till att resurser används på ett klokt sätt och att åtgärder i transportsystemet bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen har tillämpats redan i de åtgärdsvalsstudier som har föregått de åtgärder vi redovisar. Den tillämpas också i planeringsskeden som följer när den nationella planen är beslutad. Vi kan till exempel informera om en ny cykelväg när den har öppnats för trafik. Vi arbetar också med så kallad ”mobility management” under byggskeden, för att informera om alternativa färdvägar eller avstängningar.

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder

Tidigare har informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder finansierats inom den nationella planen. Från och med 2026 gäller inte det längre. Därför föreslår vi inga nya informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder i den här planen, utan redovisar endast redan pågående eller precis avslutade uppdrag.

Vi effektiviserar godstransporterna

Det finns stor potential att effektivisera godstransporterna och därmed transportsystemet som helhet. Regeringen arbetar strategiskt för att förbättra förutsättningarna för godstransporter, och fokus ligger på att skapa ett transport-system som är intermodalt, effektivt, fossilfritt, resurssnålt och robust.

Trafikverket har haft och har ett antal regeringsuppdrag som handlar om ökad intermodalitet och effektivitet i godstransporterna. Några exempel är:

- Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter 2018–2021 (TRV 2018/93255).
- Uppdrag Horisontella samarbeten genom datadelning för ökade fyllnadsgrader och transporteffektivitet 2018–2029 (TRV 2018/92707).
- Uppdrag ”Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, 2018–2024 med förlängning till 2027 inklusive gröna sjöfartskorridorer”. Åren 2018–2024 är slutrapporterade (TRV 2018/93261).
- Uppdrag att fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter. Trafikverket ska redovisa uppdraget enligt följande: en första redovisning senast den 1 december 2025, årliga redovisningar av genomförandet 2026–2028 (senast den 31 mars varje år), samt en slutredovisning senast den 1 februari 2029 (TRV 2025/56568).

- Uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk 2025–2026. Trafikverket ska senast den 9 januari 2026 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (TRV 2025/56566).

Vi ökar trafiksäkerheten på vägarna

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 föreslog Trafikverket ett nytt uppdrag om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Förslaget var att informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder skulle genomföras inom områden där kunskap, acceptans och beteende är särskilt viktiga, exempelvis hastigheter, användning av skyddsutrustning samt alkohol och droger.

När regeringen fastställde den nationella planen i maj 2018 beslutades att förslaget skulle genomföras. Regeringen bedömde att 230 miljoner kronor skulle fördelas till ökad trafiksäkerhet och mobilitet som tjänst under planperioden. I mars 2019 gav regeringen sedan Trafikverket det formella uppdraget att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj varje år fram till och med 2029. Vid den senaste återrapporteringen konstaterades bland annat att långsiktighet är en förutsättning för att beteendeförändringar ska vara möjliga att uppnå. Tillsammans kan insatserna ge stegvisa förflyttningar mot den kunskapshöjning eller beteende-påverkan som eftersträvas.

Vi arbetar med förutsättningar för aktiva transporter

I regleringsbrevet för år 2024 fick Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer om förutsättningar för aktiva transporter, det vill säga gång och cykling. Trafikverkets roll i samverkansarbetet är att stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner genom vägledningar och exempel. Bakgrunden till uppdraget är ett förslag ur slutbetänkandet från Kommittén för främjande av fysisk aktivitet, SOU 2023:29: ”Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet?”

Att öka fysiskt aktiva resor genom gång och cykel har en tydlig koppling till de transportpolitiska målen, både till funktionsmålet och till hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet, och i hänsynsmålet uttrycks att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa. Det finns en bred samsyn om att ökad gång och cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Många kommuner och organisationer har uttalade ambitioner att öka andelen resande med gång, cykel och kollektivtrafik, men trenden pekar nedåt. Myndigheten Trafikanalys följer upp fysiskt aktiva resor, och vid uppföljningen för 2024 visade indikatorn en negativ utveckling. Enligt cykelbokslutet för år 2023 finns också en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan år 2019.

Förutsättningarna för gång och cykling behöver förbättras för att öka användningen av dessa transportmedel. Genom att främja gång och cykling kan man öka människors fysiska aktivitet och därmed förebygga sjukdomar och förbättra hälsan.

Inom området aktiva transporter pågår sedan tidigare dialoger i samverkansgrupper och olika forum, både internt och externt. Syftet med uppdraget är att omhänderta potentialen med samverkan för att systematiskt förbättra förutsättningarna för aktiva transporter.

4.3 Stadsmiljöavtal

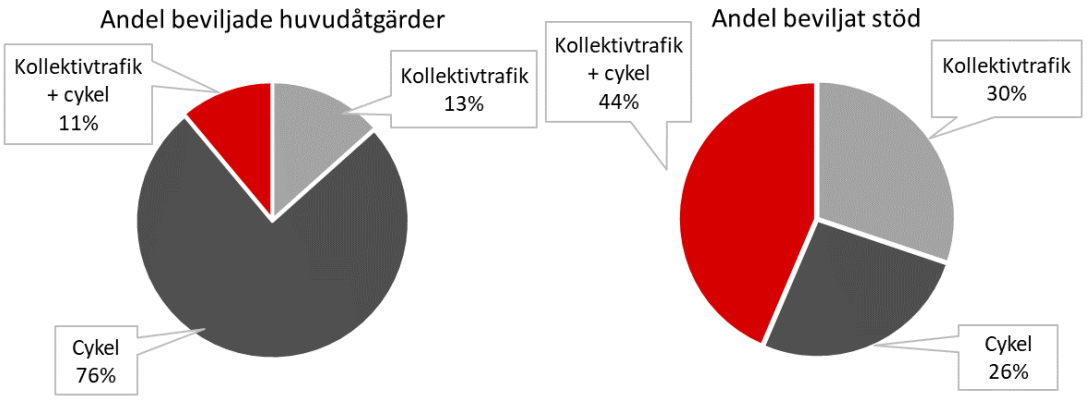
Mellan 2015 och 2023 kunde kommuner och regioner ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut.

I direktivet till inriktningsplaneringen för planperioden 2026–2037 gavs Trafikverket i uppdrag att redovisa en utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen till dess. I inriktningsunderlaget, som redovisades i januari 2024, redogjorde Trafikverket för en enklare enkätundersökning och angav att en större utvärdering kommer att beskrivas i planrevideringen för 2026–2037. I det här avsnittet redovisas därför vad stödet har gått till och vilken effekt det har gett.

Stödet har gått till att förbättra kollektivtrafik och cykeltrafik

Totalt har Trafikverket beviljat stöd för 7,6 miljarder kronor till de ansökningar som kom in under perioden 2018–2023. Den geografiska spridningen är stor och både storstadskommuner och landsbygdskommuner har beviljats stöd.

I Figur 23 visas hur de beviljade åtgärderna och det beviljade stödet har fördelats per kategori. Cykelåtgärderna är flest till antalet, men de motsvarar en mindre del av det beviljade stödet. Den största andelen beviljat stöd har gått till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder, som är mer komplexa och större i omfattning än cykelåtgärderna.



Figur 23. Andel beviljade huvudåtgärder och beviljat stöd per åtgärdskategori i de ursprungliga besluten 2018–2023. Till vänster visas den procentuella fördelningen för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder (totalt 342 åtgärder) och till höger visas fördelningen av kostnader för åtgärderna (totalt 7,6 miljarder kronor).

I de stadsmiljöavtal som tecknades 2018–2023 ingick 734 så kallade mot-prestationer. Motprestationer är olika typer av åtgärder som kommunen eller regionen genomför för att komplettera och förstärka åtgärderna som finansieras av stadsmiljöavtalet. De ska bidra till att främja en ökad andel hållbara transporter i staden. Nästan hälften av motprestationerna var riktade mot gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur samt hastighetsanpassning och utformning av gator.

Under 2024 utvärderade Trafikverket de stadsmiljöavtal som beviljades under perioden 2018–2023. Utvärderingen visar att avtalen har möjliggjort för en snabbare utbyggnadstakt av kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik.

Hittills har endast en liten andel av de beviljade åtgärderna fullföljts. Det gäller främst avtal som beviljades i den tillfälliga satsningen för cykelåtgärder 2021–2022. Dessa avtal är mindre omfattande än de stadsmiljöavtal som beviljats i de ordinarie utlysningarna och som oftare innehåller mer omfattande åtgärder och mot-prestationer.

För de slutförda avtalen kan vi se att resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat och att biltrafiken minskat i de punkter där mätningar gjorts. Resultatet tyder på att resandet med aktiva färdmedel har ökat, vilket innebär positiva hälsoeffekter. Effekten på biltrafik totalt sett är osäker eftersom det inte har gjorts mätningar i större områden, men tydliga minskningar av biltrafik har uppmätts i utvalda punkter. Därmed bör även utsläpp av koldioxid ha minskat. I de slutförda avtalen ingår 34 kilometer ny cykelinfrastruktur och drygt 100 hastighetssäkrade gång- och cykelpassager.

Kommuner och regioner vittnar om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större omfattning tack vare stadsmiljöavtalen. Ny och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik har lett till fler resmöjligheter, större ytor för de hållbara trafikslagen och mer attraktiva stadsmiljöer. Tillsammans med exempelvis motprestationer i form av mobility management (beteendepåverkande insatser) anses insatserna ha stimulerat till ökat hållbart resande. Det är rimligt att anta att stadsmiljöavtalen också bidrar till ett mer jämställt och socialt hållbart transportsystem genom förbättrade möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik. Satsningar på cykel- och kollektivtrafikåtgärder gynnar även barns möjligheter att självständigt resa till och från skola och aktiviteter.

Trafikverkets bedömning är därmed att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställningen till ett mer hållbart resande.

Stödet betalas ut till 2029

Även om stadsmiljöavtalen ska avvecklas har Trafikverket åtaganden om att betala ut stöd för redan beviljade stadsmiljöavtal som löper över flera år, i vissa fall till 2029.

Utöver de beviljade stadsmiljöavtalen har ett avtal (Ultunalänken) på 900 miljoner kronor från stadsmiljöavtalens budget beslutats via förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. För Ultunalänken beräknas stöd i nuläget betalas ut till 2029.

För närvarande uppgår intecknade medel 2025–2029 till knappt 5,5 miljarder kronor, varav cirka 4,7 miljarder kronor ligger under åren 2026–2029. För de renodlade stadsmiljöavtalen finns det ett maximalt stödbelopp enligt Trafikverkets beslut för respektive avtal. Stödet för Ultunalänken indexuppräknas däremot löpande vilket innebär att stödbeloppet i det fallet kommer att öka årligen.

Avtal som tecknades till och med 2022 kunde vid beviljandet slutföras senast 2029. I den nationella planen för 2022–2033 beslutades att Trafikverket får fördela medel till stadsmiljöavtal till och med 2027. Av beslutet framgår också att för tidigare beviljade avtal gäller de tidpunkter för utbetalning som tidigare har avtalats. De stadsmiljöavtal som beviljades 2023 behöver därför vara slutförda senast i december 2027. Beslutet innebär också att redan tecknade stadsmiljöavtal med sluttid 2027 eller tidigare, inte kan förlängas efter 2027. Förändrad konjunktur, prisökningar samt förseningar i Trafikverkets projekt i några enstaka avtal har påverkat framdriften för beviljade åtgärder. Detta gör att det i flera fall finns behov av att senarelägga sluttiden till 2028 eller 2029 för åtgärder som i dagsläget har sluttid 2027.

Vissa åtgärder som beviljades stöd innan den nationella planen för 2022–2033 beslutades, kommer att slutföras först i december 2029. Det innebär att det sista stödet inte kommer att kunna betalas ut förrän 2030, eftersom de fakturor som inkommer sent på året inte hinner redovisas till Trafikverket 2029. Vi ser därför behov av att kunna betala ut stöd även efter 2029 – se vidare avsnitt 7.7.

Andra delen: Förslag

Hur ska vi använda pengarna? I den här delen hittar du våra konkreta förslag till åtgärder i transportsystemet, utifrån ramarna som regeringen slagit fast.

5 Fördelning av medel i sammanfattning

Alla uppgifter om kostnader uttrycks i prisnivå 2025 om inte annat sägs. Tabell 3 sammanfattar Trafikverkets planförslag. Där anges också vilka avsnitt i rapporten som redovisar motiv till och konsekvenser av planförslaget. Planförslagets samlade effekter beskrivs i kapitel 9.

Planförslaget innebär en stor ökning av medel till vidmakthållande väg. Ramen föreslogs av regeringen i infrastrukturpropositionen och beslutades av riksdagen, och motiveras med att det finns stora behov av underhåll och reinvesteringar av väginfrastrukturen. Det anges också att underhåll ska prioriteras, det eftersatta underhållet på väg ska återtas och en fortsatt utbyggnad ska göras till bärighetsklass BK4. I planförslaget ökas därför alla delar av vidmakthållande väg. En särskilt stor ökning föreslås för bärighetshöjande åtgärder. Skälet är att under planperioden kunna upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, att åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt att kraftigt kunna minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning. En stor ökning föreslås även för bidrag till enskild väghållning, för att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

Ramen för vidmakthållande järnväg ökar också, och även den föreslogs av regeringen i propositionen och beslutades av riksdagen. Motiveringen är att underhåll ska prioriteras och allt det eftersatta underhållet på järnväg ska återtas i den utsträckning som är möjligt under perioden. Vidare sägs att takten i införandet av det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) och avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka.

Även den totala ramen för utveckling av statens transportinfrastruktur blir större och föreslogs av regeringen i propositionen och beslutades av riksdagen. Av den totala utvecklingsramen på drygt 600 miljarder kronor är närmare 100 miljarder i praktiken givna. Det gäller medel till länsplaner, räntor och amorteringar samt bidrag (till Öresundsbron, stadsmiljöavtal och drift av flygplatser).

För återstående områden finns större frihetsgrader. Det gäller medel till namngivna investeringar, trimning och miljö samt forskning och innovation. Översiktligt kan sägas att vi har valt att prioritera trimning och miljö högt, och därför föreslår en kraftig ökning jämfört med gällande plan. Skälen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen till forskning och innovation föreslår vi läggs på samma nivå som i gällande plan, eftersom möjligheten att finansiera forskning inom transportområdet är av stor betydelse för att säkerställa en långsiktigt hög måluppfyllelse. Medlen för namngivna investeringar föreslår vi ska öka. Det beror dels på att det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given (de investeringar som tillhör prioriteringsgrund 1–3, se avsnitt 1.1), dels på att det finns många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar (som tillhör prioriteringsgrund 4) som skulle kunna inrymmas i planen. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

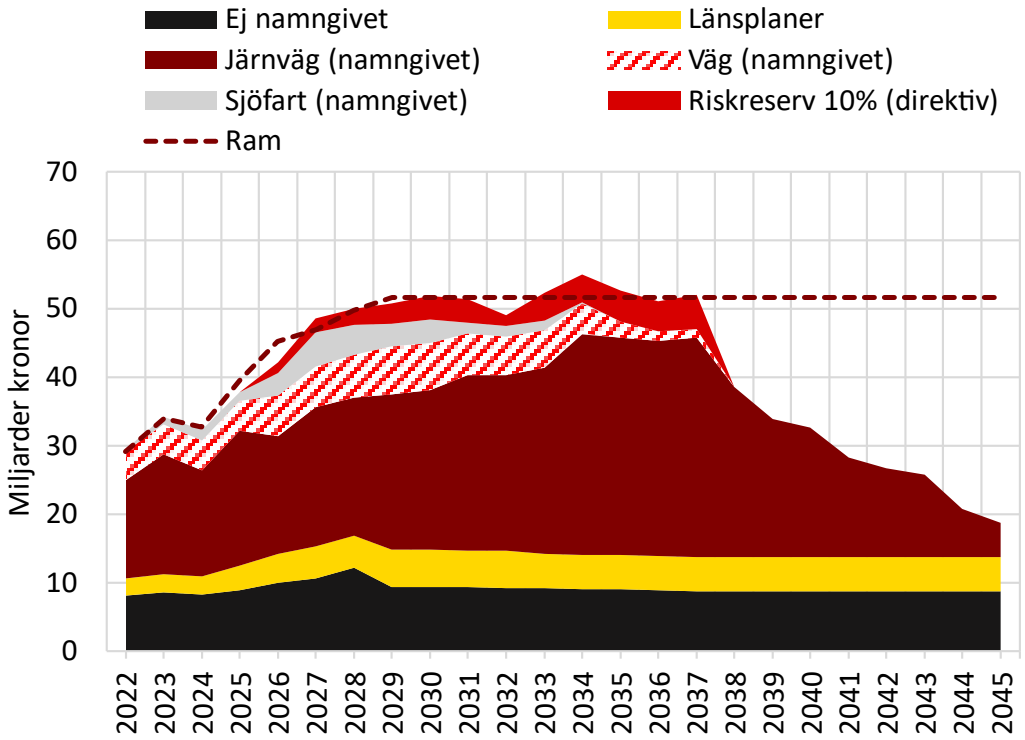
Trafikverket har föreslagit att bärighetshöjande åtgärder som särredovisas i Tabell 3 bör flyttas till anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt att ersättning till Öresundsbrokonsortiet flyttas till anslag 1:2, Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också föreslagit det i budgetproposition 2026.

Tabell 3. Planförslagets delar samt i vilket avsnitt de beskrivs. Miljarder kronor, avrundat.

	Plan 2022–2033 i prisnivå 2021	Plan 2022–2033 i prisnivå 2023	Flyttad förvaltning	Plan 2022–2033 i prisnivå 2025	Förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt
Vidmakthållande av transportsystemet							
Vidmakthållande väg	195	235	-10	228	126	354	6.1
Varav							
- Drift och underhåll vägar	162	195	-10	187	96	283	
- Bärighetshöjande åtgärder	0	0	0	0	30	30	
- Bärighet vägar (ej bärighetshöjande)	18	22	0	22	-11	12	
- Bidrag till enskild väghållning	15	18	0	18	12	30	
Vidmakthållande järnväg	166	200	-26	176	34	210	6.2
Varav							
- Vidmakthållande järnväg	164	198	-26	174	35	208	
- Bidrag Inlandsbanan	2	3	0	3	-1	2	
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	**361**	**435**	**-36**	**404**	**160**	**564**	

	Plan 2022–2033 i prisnivå 2021	Plan 2022–2033 i prisnivå 2023	Flyttad förvaltning	Plan 2022–2033 i prisnivå 2025	Förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt
Utveckling av transportsystemet							
S:a namngivna investeringar i nationell plan (>150mkr)	297	358	-2	360	72	432	7.1, 7.2
Varav							
- riskreserv 10 %				0	39	39	7.3
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 mkr)	40	48	0	48	22	70	7.4
Varav							
- Teknikutveckling				0	1	1	7.4
- ERTMS ombordutrustning				0	3	3	7.4
Länsplaner	42	51	-2	49	12	61	7.5
Övrig verksamhet	33	40	-19	22	-4	18	
Varav							
- Forskning och innovation	7	8	-1	7	0	7	7.6
- Planering, stöd och myndighetsutövning (upphör)	16	19	-18	2	-2	0	
- Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	4	5	0	5	0	5	7.7
- Stadsmiljöavtal	6	7	0	7	-3	5	4.3, 7.7
Räntor och amorteringar	26	26	0	26	-1	24	7.8
Summa Utveckling av transportsystemet	**437**	**523**	**-23**	**504**	**100**	**604**	
Driftsbidrag till flygplatser	1	1	0	1	1	3	7.7
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. icke statliga flygplatser	**439**	**524**	**-23**	**505**	**102**	**607**	
Total	**799**	**959**	**-59**	**909**	**262**	**1 171**	

Genomförandet av vissa investeringar fortsätter efter planperiodens slut, och belastar därmed även kommande planperioder. Det gäller framför allt införandet av järnvägens nya signalsystem samt några mycket stora järnvägsinvesteringar. Figur 24 visar den ungefärliga fördelningen av kostnaderna i utvecklingsanslaget sett över tid. Exakt hur kostnaderna för olika investeringar fördelas över tid ändras löpande, men figuren ger en bild av hur mycket medel som binds upp efter planperiodens slut. Med ett antagande att ramen samt anslag till länsplaner och övrigt ej namngivet (trimningar med mera) är oförändrade även efter 2037 betyder det att två tredjedelar av medlen under fyraårsperioden efter detta planförslags slut (2038–2041) är uppbundet.



Figur 24. Kostnader i utvecklingsanslaget över tid (2025 års prisnivå, ungefärlig fördelning). Streckad linje (Ram) visar utfall och ram enligt budgetunderlag 2025.

6 Vidmakthållande av transport-infrastrukturen

6.1 Vägsystemet

Här beskrivs föreslagna satsningar på drift och underhåll med mera på väg. Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). Där finns också en läsanvisning med svar på ett antal frågor som ställs i regeringens direktiv.

Drift och underhåll, bärighetsåtgärder samt bidrag till enskild väghållning ingår

I vidmakthållande väg ingår drift och underhåll av det statliga vägnätet, bärighetsåtgärder samt ett uppdrag att dela ut bidrag till enskild väghållning.

Drift avser den verksamhet som behöver genomföras för att vägsystemet löpande ska fungera. Exempel är trafikledning och anläggningsövervakning.

Bärighetsåtgärder är funktionshöjande åtgärder i vägsystemet som görs i syfte att vägen ska klara en tyngre belastning året runt utan att en onormalt hög nedbrytningstakt riskeras. Det bidrar också till att minska emissioner och till ökad trafiksäkerhet genom att samma transportarbete kan genomföras med färre fordon. Bärighetsåtgärder består främst av förstärkning av broar eller vägar, men det inkluderar även åtgärder för att klimatanpassa väganläggningen.

Underhållsverksamhet omfattar förebyggande och avhjälpande underhållsåtgärder, reinvesteringar samt övrig skötsel av anläggningen, exempelvis städning av rastplatser och bevakning.

Samhällsekonomisk lönsamhet är vägledande för prioritering

I Tabell 4 redovisas samlat vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande väg. Prioriteringen utgår från de transportpolitiska målen och regeringens direktiv. I framtagandet av planen har samhällsekonomiska principer varit vägledande samt att vägsystemet ska fungera bra i hela landet. Det innebär att hela vägnätet prioriteras utifrån den funktion vägsträckorna har i systemet. Mer konkret är ambitionen att:

- Standarden på hela vägnätet successivt ska förbättras samtidigt som det eftersatta underhållet åtgärdas under planperioden.

- Befintliga anläggningar i vägsystemet vårdas för att säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela landet, med hänsyn till miljö och hälsa.
- En väl avvägd balans ska finnas mellan genomförande och framkomlighet. I framtagande av underhållsplanen ska framkomligheten i vägsystemet som helhet beaktas.
- Totalförsvarets behov ska beaktas.
- Utpekade miljötillgångar och klimatrelaterade behov prioriteras och integreras vid planering av underhålls- och reinvesteringsåtgärder.
- Andelen förebyggande underhåll ska öka i samband med att det eftersatta underhållet åtgärdas.
- Uppnå ökad kostnadseffektivitet med bättre kvalitet per satsad krona, vilket bland annat kan ske genom att nyttja möjligheten med elektrifiering, digitalisering och automatisering i högre omfattning.

Hur medlen närmare prioriteras beskrivs i underhållsplanen som sträcker sig över minst fyra år och uppdateras årligen.

En stor ökning görs

Under många år har tilldelade medel varit lägre än vad som krävs för att ta hand om den årliga nedbrytningen av väganläggningens tillstånd, vilket har medfört ett eftersatt underhåll. För att kunna återta det eftersatta underhållet under plan-perioden kommer Trafikverket att behöva genomföra betydligt mer åtgärder i form av förebyggande underhåll och reinvesteringar jämfört med tidigare.

Detta möjliggörs eftersom riksdagen har godkänt den ekonomiska ram som regeringen föreslagit i infrastrukturpropositionen för vidmakthållande väg, som täcker hela behovet av underhåll inklusive ett återtagande av eftersatt underhåll. En höjning av bärigheten på dagens BK1-vägnät till BK4 ryms också inom tilldelade medel. Ramen för vidmakthållande väg ökar, exklusive flyttade förvaltningsmedel, från 228 miljarder kronor i gällande plan till 354 miljarder kronor 2026–2037 i samma prisnivå. I Tabell 4 sammanfattas vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande väg.[14]

[14] Notera att av bärighetssatsningens totala föreslagna ram på 41 miljarder kronor är det 29,5 miljarder kronor som är av investeringskaraktär som i regeringsuppdraget om finansiell styrning av Trafikverket (TRV 2022/106118) föreslagits bör flytta till utvecklingsanslaget. I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen att 1,9 miljarder kronor per år 2026–2028 flyttas till anslag 1:1 avseende bärighetshöjande åtgärder. Trafikverket har även i regeringsuppdraget föreslagit ytterligare förflyttningar från vidmakthållande väg till anslag 1:3 Trafikverket som inte har beaktats i Tabell 3.

Tabell 4. Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande väg under perioden 2026–2037, miljoner kronor.

Väganläggningen	Väg-anlägg-ningar	IT	Trafikledning och anläggnings-övervakning	Färja	Övrigt	Totala kostnader
Drift och underhåll av vägar	253 200	11 700	3 800	14 300		283 000
varav reinvestering	*40 000*	*1 300*	*300*			*41 600*
varav underhåll	*208 900*					*208 900*
varav drift	*4 300*	*10 400*	*3 500*	*14 300*		*32 500*
Bärighet och tjälsäkring	41 000					41 000
varav BK4	*27 000*					*27 000*
varav tjälsäkring	*9 000*					*9 000*
varav klimat-anpassning	*5 000*					*5 000*
Totalt	**294 200**	**11 700**	**3 800**	**14 300**		**324 000**
Bidrag till enskild väghållning					**30 000**	**30 000**
Totalsumma						**354 000**

Driftkostnader ökar med en mer avancerad väganläggning

Drift avser den verksamhet som behövs för att vägsystemet löpande ska fungera. Här ingår drift av väganläggningen, trafikledning och anläggningsövervakning samt färjedrift. Drift av väganläggningen gäller främst manövrering av öppningsbara broar, eldrift samt drift och underhåll av den vägnära it-anläggningen.

I förslaget ingår bland annat en satsning på att ställa om stora delar av färjedriften till fossilfri drift som ett led i transportsystemets klimatomställning. Trafikverket gör också en ökad satsning på digitalisering i hela vägsystemet som syftar till att bidra till framtida effektiviseringar. Det innefattar även tillkommande anläggningar, exempelvis förbifart Stockholm, vilket tillsammans bidrar till en relativt stor ökning av hur mycket som satsas på drift.

Bidraget till enskild väghållning ökar

Enskild väg är en väg som inte är allmän eller gata. De enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och utgör kapillärer som ansluter mot de större

statliga vägarna. Vägunderhållet på det enskilda vägnätet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv i hela landet. Det enskilda vägnätet kan även få stor betydelse för totalförsvaret i händelse av krig.

Väghållare för enskilda vägar är de fastigheter som har nytta av vägarna. Inom vidmakthållande väg finns tre typer av bidrag som en väghållare för enskilda vägar kan ansöka om: årligt driftbidrag, särskilt driftbidrag samt driftbidrag för färjeled. En enskild väg där väghållaren erhåller statligt bidrag nyttjas som en allmän väg. Trafikverket ger bidrag till cirka 23 000 enskilda väghållare, som tillsammans ansvarar för omkring 7 400 mil väg och 11 enskilda färjeleder.

Det årliga driftbidraget motsvarar 30–80 procent av en schablonkostnad, beroende på vägkategori. Planförslaget bygger på att bidragsprocenten ska vara oförändrad. Tidigare har dock bidragsprocenten i praktiken minskat. Skälet är att schablonkostnaden har höjts enligt Trafikverkets infrastrukturindex, vilket under lång tid har halkat efter ökningen av de marknadspriser som väghållarna behöver betala för att sköta vägarna. I planförslaget ingår också ett ökat utrymme för väghållarna att ansöka om så kallad särskild drift (kostnader för större underhållsprojekt och klimatsäkring). En höjning föreslås därför av anslagsnivån med cirka två tredjedelar jämfört med nuvarande plan.

De ekonomiska ramarna för bidrag till särskild drift som används för större underhållsåtgärder och som inte ryms inom det årliga driftbidraget har ökat i detta planförslag. Det innebär att det utöver det årliga driftbidraget finns utrymme till att genomföra större underhållsprojekt (som bärighet och beläggning). Det finns också möjlighet till fortsatt klimatsäkring av det enskilda vägnätet samt att genomföra åtgärder som ger en minskning av det eftersatta underhållet på broar över tid.

Underhåll består av flera delar

Underhåll består av flera delar: basunderhåll väg, vägyta-vägkropp, byggnadsverk, infrasystem, vägutrustning och sidoområde samt övrig underhållsverksamhet. Trafikverket redovisar årligen en mer detaljerad underhållsplan som publiceras på vår hemsida.

I planförslaget har Trafikverket tagit hänsyn till totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Drift och underhåll samt bärighetsåtgärder som beskrivs i planförslaget kommer också att bidra till totalförsvarets behov. I de ekonomiska sammanställningarna avsätts därför inte speciellt riktade medel till totalförsvaret, utan det aktuella behovet kommer att hanteras genom att totalförsvarets behov är en prioriteringsgrund vid planering av drift-, underhålls- och bärighetsåtgärder.

Basunderhåll väg innebär att genom daglig skötsel leverera en väl fungerande väganläggning här och nu. Tillsammans med det långsiktiga underhållet säker-

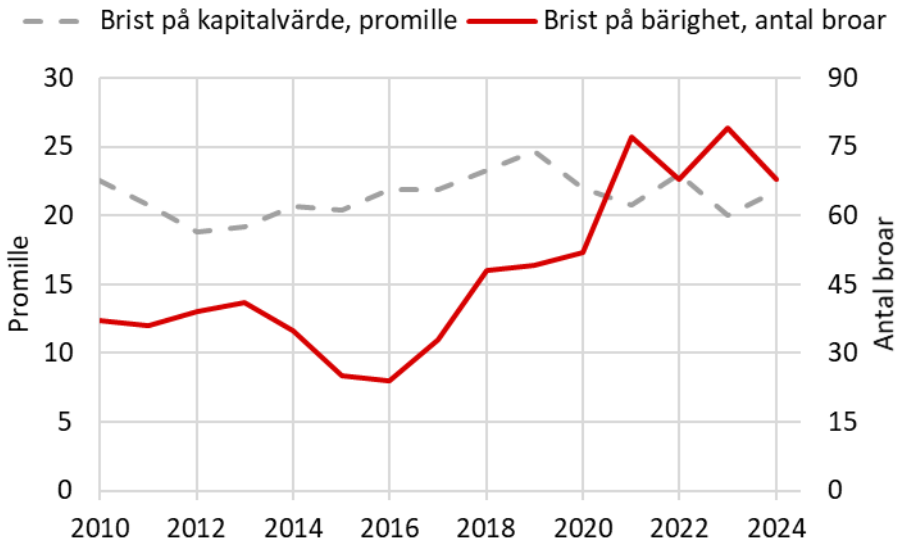
ställer den dagliga skötseln framkomlighet och trafiksäkerhet samt hanterar händelser såsom olyckor, översvämningar, ras, skred och stormar året runt. Vintertid ingår plogning och halkbekämpning i basunderhållet. Denna verksamhet behöver fungera dygnet runt och prioriteras därför högst inom den samlade underhållsverksamheten.

Inom *vägyta-vägkropp* ingår det långsiktiga underhållet av vägytan och vägkroppen inklusive geokonstruktioner och avvattningssystem som diken och vägtrummor på hela det statliga vägnätet. Även vägmarkering ingår i underhållet av vägytan.

I begreppet *byggnadsverk* ingår broar, tunnlar och övriga byggnadsverk. Det sistnämnda innefattar till exempel stödmurar, kajer och tråg. Brobeståndet är relativt gammalt, där 13 procent av antalet broar är byggda före förstatligandet av vägväsendet år 1944 och dimensionerat för relativt små trafiklaster. Cirka 35 procent av antalet broar är byggda före år 1965 då krav på luftinblandning i betongen infördes för att få en bättre frostbeständighet. Broar byggda före detta år har normalt dålig beständighet och för sådana broar är förebyggande underhållsåtgärder extra viktiga.

Figur 25 visar utvecklingen av brist på kapitalvärde[15] och brist på bärighet under de senaste 10 åren. Trenden med stadigt ökande brist på kapitalvärde har planat ut och det ligger sett över en längre period strax över 20 promille. På lång sikt är vår bedömning att indikatorn brist på kapitalvärde ska ligga mellan 15 och 25 promille för ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll. Ytterligare arbete kan behövas för att bestämma den optimala nivån med avseende på risk och årlig underhållskostnad. Även mängden nybyggda broar spelar in. Målet för brist på bärighet bör på sikt vara noll.

[15] Brist på kapitalvärde beskriver kostnaden för att reparera skador på broar i förhållande till återanskaffningsvärdet.



Figur 25. Brist på kapitalvärde (i promille av det totala beståndet) samt brist på bärighet (av antal broar).

Infrasystem innefattar alla tekniska installationer och ITS-utrustningar (intelligenta transportsystem) längs vägnätet som är anslutna med el. Exempel på tekniska installationer är styrsystem i tunnlar och öppningsbara broar, brandlarm, brand- och rökevakueringsfläktar, pumpar och belysning.

I teknikområdesgruppen *vägutrustning och sidoområde* ingår alla utrustningar, områden och byggnader som tillhör väganläggningen, men som inte ingår under någon annan teknikområdesgrupp. Här ingår även dagvattenbehandling och vattenskydd.

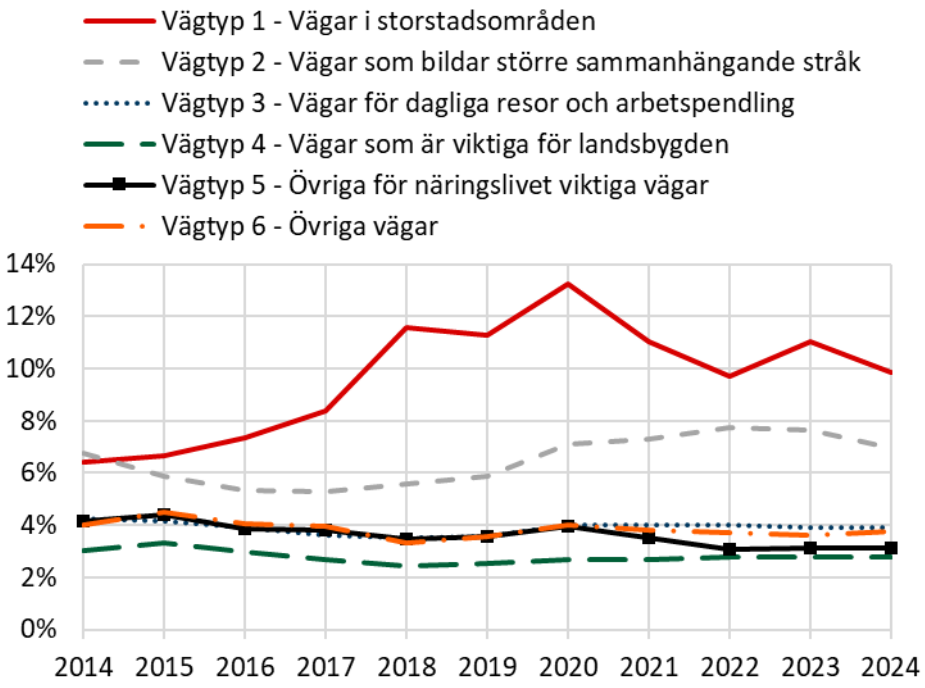
It- och telekominfrastrukturen används för att möjliggöra styrning av, och datainhämtning från, väganläggningen. Den används också för trafikledning, trafikinformation, anläggningsövervakning samt för drift- och stödsystem. Det förändrade omvärldsläget medför ett ökat behov av åtgärder inom området cybersäkerhet. Hotbilden ställer krav på tätare uppdatering av de system som styr våra anläggningar för att eliminera sårbarheter samtidigt som nya förmågor behöver etableras för att snabbt kunna upptäcka och hantera yttre hot såsom virusattacker, intrångsförsök och skadlig kod.

Förebyggande underhåll i takt med den årliga nedbrytningen

Regeringens målsättning är att det eftersatta underhållet ska återtas under planperioden samtidigt som väganläggningen vårdas och underhålls för att säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela landet, med hänsyn till miljö och hälsa. Trafikverket föreslår därför relativt stora

ramökningar för underhållet inom samtliga anläggningsdelar. Totalt ökar underhållsramarna med cirka 50 procent jämfört med nuvarande plan. De största bristerna finns inom området vägyta och vägkropp inklusive avvattningssystemet. Alla dessa delar samverkar dock och påverkar i slutändan nedbrytningen och tillståndet på vägytan. Inom dessa områden kommer också den största satsningen jämfört med nu gällande plan att ske. Alla teknikområden fyller dock sin funktion i vägsystemet. Exempelvis är infrasystem, vägutrustning och sidoområdena kritiska för trafikledning och trafikstyrning inklusive funktioner i tunnlar samt för information och trafiksäkerhet.

Delar av det belagda vägnätet har ett tillstånd som inte uppfyller underhållsstandarden, se Figur 26. Figuren är grupperad enligt Trafikverkets vägtyper, läs mer i en bilaga till underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). En avvikelse från underhållsstandarden indikerar att tillståndet är sämre än vad som är samhällsekonomiskt önskvärt. Behovet varierar över landet beroende på tillstånd. Det största behovet sett till tillståndet finns i norra Sverige på de mer lågtrafikerade delarna av vägnätet.



Figur 26. Nationellt tillstånd. Utveckling av andel avvikelse från underhållsstandard, fördelat på vägtyper (procent).

Trafikverket bedömer att de senaste årens försämrade tillståndsutveckling för vägytan i storstadsområden (vägtyp 1, se Figur 3) har stannat av. En relativt stor andel av vägytan i storstadsområden är dock fortfarande sämre än underhålls-

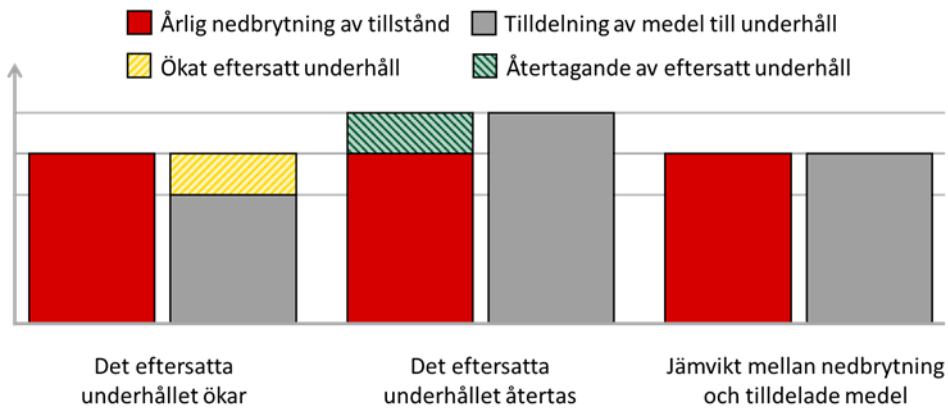
standarden. De vägarna utgör en mycket liten del av vägnätet, men de har mycket trafik och är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. Vägar som bildar större sammanhängande stråk (vägtyp 2, se Figur 26) har haft en negativ trend de senaste tio åren. Det gäller främst mötesfria vägar, som i allt högre grad avviker från underhållsstandarden. Mötesfria så kallade 2+1-vägar har generellt snabbare nedbrytning än vanliga vägar, framför allt en ökad spårdjupsutveckling på grund av ökad kanalisering av trafiken. I takt med att andelen mötesfria vägar ökat har även behovet av tätare beläggningsåtgärder ökat. Övriga vägtyper har haft en relativt stabil tillståndsutveckling de senaste åren enligt Figur 26.

Beläggningsunderhållet kommer att öka betydligt under planperioden jämfört med tidigare, och målsättningen är att återta allt eftersatt underhåll och fortsatt leverera ett bra tillstånd efter planperioden. Det avhjälpande underhållet kommer att minska och det förebyggande underhållet kommer att kunna genomföras i en takt som motsvarar den årliga nedbrytningen av tillståndet. Det förebyggande beläggningsunderhållet kommer fortsatt vara tillståndsbaserat och med den utökade ramen kommer även de mer lågtrafikerade delarna som tidigare prioriterats ned kunna omhändertas. För att genomföra rekonstruktioner och utbyten kostnadseffektivt och med liten trafikpåverkan, kommer nödvändiga reinvesteringar genomföras i samband med beläggningsåtgärder i så stor utsträckning som möjligt.

Eftersatt underhåll återtas fullt ut under perioden

För att inte tappa funktionalitet behöver vi underhålla väganläggningen i samma takt som den bryts ned. För vägnätet har ett eftersatt underhåll ackumulerats över längre tid, eftersom det har saknats medel att utföra tillräckligt mycket underhålls-arbeten. Det eftersatta underhållet beskriver behovet av underhåll i anläggningen som har passerat en tillståndsnivå som inte är godkänd och som ännu inte har åtgärdats. Det kan också vara en anläggningsdel där livslängden är passerad och ett utbyte ännu inte genomförts.

Figur 27 visar att det, med ökade ramar, finns utrymme att årligen åtgärda de delar som definieras som eftersatt underhåll. Det innebär att det eftersatta underhållet kan minskas successivt under planperioden, för att i slutet av perioden helt ha återtagits. Detta är något som bland annat Skogsindustrierna anfört som mycket angeläget.



Figur 27. Schematisk figur som beskriver underhållets nivå och dess påverkan på det eftersatta underhållet.

Genom att utföra rätt åtgärd i rätt tid kan det eftersatta underhållet hanteras parallellt med ett utförande av ordinarie underhåll. Med ökade ramnivåer kan mer underhåll genomföras vilket minskar det eftersatta underhållet. I början av planperioden kommer mycket underhåll att kunna utföras på det belagda vägnätet där en stor del av det eftersatta underhållet har att göra med vägytans tillstånd. Beläggningsunderhållet kommer att utföras över hela landet och på både högtrafikerade och lågtrafikerade vägar. Det eftersatta underhållet kommer att åtgärdas snabbare på de mer högtrafikerade delarna som en följd av kortare underhållscykler. Effekten kommer även att märkas snabbt på det lågtrafikerade vägnätet, då ett bättre förebyggande underhåll kommer att utföras där det tidigare till stor del enbart utförts avhjälpande underhåll. På det lågtrafikerade vägnätet kommer också grusvägarna att få ett betydligt bättre underhåll.

Genom att årligen följa storleken av det eftersatta underhållet inom respektive åtgärdsgrupp kommer underhållet kunna styras mot målet att det eftersatta underhållet är åtgärdat vid planperiodens slut.

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

Enligt direktivet ska planförslaget redovisa underhållsbehov för större nya anläggningar som planeras att färdigställas under planperioden. De vanligaste tillkommande kostnaderna under de första åren efter att en åtgärd tagits i bruk är av karaktären skötsel och drift. Förebyggande underhåll och reinvesteringar är mindre omfattande de första åren, men kan förekomma i de anläggningar som har installationer eller system med korta livslängder.

För vägobjekt beräknas det tillkommande underhållsbehovet under planperioden till cirka 3,3 miljarder kronor. Förbifart Stockholm har enskilda beräkningar av det tillkommande underhållet och svarar för cirka 65 procent av detta för namngivna vägobjekt som tas i bruk under den kommande planperioden. En lista på vilka

kostnader varje namngivet objekt beräknas medföra finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). Nio namngivna vägobjekt ligger i planförslaget som utredningsobjekt åren 2032–2037. Om dessa vägobjekt går vidare till ett utförande, där ny anläggning kan tas i bruk från 2038 eller senare, innebär det ett tillkommande underhåll på 17 miljoner kronor per år.

I bärighetssatsningen ingår utbyggnad av BK4, tjälsäkring och klimatanpassning

Bärighet är en vägteknisk term som anger den högsta last som kan accepteras med hänsyn till nedbrytningen av vägkonstruktionen, exempelvis uppkomst av sprickor eller djupgående deformationer. Trafikverket klassificerar vägnätet i olika bärighetsklasser på basis av hur väl vägen klarar belastningen för olika fordonssammansättningar.

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som idag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4), vilket innebär att Trafikverket kommer att uppåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4 under planperioden. Trafikverkets ambition är att:

- Hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen.
- Hela det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Vägnätet är utpekat tillsammans med näringslivet som det allra viktigaste att upplåta för BK4.
- Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid slutet av planperioden. Det kan dock finnas delar av dagens BK1-vägnät där det är mindre lämpligt att godstrafik går, exempelvis ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eller av miljöhänsyn.

Prioriteringen av utbyggnaden för BK4 är i grunden baserad på samhällsekonomiska principer. Stamvägnätet är prioriterat utifrån att cirka hälften av trafikarbetet för godstransporter går på dessa vägar. Det bidrar också till en möjlighet att nyttja BK4 över hela landet och till att tillgängliggöra anslutningar till BK4-vägnätet till start och målpunkter för transporterna. Det bedöms dessutom bidra till positiva synergier för nyttjande av längre fordon. Det strategiska vägnätet är prioriterat utifrån att det är utpekat av näringslivet som särskilt viktiga godsstråk för tunga transporter även utanför stamvägnätet.

Trafikverket redovisar årligen en mer detaljerad genomförandeplan för BK4 som publiceras på Trafikverkets hemsida. I den redovisas den årliga tillväxten av BK4 på

vägnätsnivå med kartor för tre år framåt, och planerna längre framåt beskrivs i löpande text.

Klimatanpassning görs för att öka robustheten mot högre vattenflöden samt ökade ras- och skredrisker. Trafikverket planerar att satsa 5 miljarder kronor på detta under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Ambitionen är att de allvarligaste riskerna som kan ge stora konsekvenser åtgärdas under planperioden.

Tjälsäkringsåtgärder är en viktig del i bärighetssatsningen för att bidra till en förbättrad framkomlighet året runt för tung trafik. Dessa åtgärder innebär att Trafikverket kan minska de tillfälliga bärighetsrestriktioner som till stor del orsakas av tjällossning. Vi planerar att satsa 9 miljarder kronor på tjälsäkring under planperioden, vilket kraftigt kommer att minska de tillfälliga bärighets-nedsättningarna. Behovet av tjälsäkringsåtgärder är störst under första halvan av planperioden.

6.2 Järnvägssystemet

Här beskrivs föreslagna satsningar på drift och underhåll med mera på järnväg. Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande järnväg (Trafikverket 2025:112). Där ges bland annat mer utförliga svar på ett antal frågor som ställs i regeringens direktiv.

Både förebyggande och felavhjälpande underhåll ingår

Vidmakthållande omfattar trafikledning, drift, underhåll och reinvesteringar på det statliga järnvägsnätet. Inom drift och underhåll finns flera typer av verksamheter som till sin karaktär skiljer sig åt men som samtidigt kan ha inbördes beroenden, vilket inverkar på planeringen och prioriteringarna.

En del av verksamheten handlar om att säkerställa de dagliga transporterna. I detta ingår exempelvis avhjälpande underhåll, trafikstyrning, trafikinformation och övrig drift. Denna verksamhet kräver en mer flexibel planering då den inkluderar allt från beredskap för att hantera olyckor och störningar till snöröjning.

En annan del av verksamheten bedrivs för att förvalta järnvägsanläggningen så att funktionaliteten både säkras här och nu och bibehålls på längre sikt. Det benämns förebyggande underhåll inklusive reinvesteringar. Det förebyggande underhållet är antingen tillståndsbaserat och utförs när anläggningen uppnått ett visst tillstånd, eller uförs enligt förutbestämda tidsintervall beroende på vilka egenskaper anläggningen har.

Järnvägsanläggningen är ett system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför att inga åtgärdstyper kan

framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition att upprätthålla den sammantagna funktionaliteten.

Förutsättningar för att trafiken ska fungera prioriteras högst

Högst prioriteras förutsättningar för att trafiken ska fungera. Det innebär för det första att grundläggande funktioner rörande framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och miljö ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet. För det andra innebär det att förebyggande underhåll sker, i form av mindre utbyten och reparationer för att upprätthålla anläggningens tekniska tillstånd och minska risken för störningar.

Utöver dessa grundläggande principer gäller följande inriktning:

- Fortsätta återta det eftersatta underhållet på de fyra utpekade flödena Stockholm–Göteborg, Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn, Hallsberg–Luleå och Luleå–Narvik.
- Bibehålla funktionaliteten och återta delar av det eftersatta underhållet på övriga flöden.
- Öka robustheten på omledningsbanor, för redundans samt för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner och för att beakta totalförsvarets behov.
- Minska det eftersatta underhållet, med fokus på eftersatt underhåll som har direkt funktionspåverkan.
- Integrera klimatrelaterade behov och behov kopplade till våra miljötillgångar i planeringen av underhåll och reinvesteringar.
- Hantera artrika miljöer, bekämpa invasiva arter och värna biologisk mångfald i samband med underhållsåtgärder. Även befintliga skyddsåtgärder (buller och vatten) ska underhållas.

Lågtrafikerade banor som inte är viktiga för omledning kommer inte att prioriteras när det gäller återtagande av eftersatt underhåll och kommer därmed att få försämrad funktionalitet.

Underhåll prioriteras högt

Den ekonomiska ramen som riksdagen godkänt för vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen ökar från 176 miljarder kronor i gällande plan (i 2025 års pris) till 210 miljarder kronor för planperioden.

Från 2026 får Trafikverket ett större förvaltningsanslag, och förvaltningskostnader som tidigare belastat sakanslagen flyttas dit. Sakanslagen renodlas till att innehålla investerings-, underhålls- och driftkostnader. Justerat för flytten av förvaltningsmedel ökar anslaget för vidmakthållande järnväg med 18 procent. Genom att

sakanslaget därmed i praktiken ökar gör det att vi kan öka andelen återtagande av det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten. Till detta beräknas intäkter för banavgifter ge cirka 34 miljarder kronor under planperioden – se vidare kapitel 12.2.

Totalt uppgår därmed medel för drift och underhåll av statliga järnvägar för planperioden till 244,5 miljarder kronor. I Tabell 5 sammanfattas vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande järnväg.

Trafikverket har i regeringsuppdraget om finansiell styrning av Trafikverket (TRV 2022/106118) föreslagit ytterligare förflyttningar från vidmakthållande järnväg till förvaltningsanslag, men de har ännu inte beaktats i Tabell 5.

Tabell 5. Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande järnväg under perioden 2026–2037, miljoner kronor (prisnivå 2025).

Drift och underhåll av järnväg	Anläggning	IT-anläggning	Trafikledning	Övrigt	Summa
Reinvesteringar	90 500	2 000			92 500
varav eftersatt underhåll	14 600				
varav ERTMS	20 000				
Underhåll	106 900			7 800[16]	114 700
varav bidrag till Inlands-banan AB				1 875	
Drift	4 500	15 300	17 500		37 300
Totalt	**201 900**	**17 300**	**17 500**	**7 800**	**244 500**
Finansiering via anslag					210 000
Banavgifter					34 500

I fördelning av anslagen utgår vi de första åren från de nivåer som framgår av budgetpropositionen (prop. 2024/25:1). Vi ser nu resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021 och att vår ökade förmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. Trafikverket konstaterar att det finns

[16] I övriga kostnader för underhållsverksamheten ingår förutom bidrag till Inlandsbanan AB även kostnader för bland annat kvalitetsavgifter och miljökompensation.

möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt.

Drift

Drift avser tekniska, administrativa och styrande åtgärder som är en direkt del i leveransen av tåglägen. Exempel på sådan verksamhet är trafikledning, elförsörjning, tele- och radiokommunikation. Här ingår även driftkostnader som är direkt hänförbara till den fysiska anläggningen, exempelvis övervakning och elkostnader för infrastrukturanläggningen.

Underhåll

Så kallat basunderhåll är grunden i järnvägsunderhållet och prioriteras därför högt. Det omfattar åtgärder inom samtliga tekniskslag för att upprätthålla anläggningens funktion. Det är uppdelat i avhjälpande respektive förebyggande underhåll. Det avhjälpande underhållet består i första hand av akut felavhjälpning, åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt skador och vintertjänster. Det förebyggande underhållet omfattar att genomföra besiktning, periodiskt underhåll och mindre utbyten för att förlänga det tekniska tillståndet, men även för att minska risken för försämring av anläggningens funktionalitet.

Förslaget innebär en ökning av ramen till underhåll jämfört med gällande plan. Det möjliggör en kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll där vi mer aktivt kan styra mot en ökad andel förebyggande underhåll. Därmed kan vi satsa mer på att återta det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten.

Reinvesteringar

Reinvesteringar utgör den andra delen av underhållet och grundsyftet är att återställa anläggningens funktion genom att byta ut och ersätta anläggning. Viss uppgradering kan äga rum vid reinvestering på grund av exempelvis teknisk utveckling, men huvudsyftet ska aldrig vara att tillföra ny standardhöjande funktion.

Förslaget innebär en ökning av ramen till reinvesteringar jämfört med gällande plan. Det gör att vi kan öka andelen återtagande av det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten.

Teknikområden

Underhåll och reinvesteringar görs inom olika teknikområden; bana, elkraftsystem, signalsystem, fastighet, it- och telekominfrastruktur samt trafikledning och anläggningsövervakning.

Bana omfattar bland annat banöverbyggnad och byggnadsverk samt banunderbyggnad. I banöverbyggnaden ingår spår och spårväxlar och byggnadsverk omfattar bro och tunnel. Banunderbyggnad består bland annat av avvattning, vattenskydd och klimatanpassning.

Järnvägens *elkraftsystem* består av två delsystem: ett banmatningssystem för kraftförsörjning av tågen och ett hjälpkraftsystem för kraftförsörjning av anläggningar längs banan, till exempel signalställverk, växlar och belysning.

Signalanläggningen har till uppgift att övervaka och säkerställa att fordonsrörelser på järnvägen utförs på ett säkert sätt. Två delar i signalsystemet är signalställverk och vägskyddsanläggningar.

Inom området *fastighet* ingår kameraövervakning, lås, tillträdesskydd, anläggningsnära säkerhet, stationer och trafikinformationsutrustning samt teknikbyggnader.

It- och telekominfrastrukturen är en integrerad del av järnvägsanläggningen. Infrastrukturen möjliggör kommunikation med och mellan järnvägssystemets olika delar såsom signalsystem, vägskyddsanläggningar, tunnlar, trafikinformation, elkraftförsörjning, fordon samt tekniska övervaknings- och styrsystem. Liksom redan nämnts för vägsystemet (se avsnitt 6.1) ställer omvärldsläget högre krav på ett ökat fokus på robusthet och cybersäkerhet. Den växande mängden information om och från vår anläggning blir en alltmer värdefull tillgång som behöver skyddas mot alltmer sofistikerad teknik och metoder. Vi kommer därför att stärka förmågan att skydda viktig verksamhet mot olika former av hot och angrepp som cyberattacker och påverkan. *Trafikledning och anläggningsövervakning* innefattar trafikstyrning, trafikinformation, eldriftledning samt anläggningsövervakning, störningshantering och beställning av akut felavhjälpning i anläggningen.

Bidrag till Inlandsbanan ingår i ramen

Det statliga bidraget till Inlandsbanan AB (IBAB), har hittills finansierats via utvecklingsmedel, men redovisas nu inom den ekonomiska ramen för vidmakthållande järnväg. Skälet är att bidraget, som är IBAB:s huvudsakliga intäkt, framför allt används för underhållsåtgärder.

Bidrag till Inlandsbanan avser statens bidrag till IBAB för driften och beräknas uppgå till 1 875 miljoner kronor. Bidraget regleras genom avtal mellan staten och IBAB.

Järnvägens nya signalsystem införs på de högtrafikerade banorna

Det nya signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) ska, med planförslaget, vara infört år 2042 på de högtrafikerade sträckorna. Stockholmsområdet undantas dock tills vidare från detta mål. Anledningen är att det i nuläget inte finns en samlad bild över de krav som ställs på ett ERTMS-system för denna komplexa trafiknod där till exempel Getingmidjan är en stor utmaning. ERTMS prioriteras att införas på de högtrafikerade sträckorna först för att bidra till kapacitet och förbättrad interoperabilitet. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer ifrån EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. ATC behålls i övriga delar av järnvägsnätet med undantag för sådana delar där ERTMS redan är beställt eller är nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar.

En betydande del av denna satsning på signalsystemet (cirka 20 miljarder kronor) utgör reinvesteringar. Resterande del av satsningen finansieras inom utvecklingsanslaget, och beskrivs i avsnitt 7.2.

Goda förutsättningar att återta eftersatt underhåll på sikt

När järnvägsanläggningen åldras ökar risken för fel, och de fel som uppstår ger upphov till mer omfattande störningar. Dessutom ökar kostnaderna för felavhjälpning och löpande underhåll. Därför behöver det eftersatta underhållet återtas.

I kommande planperiod ges ekonomiska resurser att återta viss del av det eftersatta underhållet (cirka 10 procent), vilket motsvarar vår bedömning av vad som är genomförbart i inriktningsunderlaget för 2026–2037. Det eftersatta underhållet har byggts upp under lång tid, och att återta det på kort tid skulle innebära stora inskränkningar i befintlig trafik. Det finns också en risk att toppar skulle skapas för entreprenörsbranschen med risk för kostnadsökningar och resursbrist.

Att återta hela det eftersatta underhållet är viktigt på banor med frekvent trafik. På lågtrafikerade banor med enstaka tåg per dag behöver inte nödvändigtvis all anläggningsmassa vara inom sin tekniska livslängd, utan på dessa banor bör fokus ligga på funktionalitet, det vill säga att tåg ska kunna framföras utan störningar. Ett dyrare löpande basunderhåll på dessa banor kan i många fall vara mer kostnadseffektivt än en reinvestering.

Trafikverket bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår

bedömning är att vi 2050 i allt väsentligt kommer att ha en anläggning utan eftersatt underhåll. Det gäller förutsatt att de ekonomiska resurserna stegvis och stabilt ökar samtidigt som branschens samlade förbättringsinitiativ realiseras. Denna ambition delas av branschen. Exempelvis har Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS), där även Trafikverket ingår, tagit fram en gemensam färdplan. Där anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet ett Sverige som inte har något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050.

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

Nya anläggningar innebär ökade drift- och underhållskostnader, både för att anläggningsmassan ökar och för att nya anläggningar ofta medför mer komplexa tekniska lösningar med kortare livslängder. Även kostnader för trafikledning och anläggningsövervakning tillkommer som följd av investeringar, och dessa kostnader är inte möjliga att fördela per objekt men ingår i det belopp som redovisas för drift.

Tillkommande anläggningar beräknas generera underhållskostnader på cirka 2,2 miljarder kronor under perioden. Hälften beror på Västlänken i Göteborg. En lista på vilka kostnader varje namngivet objekt beräknas medföra finns i underlagsrapporten om vidmakthållande järnväg (Trafikverket 2025:112).

Fyra namngivna järnvägsobjekt i planförslaget har planerat ibruktagande efter 2037. Om dessa objekt färdigställs innebär det ett tillkommande underhåll på cirka 93 miljoner kronor per år efter 2037.

Trafikverket bygger upp egen rangeringsverksamhet

En åtgärd som kan komma att kräva medel ur anslaget för vidmakthållande är uppbyggande av en rangeringsverksamhet. Nuvarande arrangemang för tillträde till rangerbangårdar och möjlighet att rangera medför en konkurrensproblematik. I nuläget är Green Cargo det enda järnvägsföretag som har den fulla förmågan att utföra rangering. För att slutgiltigt åtgärda denna konkurrensbegränsning har Trafikverket beslutat att bygga upp en egen förmåga att planera och styra rangering och erbjuda detta som en tjänst till marknaden på konkurrensneutrala villkor (GD-direktiv TRV 2021/138784). Trafikverkets nya rangeringsverksamhet förväntas kräva cirka 100 nya medarbetare. Rangeringstjänsten kan finansieras med avgifter eller med en kombination av avgifter och anslag.

7 Utveckling av transport-infrastrukturen

Här beskriver Trafikverket förslag till fördelning av medel för utveckling av transportinfrastrukturen. De olika delarna beskrivs närmare nedan.

Tabell 6. Medelsfördelning utveckling (miljoner kronor)

Del av utvecklingsramen	Medelsfördelning (mnkr)
Namngivna investeringar	339 800
ERTMS	32 100
Övriga järnvägstekniksystem	20 700
Central riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder	67 000
ERTMS ombordutrustning	3 000
Länsplaner	60 600
Forskning och innovation	7 400
Fullföljande av stadsmiljöavtal	4 700
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa	**607 000**

7.1 Namngivna investeringar

Regeringen beslutar vilka namngivna objekt som ska ingå i den nationella planen. Den undre beloppsgränsen för namngivna objekt höjdes efter regeringens direktiv från 100 till 150 miljoner kronor. Namngivna investeringar utgör drygt tre fjärdedelar av utvecklingsramen. De flesta av dessa ingår redan i den nuvarande nationella planen.

I detta avsnitt beskrivs några av de större objekten. Utförligare redovisningar finns i kapitel 8 och i bilaga 1, samt i underlagsrapporten om namngivna investeringar (Trafikverket 2025:115).

Investeringarna prioriteras utifrån tydliga kriterier

I avsnitt 1.1 beskrivs de principer vi har för att prioritera investeringsobjekt. I korthet är de: 1) Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas

i planrevideringen, 2) Objekt som ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt, 3) Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet samt 4) Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet.

Bundna objekt står för största delen av de namngivna investeringarna

När Trafikverket betraktar objekt som bundna betyder det att objekten i fråga är pågående, att regeringen beslutat att de ska få genomföras inom tre år alternativt att Trafikverket föreslagit regeringen att fatta ett sådant beslut. Trafikverket hänför 93 objekt till denna prioriteringskategori, och de binder 219 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

De objekt som hänförts till prioriteringskategori 2 handlar om lagkrav eller formella beslut liksom tvingande avtal som Trafikverket har att förhålla sig till. Till denna kategori har hänförts 19 objekt som binder 95 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

Den tredje kategorin avser reinvesteringar som bedömts nödvändiga för att vidmakthålla transportsystemet under planperioden, men som finansieras inom utvecklingsramen eftersom de ofta medför en förbättrad kapacitet i transportsystemet. Till denna kategori har hänförts 4 objekt som binder 29 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

Övriga objekt har hänförts till den fjärde prioriteringskategorin, och inom den har samhällsekonomiska överväganden varit vägledande i den inbördes rangordningen. Till den fjärde kategorin har hänförts 79 objekt som binder 50 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1. För objekt i denna kategori kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart.

I den samhällsekonomiska rangordningen görs en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter och storleksordning på ej beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna. Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats. Dessa överväganden innefattar beroenden mellan objekt och kopplingar till andra aktörers planering och satsningar, påverkan på industrins konkurrenskraft, förbättrade kopplingar till sjö- och luftfart, kopplingar till grannländer, bidrag till TEN-T-krav samt totalförsvarets behov. Det framgår därigenom vilka objekt som prioriterats före andra, och på vilka grunder.

I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till geografi och typ av åtgärd. Med geografi avser vi infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet. Objekt ges också högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet. Vad gäller typ av åtgärd så ges högre prioritet till objekt som bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De flesta kandidater som är högt prioriterade enligt samhällsekonomi har samtidigt starka argument utifrån övriga prioriteringsgrunder. Detta innebär att dessa kandidater ofta kan försvara sin höga prioritet trots övriga prioriteringsgrunder för andra objekt. Exempelvis är nio av de tio mest lönsamma nya objekten även i olika grad av betydelse för totalförsvaret. Orsaken är helt enkelt att lönsamma objekt ofta ligger på platser med höga flöden, stora brister och hög potential vilket innebär att de ofta sammanfaller med andra aktörers planering och behov.

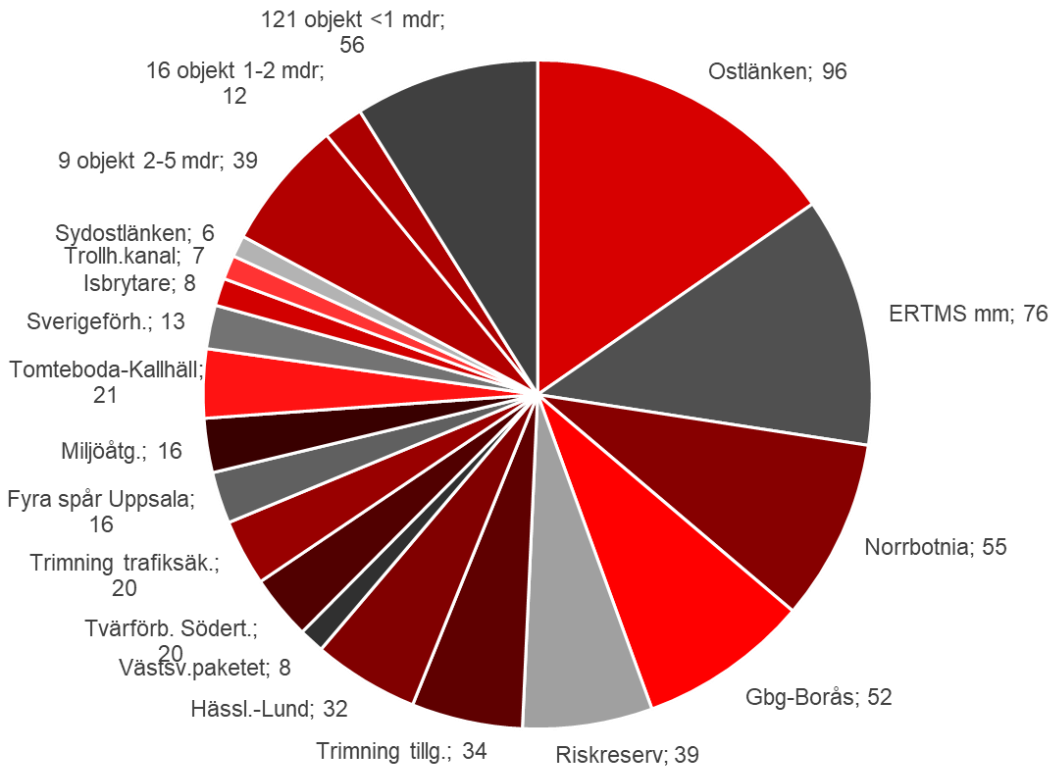
I Tabell 7 sammanfattas resultatet av Trafikverkets prioriteringar av namngivna investeringar. Uppgifterna inkluderar inte objekt som har öppnat för trafik, och som har restkostnader.

Tabell 7. Prioriteringskategorier för namngivna investeringar

Namngivna investeringar (belopp mdr kr prisnivå 2025)	**Total**		**Antal**		
	Antal	Kostnad	Väg	Järnväg	Sjöfart
Prioriteringskategori 1	93	219	35	55	3
Prioriteringskategori 2	19	95		19	
Prioriteringskategori 3	4	29		2	2
Prioriteringskategori 4	79	50	29	47	3
Total	**195**	**393**	**64**	**123**	**8**

En stor del av utvecklingsanslaget upptas av stora investeringar. Figur 28 visar kostnader under och efter planperioden för namngivna investeringar samt trimnings- och miljöåtgärder (se 7.4). Övriga delar av utvecklingsanslaget visas inte i denna figur, och inte heller kostnader före planperiodens början (2026). Enskilda investeringar över 5 miljarder kronor (samt paket av investeringar, bland annat ERTMS och Västsvenska paketet) är namngivna i figuren, medan investeringar under 5 miljarder är grupperade i tre grupper efter storlek. De nära 150 investeringar som har en kostnad under 5 miljarder kronor (under och efter planperioden) utgör ungefär en sjundedel av denna sammanlagda investeringsvolym. Räknar man ERTMS-införandet som en enda investering så

upptas ungefär hälften av den samlade investeringsvolymen av de fem största investeringarna.



Figur 28. Kostnad under och efter planperioden för namngivna investeringar[17] samt trimnings- och miljöåtgärder, i miljarder kronor. Summorna avser endast de kostnader som belastar infrastrukturplanen, inte tillkommande medfinansiering.

Hänsyn har tagits till om objekt ingår i stråk

Enligt direktivet behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Trafikverket har beaktat stråk-perspektivet på flera sätt i våra utredningar och prioriteringar.

I åtgärdsvalsstudier, prioriterade utredningar och regeringsuppdrag undersöks de mest angelägna stråken, exempelvis de som ingår i det transeuropeiska transport-nätet (TEN-T). I varje utredning studeras stråket som helhet och möjliga åtgärder identifieras som bäst uppnår mål och reducerar brister. Ofta blir resultatet en tänkt utbyggnadsordning inom stråket, utifrån kostnader och samhällsekonomi.

[17] ”Sverigeförh.” avser samtliga namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens överenskommelser, dock enbart statens kostnader. I ”ERTMS mm” ingår ERTMS-objekt och vissa objekt som är förutsättningsskapande för ERTMS. I ”Norrbotnia” ingår samtliga etapper av Norrbotniabanan.

Utvalda åtgärdsförslag från de mest angelägna stråken har sedan blivit kandidater till planrevideringen. För dessa tas det fram kostnadskalkyler och samlade effektbedömningar. Vid behov görs också systemvisa samlade effektbedömningar och känslighetsanalyser, för att undersöka om flera kandidater tillsammans i ett stråk kan vara bättre än enskilda åtgärder.

Kandidaterna till planen har sedan rangordnats med hänsyn taget till systemeffekter. Om systemanalyser saknas görs expertbedömning med utgångspunkt från bland annat tidigare genomförda bristbeskrivningar och stråkutredningar. Den resulterande nationella rangordningen syftar till att peka ut de effektivaste åtgärderna på de mest angelägna stråken utifrån ett brett samhällsekonomiskt perspektiv. I prioriteringen av åtgärder har också tagits hänsyn till om det är mest optimalt att först bygga ut de mest lönsamma enskilda åtgärderna inom olika stråk eller om det är bättre att göra klart ett stråk i taget.

När åtgärder väl finns med i den fastställda planen kommer genomförandeplanering att ta vid. Då kan namngivna investeringar utifrån ett stråkperspektiv samplaneras med vidmakthållande för att till exempel reducera trafikpåverkan.

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

Regeringen har i infrastrukturproposition och direktiv understrukit det som Trafikverket konstaterade i det senaste inriktningsunderlaget: infrastrukturplaneringsprocessen måste fungera som det ursprungligen var tänkt, så att investeringsförslag utreds och beslutas i flera steg. Först i och med regeringens byggstartsbeslut fattas definitivt beslut om att genomföra en investering. Fram till dess är investeringsförslag under utredning, och ska omprövas och utgå ur plan om dess kostnader visar sig högre, eller nyttor lägre, än man trott i tidigare skeden.

I tidiga skeden är investeringsförslagens effekter och kostnader oundvikligen mycket osäkra, dels eftersom varken utformning eller omfattning är bestämda i detalj, dels eftersom det i tidiga skeden saknas nödvändiga data för att göra säkra kostnadsberäkningar – se vidare kapitel 11. Att en investering finns med i den nationella planen innebär alltså inte ett beslut om att den ska genomföras – enbart att den ska utredas närmare. Att objekt i utredningsskedena omprövas och vid behov omarbetas eller utesluts ur planen är en förutsättning för att komma till rätta med kostnadsökningar, och för att infrastrukturmedlen ska skapa största möjliga samhällsnytta.

I arbetet med detta planförslag har Trafikverket därför lagt stor omsorg på att undersöka om det finns objekt som har förutsättningar att skapa mer samhällsnytta per satsad krona än objekt i gällande plan, vilka i så fall bör uteslutas ur planförslaget.

I ett första steg avgörs vilka objekt som ska betraktas som bundna, det vill säga måste ligga kvar i planförslaget. Till bundna objekt räknas dem som regeringen har fattat byggstartsbeslut om, samt dem som Trafikverket sedan tidigare har föreslagit ska få byggstarta. Till bundna objekt räknas dessutom några stora investeringar som regeringen i närtid har fattat olika beslut om, och där Trafikverket tolkar dessa beslut som att regeringen menar att dessa objekt ska ligga kvar i planförslaget. Hit räknar vi Fyra spår Uppsala, Norrbotniabanans samtliga etapper, ny järnväg Göteborg–Borås, ny järnväg Hässleholm–Lund samt Sydostlänken. Vad gäller Sydostlänken har regeringen i februari 2025, och efter att kompletterande underlag lämnats in, beslutat att objektet får förberedas för byggstart. Vi har gjort bedömningen att objektet med anledning av detta ska kvarstå i planförslaget, trots den redovisade kostnadsökningen och den svaga lönsamheten (cirka 7,9 miljarder kronor, robust olönsam NNK = -0,7).

Samtliga ej bundna objekt i gällande plan har rangordnats, liksom samtliga nya kandidater. Först har objekten rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt systemeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt). Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Se avsnitt 9.1 samt underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, för vidare beskrivning.

Objekt i gällande plan som bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma (vid en sammanvägd bedömning av beräknade och ej beräknade effekter) har fått kvarstå även i det nya planförslaget. Denna princip innebär i vissa fall svåra avvägningar, eftersom ett antal objekt i gällande plan som visserligen är lönsamma ändå har sämre lönsamhet än de högst rangordnade kandidaterna utanför planen. Vid dessa avvägningar har vi också tagit viss hänsyn till hur väl utredda objekten är. Generellt gäller att objekt utanför planen är mindre väl utredda än de som ligger i planen, så deras nyttor och kostnader är mer osäkra. Vi har också tagit hänsyn till att inte i onödan skapa ryckighet i andra aktörers planering. Vi vill ändå understryka att vi även fortsättningsvis avser att sträva efter att maximera den totala samhällsnyttan inom den angivna ramen, vilket innebär att även lönsamma objekt kan komma att omprövas och avbrytas om det visar sig finnas andra objekt med väsentligt bättre lönsamhet som annars inte ryms i planen.

Alla objekt med lönsamhet nära noll har granskats särskilt, och för de objekt som kvarstår i planförslaget finns det skäl utöver lönsamhet som gör att vi föreslår att de kvarstår i planen. Dessa skäl redovisas i nämnda underlagsrapport. Det kan till

exempel vara objekt som utgör förutsättningar eller hänger samman med objekt som definierats som bundna (till exempel ombyggnad av Luleå personbangård som är en förutsättning för Norrbotniabanan eller mötesspår Teckomatorp–Kävlinge som är en förutsättning för Hässleholm–Lund).

Med ledning av ovan beskrivna rangordningsprocess (vars utfall beskrivs i detalj i underlagsrapporten) kommer omtag att genomföras i två objekt och därutöver har nio objekt i gällande plan uteslutits ur planförslaget, vilket framgår nedan. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Den korta formuleringen ”bristande samhällsekonomisk effektivitet” nedan innebär att investeringskostnaden överstiger objektets positiva effekter i form av till exempel kortare restider, ökad kapacitet och ökad trafiksäkerhet. Det innebär att man kan få mer av dessa positiva effekter genom att lägga pengarna på andra investeringar. Mer detaljer om varje investering finns i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115) och tillhörande Bilaga A samt de respektive objektens samlade effektbedömningar.

- **Omtag i Gävle–Kringlan**. Aktuell kostnadsbedömning cirka 15,8 miljarder kronor, robust olönsam[18] (NNK -0,7). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Omfattas av bostadsavtal. Omtag i utformningsarbetet krävs för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Detta innebär sannolikt att även bostadsavtalet behöver ses över. I planförslaget avsätts 4 miljarder kronor för omtag under planperioden och för att kunna påbörja åtgärder som omtaget kan resultera i.

- **Omtag i Maria-Helsingborg** (dubbelspår). Aktuell kostnadsbedömning cirka 10,1 miljarder kronor, robust olönsam (NNK -0,9). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Pågående lokaliseringsutredning slutförs för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

- **Sundsvall C–Dingersjö, delen Kubikenborg–Dingersjö** (dubbelspårsetapp på Ostkustbanan). Aktuell kostnadsbedömning cirka 3,8 miljarder kronor, robust olönsam[19] (NNK -0,9). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2014–

[18] Systemanalyser för utbyggnad av hela Ostkustbanan (OKB) visar att systemeffekter inte förändrar bedömningarna av Gävle-Kringlan eller Kubikenborg-Dingersjö. Även analyser av hela utbyggnaden av OKB visar på robust olönsamhet. Dessa två objekt kan alltså inte heller motiveras av att tillräckliga nyttor uppstår vid fortsatt utbyggnad. Andra mer kostnadseffektiva sätt att utöka kapaciteten på OKB bör därför undersökas.

[19] Se fotnot ovan om Gävle-Kringlan.

2025). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår etappen Sundsvall–Kubikenborg i planförslaget.

- **E18 Valnäs–riksgränsen, delen Töcksfors–Bäckevarv** (ombyggnad 2+1). Cirka 1 miljard kronor, robust olönsam (NNK -0,4). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **Räppe station.** Cirka 0,1 miljarder kronor, ej lönsamhetsbedömd. Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller.

- **Räppe–Växjö** (dubbelspår)**.** Cirka 0,8 miljarder kronor, svag lönsamhet (NNK -0,3, bedöms vara nära noll inklusive positiva ej beräknade effekter). Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller liksom stora delar av nyttorna.

- **E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar**. Cirka 0,7 miljarder kronor, olönsam (NNK -0,2). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår delen Hammar–Valnäs i planförslaget.

- **E10 Kauppinen–Kiruna** (mötesseparering). Cirka 0,5 miljarder kronor, robust olönsam (NNK -0,3). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **E22 Gladhammar–Verkebäck**. Cirka 0,4 miljarder kronor, olönsam (NNK -0,1). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2010–2021). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt**. Cirka 0,4 miljarder kronor, bedömd olönsam. Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket bedömer att miljöåtgärder under 150 miljoner kronor troligtvis kan åtgärda de mest angelägna bristerna med högre kostnadseffektivitet.

- **Essingeleden ledverk** (påseglingsskydd för bropelare). Cirka 0,3 miljarder kronor, bedömd olönsam. Kostnaden bedöms vara knappt dubbelt så hög (indexjusterat) än när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår eftersom åtgärdens kostnad bedöms vara hög i förhållande till dess effekt i form av minskad risk för påseglingsskador.

Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med mycket hög kostnads-effektivitet kan inrymmas i planförslaget. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten

för de objekt som kan effektbedömas är 2,0. Det ska understrykas att detta dock inte innebär att dessa objekt säkert ska genomföras, utan först måste deras utformning, effekter och kostnader utredas i detalj. De nya objekten i planförslaget är i rangordning (detaljer finns i bilaga 1 samt i underlagsrapporten):

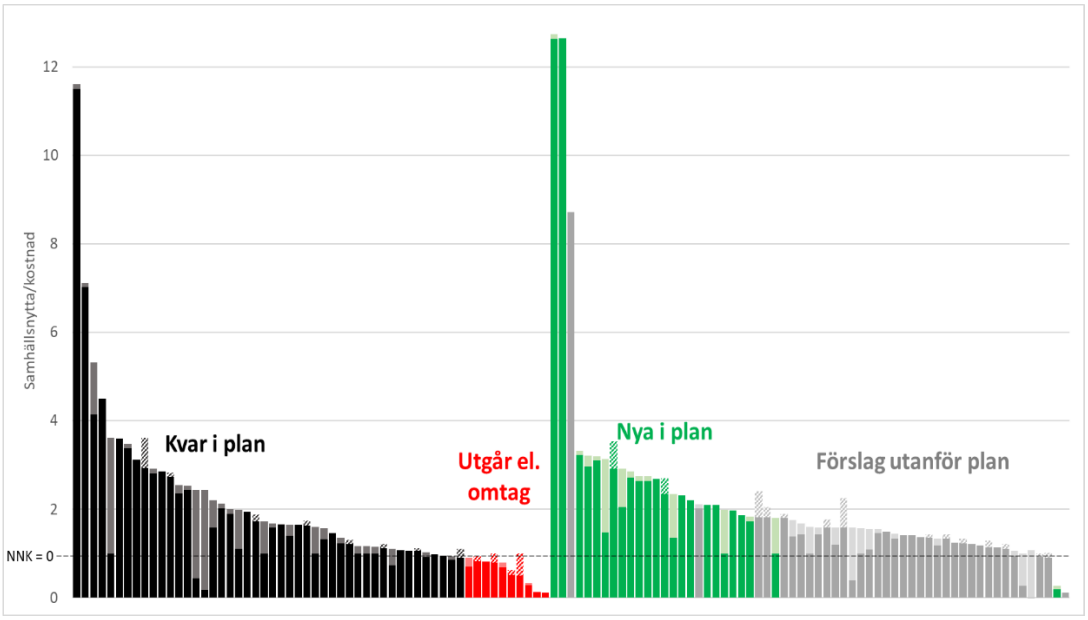
1. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder; cirka 300 mnkr.
2. En ny isbrytare[20] ; cirka 4 100 mnkr.
3. E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 600 mnkr; NNK 11,64.
4. Knivsta plankorsning; cirka 300 mnkr; NNK -0,81.[21]
5. Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård; cirka 4 200 mnkr.
6. Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering; cirka 600 mnkr; NNK 11,63.
7. Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille - endast lokaliseringsutredning; cirka 4500 mnkr; NNK 0,47.
8. E4 Trafikplats Ekhagen; cirka 700 mnkr; NNK 2,22.
9. E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält; cirka 500 mnkr; NNK 1,96.
10. Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår; cirka 200 mnkr; NNK 2,5.
11. E4 Trafikplats Ättekulla; cirka 200 mnkr; NNK 2,1.
12. Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken; cirka 500 mnkr; NNK 1,05.
13. Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp; cirka 400 mnkr; NNK 1,71.
14. E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 100 mnkr; NNK 1,64.
15. E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 300 mnkr; NNK 1,64.
16. Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår; cirka 100 mnkr; NNK 1,7.
17. SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,68.
18. Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,32.
19. Norge-Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår; cirka 100 mnkr; NNK 0,36.
20. Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinvestering; cirka 400 mnkr; NNK 1,09.
21. Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering; cirka 500 mnkr; NNK 1,21.
22. Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår ; cirka 800 mnkr; NNK 0,86.

[20] Utökning av befintligt objekt; en ny isbrytare i gällande plan blir två nya isbrytare i planförslaget.

[21] Objektet är beräknat som olönsamt, men är en förutsättning för det bundna objektet fyra spår Uppsala.

23. Kalmar C, spår och plattformar; cirka 300 mnkr.
24. Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder; cirka 800 mnkr.
25. Märsta station och bangårdsombyggnad; cirka 1 400 mnkr; NNK 0,73.
26. Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund; cirka 1 100 mnkr; NNK 0,97.
27. E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1. ; cirka 1 200 mnkr; NNK 0,9.

Figur 29 illustrerar hur objekten bedömts och rangordnats och hur detta använts för att konstruera planförslaget (objekt vars samhällsnytta inte beräknats eller bedömts är inte med i figuren). Varje objekt motsvaras av en stapel, och staplarnas höjd är den bedömda samhällsekonomiska nyttan per satsad krona. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, medan ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). Svarta staplar är objekt som kvarstår i plan, röda staplar är objekt som tas ut ur plan eller där det görs ett omtag, gröna är nya objekt i planförslaget, och gråa staplar är förslag på nya objekt som inte tagits med i planförslaget.



Figur 29. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt[22]. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). (Se också Figur 45 som även illustrerar objektens kostnader, samt Figur 42 som även visar bundna objekt.)

[22] Figuren visar endast objekt där den samhällsekonomiska lönsamheten har bedömts. Det innebär att bland annat objekten Räppe station (utgår), Lommabanan Söderåsbanan bulleråtgärder (nytt objekt), ny isbrytare (ny satsning) samt Tomteboda bangård (nytt objekt) inte finns med i figuren.

Många systemutvecklande järnvägssatsningar

Förslagen på järnvägsinvesteringar ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2022–2033. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten. Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping, Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås, samt Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningen i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan, inklusive åtgärder på Luleå station.

Stora resurser föreslås även till modernisering av järnvägens signalsystem ERTMS, se avsnitt 7.2.

Sedan tidigare plan ingår också större investeringar över 500 miljoner kronor på exempelvis Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan och Västra stambanan.

Utöver dessa finns ett stort antal åtgärder under 500 miljoner kronor på befintliga järnvägar för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik. Det handlar om exempelvis åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningspaket för att öka kapacitet och minska restider.

Väginvesteringar minskar restid och bidrar till regionförstoring

Även förslagen på det nationella stamvägnätet ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2022–2033. Åtgärder på väg har ofta en mindre omfattning jämfört med de största järnvägsinvesteringarna och har också en funktion som är mer lokal och regional. Framför allt bidrar vägåtgärderna till att minska restiden. De bidrar därmed bland annat till regionförstoring.

Tidigare beslutade större projekt i förslaget med en kostnad över 500 miljoner kronor är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, Rv 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Börringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre förslag som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötes-separering fördelade över landet.

Flera sjöfartsinvesteringar föreslås

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren och mellan Landsort och Södertälje. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

I gällande plan ingår också förnyad isbrytarflotta. Upphandling pågår av en isbrytare.

Sjöfartsverket har analyserat behovet av en ny fartygsgeneration isbrytare. Det framgår bland annat att klimatförändringarna kan accentuera behovet av isbrytare snarare än att minska det. Företrädare för näringslivet, bland annat Skogsindustrierna, har framhållit att finansiering av isbrytare bör behandlas i nationell plan. Skälet är att de fyller en viktig funktion för att upprätthålla tillgängligheten till svenska hamnar. Samtidigt råder viss oklarhet både kring kostnader och total sammansättning av den nya fartygsgenerationen. Trafikverket bedömer därför att bidrag till en ny isbrytare, utöver den som är föremål för pågående upphandling, bör inrymmas i nationell plan.

Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Den 1 mars 2022 trädde förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt i kraft. Rätten till ersättning gäller vissa objekt som regeringen har fastställt en rätt till ersättning för och till ett visst maxbelopp. Ersättningen ska avse sådana kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som föranleds av en tillämpning av 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken. Ersättningen får totalt uppgå till högst 0,1 procent av infrastrukturobjektets beräknade totalkostnad, inklusive eventuell medfinansiering, som anges i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Ersättningsprinciperna är desamma som i planen 2022–2033, då förordningen tillämpades för första gången, och innebär att enbart objekt med en totalkostnad överstigande 5 miljarder kronor kan komma i fråga. Dessutom ska objektet vara så komplext att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. En rätt till ersättning för ett visst infrastrukturobjekt och till ett angivet maxbelopp fastställs av regeringen.

Det är Trafikverket som prövar frågor om ersättning enligt förordningen. Trafikverket betalar också ut ersättningen. Ansökan från en länsstyrelse om ersättning ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som verket beslutar, och länsstyrelsen ska, på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs.

Om en länsstyrelse har beviljats ersättning enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken i samband med tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt den nya förordningen.

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.

Med dessa utgångspunkter föreslås objekten i Tabell 8.

Tabell 8. Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser.
Belopp i miljoner kronor

Objekt	Objektskostnad	Preliminär ersättning
Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	58 791	59
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638	38
Hässleholm–Lund, två nya spår	32 308	32
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008	21
Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	17 161	17
Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	7 890	3
Summa	**174 796**	**170**

Objektet Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana, består av flera åtgärder. Totalkostnaden för objektet uppgår till cirka 7,9 miljarder kronor. Kostnaden för nybyggnadsdelen (nysträckning Olofström–Blekinge kustbana) uppgår till cirka 2,9 miljarder kronor. Övriga åtgärder i objektet utgörs av upprustning av Olofströmsbanan, ombyggnation av Olofströms och Karlshamns bangårdar samt mötesspår på Blekinge kustbana.

Länsstyrelsen i Blekinge län har, inför planförslagets framtagande, inkommit till Trafikverket med en begäran om ersättning uppgående till 8 miljoner kronor eller 0,1 procent av objektets totalkostnad. Länsstyrelsen skriver bl.a. att ”Men för en liten länsstyrelse som Blekinge behöver det ökade ärendeflödet som projektet medför hanteras.” och redogör för hur många heltidstjänster som verksamheten behöver förstärkas med under perioden 2026–2030.

Trafikverket anser att frågan om ersättning till länsstyrelsen i Blekinge län för objektet Sydostlänken behöver ses i ljuset av vad som föregick förordningens tillkomst. Fram till den 1 januari 2013 kunde länsstyrelserna framställa krav på

ersättning för arbetsinsatser i samband med tillåtlighetsprövning av infrastrukturobjekt. Kravet på tillåtlighetsprövning förändrades den 1 januari 2013 då obligatoriet ersattes med krav på underrättelse till regeringen. Förändringen ledde till att färre infrastrukturobjekt tillåtlighetsprövades, vilket i sin tur påverkade länsstyrelsernas möjlighet att begära ersättning. Trafikverket bedömer, mot bakgrund av detta, att ersättning till länsstyrelsen i Blekinge län utifrån förordningen endast kan avse delen byggande av ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana, dvs. den del som hade kunnat vara aktuell för tillåtlighetsprövning. Trafikverket föreslår därför att ersättning utgår med maximalt 0,1 procent av 2,9 mdkr.

Den preliminära maximala ersättningen ingår i redovisade investeringskostnader för de berörda objekten. Ovanstående objekt med preliminär ersättning föreslås ersätta det tidigare beslutet i nationell plan 2022–2033.

7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem

Föråldrade signalsystem innebär att tåg måste hålla större avstånd mellan varandra av säkerhetsskäl, vilket sänker kapaciteten. Detta är en flaskhalsproblematik som också framhålls av Initiativet Omtag Svensk Järnväg (2025). Den nuvarande utbyggnadstakten för ERTMS är inte heller tillräcklig för att uppfylla TEN-T-förordningens krav, vilka anger att systemet behöver införas på stomnätet och nödvändiga anslutningar till 2030 och på hela TEN-T-nätet till 2050. Dessutom äventyras järnvägens funktion om inte införandetakten ökar.

ERTMS införs först i det transeuropeiska transportnätet

Trafikverket har utformat en plan för järnvägens signalsystem och därmed sammanhängande teknisk utveckling fram till 2042. Mer information finns i underlagsrapporten om sammanhållen signalplan (Trafikverket 2025:120).

Planen innebär i korthet att vi fortsätter med införandet av ERTMS där vi har börjat, att vi följer teknikområdets utveckling och standardisering inom EU och att vi prioriterar de mest högtrafikerade stråken fram till 2042. Mer konkret betyder det att införandet av ERTMS i huvudsak koncentreras till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (stomnät och övergripande nät, samt på anslutningar till nätet) till 2042. ATC-systemet behålls på övrigt nät tills vidare, och endast där ERTMS redan är beställt eller nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar kommer det att installeras. Vi bedömer att denna strategi är den bästa för att säkerställa järnvägens fortsatta funktion, och för att möjliggöra fortsatt utveckling av både kapacitet och trafikupplägg.

Att vi fortsätter där vi har börjat innebär en geografisk utrullning från de anläggningar där utbytet redan startat, det vill säga från Malmö, Sundsvall och Malmbanan. Därmed uppnås en för järnvägens trafikledning hanterbar anläggning

under införandet, genom att ”öar” av signalsystem kan begränsas eller undvikas. Existerande signalteknik ska alltså fortsatt användas i anläggningen till dess att nya system har utvecklats. På så sätt säkerställs en kontinuitet både i utveckling och införande av ERTMS.

All livscykelkritisk signal- och kommunikationsutrustning byts ut i hela anläggningen. Därmed bedöms det eftersatta underhållet vara under kontroll inför fortsatta utbyten och upprustning under 2040-talet.

Trafikverket behöver, i samverkan med järnvägsföretag och leverantörer av ERTMS-utrustning, gradvis öka förmågan att leverera signalåtgärder för att realisera planen. För att minimera signalåtgärdernas inverkan på järnvägssystemets kapacitet måste även arbetssätten utvecklas.

Stockholmsområdet undantas tills vidare från målet om ERTMS på TEN-T-nätet till 2042. Anledningen är att det i nuläget inte finns en klar bild över de krav som ställs på en ERTMS-produkt för detta område. Vidare saknar Trafikverket tillräcklig erfarenhet för att åtgärda ett så pass komplext område som Stockholm. Med anledning av detta bedömer vi det som lämpligt att förlägga hela Stockholms-området till efter 2042, för att ge tid till såväl utveckling som erfarenhets-uppbyggnad.

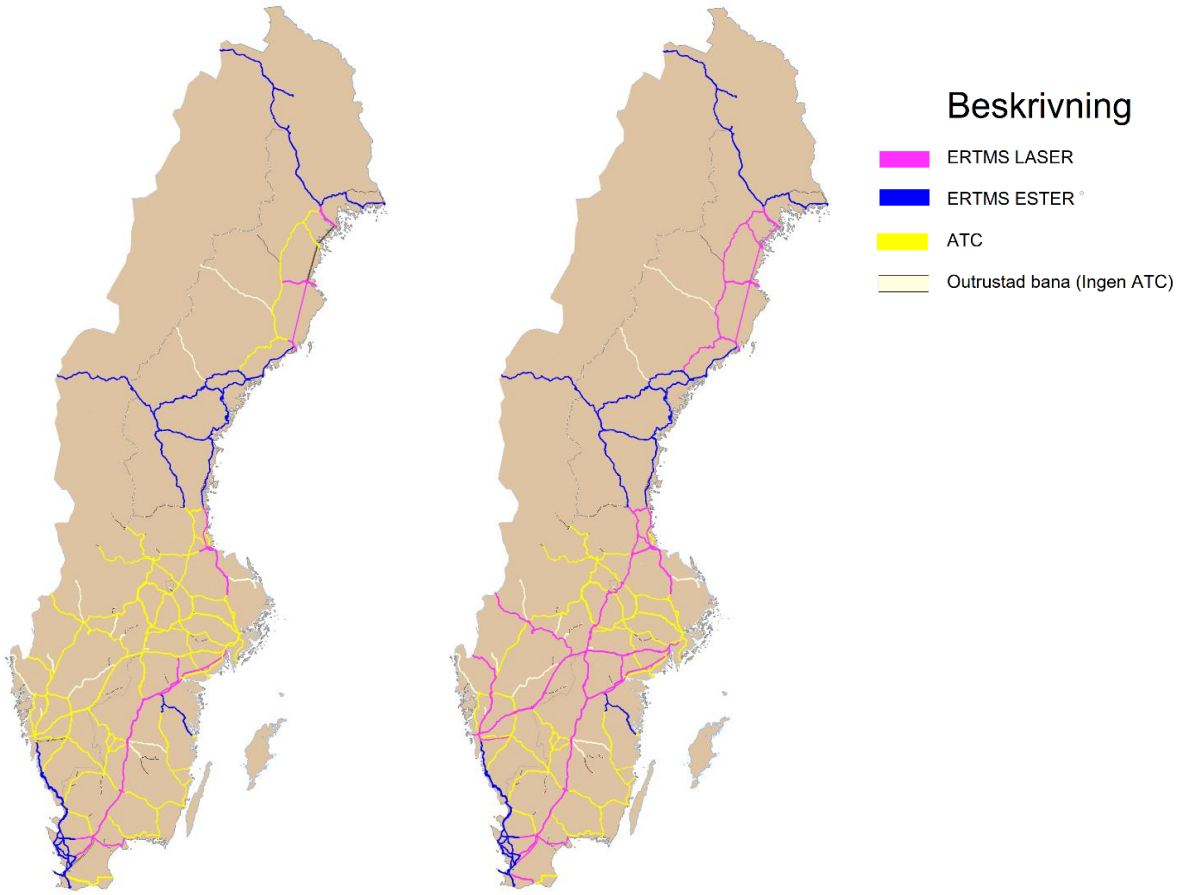
ATC behålls tills vidare i det övriga nätet

Denna plan för järnvägens signalsystem och stora digitala modernisering säker-ställer järnvägens funktion, men innebär också att Trafikverket behöver förvalta en bredare flora av signalsystem och trafikeringssystem över lång tid. Det kräver mer samplanering än tidigare och innebär exempelvis att val av teknik behöver ske centralt och samordnat så att Trafikverkets och leverantörers förmågor är väl avvägda.

I dag sker en del av transmissionen i signalsystemet via kopparkabel. En förut-sättning för signalsystemets modernisering är att optonätet rustas upp så att det kan ge robust transmission både för ERTMS och ATC. Den satsningen behöver genomföras tidigt i planperioden och vara helt genomförd till 2033 för att ersätta vitala anläggningsdelar som passerar sin tekniska livslängd.

För lågtrafikerade banor som saknar fjärrstyrning och i vissa fall även tågskydds-system kommer inga riktade åtgärder att vidtas fram till 2042, vilket bidrar till att hela det eftersatta underhållet inte kommer att omhändertas fram till 2042. Däremot kommer det eftersatta underhållet att vara under kontroll inför fortsatta utbyten och upprustning under 2040-talet.

Kartbilderna i Figur 30 visar den tänkta utrullningsplanen vid två olika tidpunkter, 2037 (till vänster) och 2042 (till höger), med ERTMS samt ATC som slutlig signalteknisk lösning.



Figur 30. Tänkt utrullningsplan 2037 (till vänster) och 2042 (till höger), med ERTMS samt ATC som slutlig signalteknisk lösning.

7.3 Central riskreserv

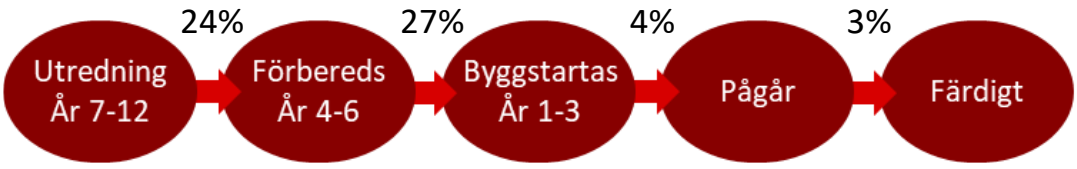
I enlighet med regeringens direktiv redovisar Trafikverket här förslag kring riskreserv. Vi har i vårt förslag inte beaktat eventuella effekter av utredningen om effektiviseringsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur.

En central riskreserv införs

Riskreserven omfattar portföljen av namngivna investeringsobjekt i förslaget till ny nationell plan. Syftet med att införa en riskreserv är att förbättra planens motståndskraft mot kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. Riskreserven ska fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta omedelbart påverkar andra objekt i planen. Andra sätt som Trafikverket arbetar för att förbättra kostnadskontrollen beskrivs i kapitel 11.

Kostnadsbedömningar är ofrånkomligen osäkra, särskilt i tidiga skeden av planeringen. Historiska erfarenheter visar att faktiska kostnader för större objekt

ofta ökar jämfört med initiala bedömningar. Figur 31 sammanfattar hur kostnaderna för namngivna investeringar förändrats mellan de nationella planerna med startår 2010, 2014, 2018 och 2022. Kostnaderna är justerade med infrastrukturinvesteringsindex[23]. Som framgår av figuren är det framför allt i tidiga skeden som kostnaderna ökar i genomsnitt.



Figur 31. Kostnadsförändringar för investeringar i de nationella planerna med början 2010, 2014, 2018, 2022, grupperat efter vilket planeringsskede som investeringen tillhörde vid publiceringen av respektive plan.

Den samlade ekonomiska ramen för namngivna objekt i nationella planen är avgränsad vilket innebär att kostnadsökningar i enskilda namngivna objekt får en direkt påverkan på förutsättningarna för Trafikverket att genomföra den samlade investeringsportföljen. Trafikverket ska för varje enskilt namngivet objekt bedöma om kostnadsökningar som uppstått står i proportion till den samhällsnytta som det namngivna objektet förväntas bidra med. Riskreserven är kopplad till den samlade investeringsportföljen. Trafikverket föreslår tydliga kriterier för hur riskreserven ska få nyttjas, exempelvis att kostnadsreducerande åtgärder ska ha prövats och dokumenterats. Först därefter ska Trafikverket lämna ett förslag till regeringen som fattar det avgörande beslutet. En centralt hanterad riskreserv utgör således en viktig säkerhetsmekanism för att motverka undanträngningseffekter inom planen, där stora kostnadsökningar i ett objekt annars riskerar att leda till att andra objekt inte kan genomföras.

Såsom procentsatserna som Figur 31 visar, kommer en reserv på 10–15 procent inte att täcka alla de kostnadsökningar som uppstår på grund av att osäkerheter och risker faller ut. Det innebär att vissa objekt, oaktat riskreserven, inte kan genomföras under planperioden. Att riskreserven inte täcker alla potentiella ökningar innebär också att objekt som på grund av kostnadsökningar inte längre ger önskad samhällsnytta behöver omprövas.

Riskreserven föreslås uppgå till 39 miljarder

Trafikverket föreslår att riskreserven uppgår till cirka 39 miljarder kronor för planperioden, vilket motsvarar 10 procent av de namngivna investeringarna i

[23] Detta index har ökat betydligt snabbare än inflationen, vilket är ett problem i sig eftersom det kan vara en indikation på dålig produktivitetsutveckling i infrastruktursektorn. Under perioden 2010–2022 ökade index omkring 22 procent i fasta priser (dvs. exklusive inflation).

planförslaget. I bedömningen av denna nivå har Trafikverket bland annat tagit intryck av så kallade referensklassprognoser för alla investeringar i gällande plan utom de pågående. Denna typ av prognoser är under utveckling och kan användas som ett komplement till etablerade kalkylmetoder.

I planförslaget redovisas riskreserven som ett objekt. I Trafikverkets beslutsunderlag om användning av medel ur riskreserven ska skälen till kostnadsökningen och behov av att använda reserven dokumenteras så att det är möjligt att följa upp. Exempelvis bör det dokumenteras vilken typ av risk det var som krävde reservmedel. En uppföljning av riskreserven bör ske i Trafikverkets årsredovisning.

Vi föreslår kriterier för när riskreserven får nyttjas

Trafikverket föreslår en öppen redovisning av riskreserven och tydliga kriterier för hur den får nyttjas.

Följande kriterier kan ingå i beredningen och i motiveringen till användningen av riskreserven för såväl ej byggstartade som pågående namngivna investeringar.

Grundprincipen är att riskreserven inte används till innehållsförändringar. Om vi tillför en ny funktion är det en innehållsförändring. Andra förändringar inom objektets ändamål ska inte betraktas som innehållsförändringar. Det kan finnas undantag från grundprincipen. Undantag ska dokumenteras tydligt.

Grundkriterier

Vi anser att beslutsunderlaget bör belysa följande grundkriterier:

- **Namngivet objekt**: Objektet ska vara ett namngivet objekt i den nationella planen.
- **Verifierad kostnadsökning**: Kostnadsökningen ska vara belagd genom uppdaterad kalkyl och validerad riskanalys där även orsaken till kostnadsökningen beskrivs.
- **Genomförd utredning av möjlig kostnadsreduktion**: Trafikverket ska ha prövat, genomfört och dokumenterat möjliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor. Först om kostnadsreduktioner inte kan realiseras i tillräcklig omfattning eller inte alls, fattar Trafikverket beslut om att till regeringen föreslå att ompröva objektet eller att riskreserven ska utnyttjas.
- **Bedömning av nyttor**: En uppdaterad samhällsekonomisk analys ska visa hur de samhällsekonomiska nyttorna har påverkats av kostnadsökningen.

Bedömningskriterier

Vi anser att följande aspekter ska belysas i bedömningen av om medel från riskreserven ska kunna nyttas:

- **Funktionalitet för transportsystemet**: Objektets bidrag till övergripande funktionalitet i transportsystemet eller om dess försening påverkar flera andra objekt eller bredare samhällsfunktioner.
- **Bidrag till de transportpolitiska målen**: Objektets bidrag till nationella mål (samhällsekonomisk effektivitet, tillgänglighet, klimat, trafiksäkerhet, etc.).
- **Alternativkostnad**: Vad som måste avstås om riskreserven används till detta objekt. Undvik först-till-kvarn effekter.
- **Genomförbarhet:** I vilken grad förprojektering och tillståndsprocesser är klara samt vilken realiserbarhet som finns inom planperioden.
- **Medfinansiering**: Om andra aktörer (kommun, EU, näringsliv) bidrar ekonomiskt till objektet.

En hantering föreslås för ej byggstartade objekt

I första hand ska Trafikverket vidta kostnadsreducerande åtgärder för de planerade namngivna objekten. När Trafikverket vidtar kostnadsreducerande åtgärder behöver samhällsekonomiska nyttor beaktas. Vissa objekt har god samhällsekonomisk marginal och för andra är lönsamheten snävare eller så är objektet rent av olönsamt.

Sedan hösten 2022 har Trafikverket infört ett internt arbetssätt för kostnads- eller innehållsförändringar i ett namngivet objekt som inte har upphandlad byggentreprenad. Sådana objekt befinner sig i ett tidigt skede och ska tas upp för bedömning och beslut vid ett regionalt revisionsmöte och oftast även på ett nationellt revisionsmöte. Arbetssättet innebär att det sker en systematisk genomgång av identifierade kostnads- och innehållsförändringar i objekt. Det leder till tydligare och mer transparent hantering av nödvändiga förändringar, men ger också förutsättningar för att i vissa avseenden se över objekt. Trafikverket genomför cirka sex stycken nationella revisionsmöten per år.

Trafikverket avser att komplettera revisionsmötena med en hantering i en central riskreservskommitté som ytterligare bereder ärendet innan medel eventuellt föreslås ur riskreserven i samband med den årliga byggstartsrapporteringen. Riskreservskommittén kan också begära ett omtag vad gäller kostnadsreduktion. Riskreserven ska inte hantera hur stora överdrag som helst. Någonstans finns en gräns även fast det finns en riskreserv. Då är alternativet att ompröva objektet – antingen direkt vid byggstartsrapporteringen eller i samband med nästa planrevidering om det är objekt i gruppen år 7–12. Projektet kan då få i uppdrag att ta

fram ett reviderat underlag för att pröva objektet i nästa planrevidering och ställa det mot andra objekt som kanske är mer lönsamma.

Huvudregeln bör vara att förslag om nyttjande av medel ur riskreserven sker i byggstartsrapporteringen. Undantag och behov av alternativa sätt att hantera det mellan byggstartsrapporteringarna kan vara nödvändigt för att få till en effektiv produktionsplanering på grund av exempelvis arbetssäsong eller tider i spår.

Regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstarter.

När vi ser kostnadsökningar i tidiga skeden som inte går att hantera genom kostnadsreduktioner reserveras medel ur riskreserven. Det realiseras dock inte finansiellt på riskreserven, utan genomförandet av investeringsobjektet finansieras på ordinarie anslagspost i anslagsstrukturen när objektet har byggstartat. Medel behöver således föras från riskreserven till ordinarie anslagspost.

En annan hantering föreslås för pågående objekt

Byggstartade objekt som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder i ordinarie avvikelsehantering, och först vid behov därefter med del av riskreserven.

Även för pågående objekt bör hanteringen av riskreserven ske i den centrala riskreservskommittén, fristående från den ordinarie avvikelsehanteringen och först när övriga möjligheter till hantering har uttömts. Det är viktigt att riskreserv-processen mellan pågående och ej byggstartade objekt hålls ihop inom Trafikverket. Avstämning behöver göras kvartalsvis så att inte riskreserven urholkas.

Trafikverket föreslår två olika alternativ för den fortsatta hanteringen av risk-reserven för pågående objekt.

Alternativ A, riskreserv genom lån hos Riksgälden

Alternativ A innebär att en reservering av riskbelopp görs inom låneram för samhällsinvesteringar (enligt 7 kap. 6 § budgetlagen). Det görs i den årliga processen för budgetunderlag, budgetproposition och regleringsbrev. Riskbeloppet redovisas som ett eget objekt i ramen och ger Trafikverket möjlighet att låne-finansiera genom Riksgälden (totala kapitalkostnaden) i pågående objekt vid behov. Upplåning sker i den takt genomförandet kräver, vilket ger en effektiv framdrift för investeringen. Lån och räntor för riskbeloppet återbetalas med anslagsmedel under den återstående produktionstiden alternativt genom beräknad återbetalningsplan, genom att anslag utökas med medel från riskreserv. Samtidigt minskar riskreserven med motsvarande belopp.

Fördelen med detta alternativ är att det är likviditetsmässigt effektivt för staten genom att det inte reserverar medel från riskreserven inom en anslagspost eller på egen anslagspost inom utvecklingsanslaget innevarande och kommande tre budget-år. Dessa medel kan i stället nyttjas effektivare inom andra delar av statsförvaltningen.

Alternativ B, riskreserv genom utökade anslag innevarande år

Alternativ B innebär att Trafikverket ansöker om medel från riskreserven i pågående objekt vid behov, under innevarande år hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet i vår- eller höständringsbudget samt genom regleringsbrevsändring. Anslagspost inom utvecklingsanslaget utökas, och samtidigt reduceras riskreserven med motsvarande belopp. Detta kräver ett tydligt arbetssätt inom myndigheten samt ett tydligt arbetssätt hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet för riskreservshanteringen.

Återföring

Outnyttjade planeringsutrymmen avsatta för enskilda namngivna objekt som avslutas ska gå till riskreserven.

Fortsatt arbete beror på vilket alternativ som väljs

Val av anslagsmässig hantering är beroende av vilket av föreslagna alternativ för pågående objekt som väljs. Trafikverket önskar därför fortsatt dialog om förslag till hur riskreserven bör fördelas över tid. Dialogen bör även omfatta hur riskreserven ska synliggöras i anslagsstrukturen.

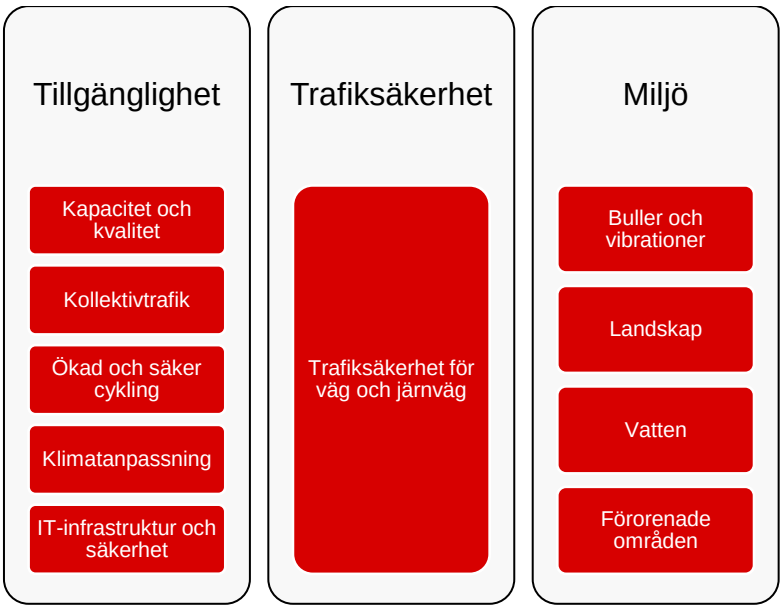
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Här beskrivs föreslagna satsningar på trimnings- och miljöåtgärder. Mer information finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (Trafikverket 2025:114).

Viktiga bidrag till framkomliga, tillförlitliga och trafiksäkra vägar och järnvägar

Den övre beloppsgränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjdes i direktivet från 100 till 150 miljoner kronor. De delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Varje åtgärdsområde är i sin tur indelat i undergrupper vilka kallas preciserade åtgärdsområden (se Figur 32). Medel för trimningsåtgärder får användas för investeringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, i det nationella statliga järnvägsnätet och i statliga farleder och slussar. Miljöinvesteringar får göras i befintlig statlig transportinfrastruktur.

Automatiska trafiksäkerhetskameror kan dock sättas upp på både det nationella och regionala vägnätet.



Figur 32. Åtgärdsområden och preciserade åtgärdsområden inom trimnings- och miljöåtgärder.

Trimnings- och miljöåtgärderna kan ofta på ett kostnadseffektivt sätt bidra till det övergripande transportpolitiska målet – både funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Mer konkret bidrar de till flera värden. Det gäller dels framkomliga och trafiksäkra vägar, dels tillförlitliga och trafiksäkra järnvägar som används effektivt. Det görs genom åtgärder som:

- förbättrar tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar och järnvägar
- förbättrar kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter för alla resenärer
- förbättrar förutsättningarna att välja cykel som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklister
- gör järnvägsinfrastrukturen mer robust så att den bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna
- höjer säkerheten i infrastrukturanläggningen genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet
- minskar antalet omkomna och svårt skadade i väg- och järnvägstrafiken
- bidrar till goda livs- och naturmiljöer.

Åtgärderna kan också bidra till mer användbar information och service till transportsystemets användare.

Miljöåtgärdernas huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

En ökad satsning föreslås – särskilt för tillgänglighetsåtgärder

I Tabell 9 redovisas Trafikverkets indikativa ram för trimnings- och miljöåtgärder under planperioden 2026–2037. Notera att de konkreta åtgärderna planeras, prioriteras och beslutas i Trafikverkets budgetarbete. Det skapar en flexibilitet eftersom åtgärderna planeras efterhand som brister uppstår. Specifika trimnings- och miljöåtgärder och deras omfattning redovisas alltså inte i den nationella planen.

Tabell 9. Förslag på indikativ ram för trimnings- och miljöåtgärder och ram i gällande plan, båda i prisnivå 2025-02. Beloppen för 2022–2033 är avrundade.

Åtgärdsområden	Beslutad ram 2022–2033 (mnkr)	Indikativ ram 2026–2037 (mnkr)
Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet	**20 274**	**33 600**
Kapacitet och kvalitet	*12 400*	*23 500 varav* *Näringslivspotten 1 200* *Samfinansiering ERTMS ombordutrustning 3 000*
Kollektivtrafik	*2 728*	*3700*
Ökad och säker cykling	*3 348*	*2 500*
Klimatanpassning	*1 054*	*1 400*
IT-infrastruktur och säkerhet	*744*	*2 500*
Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	**14 880**	**20 000**
Miljöåtgärder	**14 322**	**16 400**
Buller och vibrationer	*3 100*	*3 700*
Landskap	*4 960*	*6 000*
Vatten	*1 860*	*2 000*
Förorenade områden	*4 402*	*4 700*
Totalt, indikativ ram	**49 476**	**70 000**

Störst ökning i kronor föreslås till trimningsåtgärder för ökad kapacitet och kvalitet. En stor ökning föreslås även för trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet. Procentuellt föreslås den klart största ökningen till trimningsåtgärder för it-infrastruktur och säkerhet. Den enda post som föreslås minska är trimnings-åtgärder för ökad och säker cykling. Det beror på att samfinansieringssatsningen av cykelåtgärder på det regionala vägnätet inte bedöms ha gett förväntad effekt[24]. Regeringen anger därför i direktivet att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bland annat detta skäl utökar regeringen läns-planernas ekonomiska utrymme.

[24] Se Riksrevisionen 2025:11.

Vi föreslår en ökning trots att framdriften för trimnings- och miljöåtgärder under senare år har varit låg i förhållande till de medel som har funnits tillgängliga. Det finns flera identifierade orsaker kopplat till det. För att öka framdriften inom trimnings- och miljöåtgärder jobbar Trafikverket nu med att korta ledtider, minska administrationen, effektivisera och samarbeta internt. Vår bedömning är därför att den historiska bilden av genomförda åtgärder inte behöver vara en begränsning för hur mycket medel som kan satsas inom området.

Många typer av åtgärder görs

Nedan beskrivs kort vilken typ av åtgärder som ingår i respektive preciserat åtgärdsområde. Som en grund för prioritering mellan åtgärder har anspråk eller behov uppskattats, och dessa redovisas i underlagsrapporten (TRV 2025:114). Underlagen för att uppskatta anspråken skiljer sig åt mellan de preciserade åtgärdsområdena. Inom åtgärdsområden där beslutade mål finns anger anspråket en bedömd volym som krävs för att uppnå målen under planperioden. Inom områden där mål saknas, till exempel kapacitet och kvalitet, anger anspråket en uppskattad volym utifrån prioriterade brister vilka bland annat framkommit efter åtgärdsvalsstudier. Vilka åtgärder som slutligen ska genomföras planeras och prioriteras som nämnts i Trafikverkets budgetarbete.

Kapacitet och kvalitet

Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar, järnvägar och i farleder. Även teknikutveckling för att ta fram nya produkter eller metoder ingår här. Teknikutveckling är vad som är kvar på utvecklingsanslaget från den tidigare posten Planering och myndighetsutövning. Exempel på vägåtgärder är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser, nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning genom exempelvis ITS.

Exempel på järnvägsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, trafikledningsåtgärder, teknikutveckling samt slopning och rivning av järnvägsanläggning. Inte minst åtgärder för att öka möjlighet till omledning är viktiga dels för att fler underhållsåtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar, dels ur ett totalförsvarsperspektiv. Se vidare förslag på prioriterade utredningar i avsnitt 7.9. Längre mötesspår kan ge stor nytta och krävs också för att svara upp mot de nya kraven i TEN-T-förordningen (se avsnitt 3.1) om att möjliggöra för trafik med långa godståg. Trafikverket har i arbetet med den nationella planen tagit fram åtgärdspaket för att möta dessa krav. Ett flertal av de aktuella åtgärderna bedöms kosta mindre än 150 miljoner kronor och hanteras därför som trimningsåtgärder. Det är viktigt att dessa åtgärder prioriteras och samordnas med

de namngivna objekt som möjliggör för trafik med långa godståg i den omfattning som krävs enligt förordningen.

Införandet av ERTMS kommer att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att hantera det nya systemet. Trafikverket har i särskild ordning utrett frågan (Trafikverket 2025:135) och föreslår ett statligt stöd på 50 procent av de stödberättigade investeringskostnaderna för gods- och persontrafik, och för den museala trafiken föreslås en stödnivå om 100 procent. Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en ändamålsenlig ram i nationell plan 2026–2037. Utöver Trafikverkets förslag till statligt stöd kvarstår även i framtiden möjligheten för tågoperatörer att söka EU-medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa. Omfattningen av EU-medel för ändamålet är i dagsläget inte klarlagt då EU:s långtidsbudget för åren 2028–2034 inte är fastställd.

I åtgärdsområdet ingår också den så kallade näringslivspotten. I denna identifierar näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket åtgärder som är angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidrar till intermodala transportlösningar. Vår bedömning är att nuvarande inriktning för näringslivspotten mot åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen fortsatt kan bidra till effektiva intermodala transportlösningar. Under planperioden föreslås 1,2 miljarder kronor avsättas. Vår ambition är att medlen ska användas under planens första åtta år, vilket innebär 150 miljoner kronor per år. Det är en högre nivå än i gällande plan, vilket motiveras av behovet av att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet om möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Exempel på farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring för att skapa framkomlighet för fartyg med större lastkapacitet.

Kollektivtrafik

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, inklusive att skapa attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter för alla resenärer. Exempel på åtgärder är kollektivtrafikkörfält, signaler och åtgärder i korsningar för att prioritera kollektivtrafik, pendelparkeringar för bil vid bytespunkter, plattformsförbindelser och justeringar av plattformar samt tillgänglighetsanpassning på hållplatser längs det nationella stamvägnätet.

Ökad säker cykling

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna att välja cykel som färdmedel samt öka trafiksäkerheten för cyklister längs det nationella stamvägnätet. Exempel på åtgärder är nya cykelvägar, trafiksäkra gång- och cykelpassager, cykelparkeringar vid bytespunkter samt cykelturistleder.

Klimatanpassning järnväg

Åtgärderna syftar till att anpassa järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna (klimatanpassning på vägnätet hanteras inom anslagsposten för vidmakthållande). Exempel på åtgärder är utbyte av trummor till nya med större radie samt erosionsskydd.

It-infrastruktur och säkerhet

It-åtgärderna syftar till att säkerställa, stödja och tillhandahålla it-infrastruktur till ett digitaliserat transportsystem. Säkerhetsåtgärderna syftar till att stärka upp skyddet kring infrastrukturanläggningarna genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet. Det förändrade säkerhetsläget i världen innebär att vi under planperioden kommer att öka intensiteten i arbetet. Exempel på åtgärder är telefoni till tågpersonal, telematik för kommunikation till bland annat trafiksäkerhetskameror, väderstationer, it-infrastruktur på trafikcentraler samt skal- och intrångsskydd av anläggning.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna syftar till att öka trafiksäkerheten, med ett särskilt fokus på att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i väg- och järnvägstrafiken på det nationella stamvägnätet och på det statliga järnvägsnätet. Exempel på vägåtgärder är mötesseparering, säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter samt automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser. Exempel på järnvägsåtgärder är stängsling, plattformsåtgärder, kamerabevakning för att hindra obehörigt spårbeträdande samt plankorsningsåtgärder för att hindra kollision mellan tåg och trafikanter.

Trafiksäkerhetsnivån är på delar av vägnätet fortfarande för låg för att etappmålet för trafiksäkerhet ska kunna nås. Identifierade brister är till exempel risk för mötesolyckor på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h, bristfälliga sidoområden, låg hastighetsefterlevnad, låg säkerhet vid korsningar, låg säkerhet på det lågtrafikerade vägnätet liksom för oskyddade trafikanter.

Inom järnväg är personpåkörningar ett stort problem och årligen omkommer mellan 60 och 110 personer på de spår som Trafikverket förvaltar. Av dessa bedöms cirka 85 procent vara personer som genomfört en suicidhandling. Brister finns vid plankorsningar och vid stationer och plattformar, men också längs spåren.

Buller och vibrationer

Åtgärderna syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för boende och vid skolor och förskolor, längs de statliga vägar och spår som är mest utsatta för

buller och vibrationer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Landskap

Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Syftet är också att utveckla natur- och kulturvärden som är viktiga för biologisk mångfald respektive kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vatten

Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Särskilt fokus läggs på yt- och grundvatten-förekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Förorenade områden

Åtgärderna syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Här ingår också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen anger i direktivet att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av Tabell 10 nedan.

Trafikverket bedömer att det kommer att finnas ett utgående överföringsbelopp som uppgår till cirka 4,6 miljarder kronor för anslagspost 6 Investeringar i regional plan efter 2025. Trafikverket föreslår att överföringsbeloppet hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut om nationell plan, det vill säga att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att genomföra investeringar i regional plan.

Tabell 10. Prelimära ramar till länsplanerna (miljoner kronor).

Län	Preliminära ramar
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270
Kronobergs län	1 306
Kalmar län	1 375
Gotlands län	343
Blekinge län	822
Skåne län	7 475
Hallands län	1 989
Västra Götalands län	10 266
Värmlands län	1 639
Örebro län	1 756
Västmanlands län	1 525
Dalarnas län	1 697
Gävleborgs län	1 634
Västernorrlands län	1 436
Jämtlands län	823
Västerbottens län	1 641
Norrbottens län	1 574
SUMMA	**60 590**

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

7.6 Forskning och innovation

Från utvecklingsramen finansierar Trafikverket forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. Forskningsinsatserna riktar sig inte bara mot Trafikverkets verksamhet utan transportsektorn som helhet. Forskning och innovation inom området är viktigt för att nå de transportpolitiska målen.

Transportforskning är viktigt för kompetensförsörjning och hållbarhet

I direktivet till åtgärdsplaneringen betonas Sveriges ledande position inom flera transportrelaterade forskningsområden och det framhålls att det är viktigt att inte bara försvara, utan även stärka denna position. Under det senaste året har vissa förändringar skett i forskningslandskapet genom att inte minst Vinnova justerat sin inriktning så att transportområdet inte adresseras lika tydligt. Det gör att Trafikverkets relativa betydelse ökar. Trafikverket är såväl en finansiär som en utförare som kanske framför allt kännetecknas av hög kunskap om transport-sektorn.

Trafikverket anser att fortsatt forskning inom transportområdet är viktig för samhällets framtida konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. Satsningar på forskning gör bland annat att nya teknologier, metoder och affärsmodeller kan utvecklas som effektiviserar transporterna, stärker konkurrenskraften, minskar miljöpåverkan och stärker den nationella och Nato-gemensamma beredskapen. Forskningen bidrar samtidigt till ökad kunskap och förståelse, inte minst för de utmaningar och möjligheter som geopolitiska förändringar för med sig. En väl fungerande och motståndskraftig infrastruktur minskar sårbarheten och bidrar till en trygg och stabil samhällsutveckling.

Investeringar i transportforskning bidrar inte bara till att främja ett modernt och robust transportsystem, utan även till långsiktig kompetensförsörjning. Experter med djup och bred sakkunskap, vilka kan driva utvecklingen framåt, behövs i en alltmer komplex och integrerad transportsektor. Hög kompetens krävs också för att omsätta internationell kunskap och internationella innovationer så att de kan nyttjas i en svensk kontext. Forskningen bidrar också till attraktivare utbildningar även för de som arbetar med annat än forskning inom det breda transportområdet. Såväl utbildningarnas kvalitet som deras attraktivitet gagnas av forskningsprojekt som gör att de forskande lärarna ligger i vetenskapens framkant samtidigt som projekten i sig fungerar som intresseväckande skyltfönster för potentiella studenter.

För att säkerställa en hög kvalitet är det avgörande att forskningsfinansiärer har förmågan att samarbeta med både nationella och internationella aktörer.

Forskning och innovation inom transportsektorn tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Trafikverket ska, enligt sin instruktion, ansvara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, dokumentera och finansiera forskning samt främja produktivitet, innovation och effektivitet på marknader för investeringar, drift och underhåll. I egenskap av beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet för området transporter ska Trafikverket också, enligt Beredskapsförordningen (2022:524), beakta behovet av forsknings- och utvecklingsinsatser inom området. Trafikverkets regleringsbrev pekar särskilt på myndighetens ansvar att finansiera forskning inom luft- och sjöfartsområdena. Vidare har Trafikverket i regleringsbrevet för 2024 fått i uppdrag att i ökande utsträckning prioritera forskning och innovation som syftar till stärkt robusthet och ökad tillgänglighet inom väg- och järnvägssystemen vid utlysningar under perioden 2024–2028.

Fyra områden prioriteras

Transportforskning bör ses i ett helhetsperspektiv där studier kompletterar varandra för stegvisa förbättringar och ibland banbrytande innovationer. I forskningens natur ligger att många projekt inte är avsedda att leda fram till någon implementering eller verksamhetsutveckling direkt, utan är mer del i att lägga den kunskapsgrund som krävs för att andra projekt i förlängningen kan leda till mer konkret nytta. Detta kräver en bred forskningsstrategi som möjliggör inkrementell kunskapsuppbyggnad, men också mod att ta större och mer radikala steg i en förändrad omvärld. Området spänner från grundläggande forskning till systemdemonstrationer och implementering. Nedanstående forsknings- och innovationsområden föreslås prioriteras under perioden 2026–2037, för att stärka transportsektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet.

1. Minskad klimat-, miljö- och naturpåverkan för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle.
2. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resurser och processer.
3. Ett mer effektivt och mer inkluderande transportsystem som tillgodoser hela landet.
4. En väl underhållen transportinfrastruktur i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker.

Inom dessa områden behövs forskning om teknisk utveckling, policy- och beteendeförändringar, planeringsprocesser samt logistik- och affärsmodeller.

Digitalisering, automatisering och elektrifiering är centrala inslag, både som medel och mål, där artificiell intelligens (AI) spelar en allt viktigare roll.

7,4 miljarder kronor föreslås satsas

Trafikverket anser att möjligheten att finansiera forskning inom transportområdet är av stor betydelse för att säkerställa långsiktigt hög måluppfyllelse. Det finns stora fördelar med att myndigheten har det långsiktigt strategiska ansvaret för de delar av transportsystemet som har hög relevans för vårt uppdrag och mål.

Trafikverket föreslår att 7,4 miljarder kronor satsas på forskning och innovation under planperioden. Det är ungefär samma nivå som i gällande nationell plan.

Några arbetssätt som kommer att prioriteras är:

- Strategiska intensifierade samarbeten nationellt och internationellt med utförare såväl som forskningsfinansiärer.
- Systemdemonstratorer.
- Säkerställande av större nytta genom upphandlingar.
- Strävan efter nedkortade processer för implementering av forskningsresultaten så att de får avsedd effekt på transportsystemet.

7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

Fullföljande av stadsmiljöavtal

Regeringen har valt att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas. För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket tidigare fått ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller hållbara godstransport-lösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser, och bidra till att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet har särskilt avsett att främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

Trafikverket bedömer att tidigare beviljade stadsmiljöavtal uppgår till cirka 5 miljarder kronor för planperioden. Trafikverket föreslår att det ingående över-föringsbeloppet 2026, som i dagsläget bedöms till cirka 3,1 miljarder kronor, hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut om nationell plan, det vill säga att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att hantera de redan tecknade stadsmiljöavtalen. Det utrymme inom utvecklingsramen

som frigörs om årliga beslut fattas att anslagssparandet får disponeras, föreslår Trafikverket används till fler trimnings- och miljöåtgärder än i planförslaget. Vissa åtgärder som beviljades stöd innan nationell plan för 2022–2033 beslutades kommer att vara slutförda först i december 2029. Det innebär att det sista stödet kommer att kunna betalas ut först år 2030.

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet avser utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund och beräknas uppgå till 5,5 miljarder kronor. Ersättningen regleras genom avtal med Öresundsbrokonsortiet. Trafikverket har i regeringsuppdrag och budgetunderlag föreslagit att denna ersättning flyttas över till anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också aviserat den flytten i budgetproposition 2026.

Driftsbidrag till flygplatser för 2,5 miljarder kronor

Utgifter för driftsbidrag till flygplatser på anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingick i planeringsramen i inriktningsunderlaget. Utgifterna uppgår till 210 miljoner kronor per år och därmed för 12-årsperioden till 2 520 miljoner kronor.

Utöver dessa utgifter disponerar Trafikverket medel inom anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser för att täcka utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga funktioner på vissa flygplatser, men den anslagsposten ingår inte i nationell plan. Inte heller den anslagspost för vissa flygtrafiktjänster som Luftfartsverket disponerar år 2025 ingår i planen.

7.8 Räntor och återbetalning av lån

Räntor och amorteringar avser finansiella kostnader för upptagna lån som avser avslutade investeringar, till exempel Botniabanan, Citybanan och prioriterade vägprojekt (till exempel E6 delen Rabbalshede–Hogdal och E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås). Räntor och återbetalning av lån beräknas uppgå till 24,4 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Avsatta medel för år 2026 beräknas uppgå till 0,3 miljarder kronor för väg och drygt 2,0 miljarder kronor för järnväg.

I uppdraget med att ta fram nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 beaktar Trafikverket de räntesatser som lånen redan är bundna till hos Riksgälden. Stora delar av lånen räntebinds jämnt över åren för att minimera ränterisken och för att uppnå en stabil räntekostnad. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Trafikverkets beräknade ränteantagande i nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 är enligt följande: år 2026: 2,95 procent, år 2027: 3,00 procent, år 2028: 3,25 procent, år

2029: 3,10 procent, år 2030: 3,10 procent, år 2031: 3,05 procent och åren 2032–2037: 2,90 procent.

7.9 Förslag på prioriterade utredningar

Trafikverket föreslår att ett begränsat antal utredningar bör genomföras inför kommande planrevidering. Det handlar i huvudsak om externt efterfrågade utredningar som har hög relevans och aktualitet men där kostnadseffektiva lösningar och underlag saknas. De redovisas nedan utan inbördes rangordning.

Utöver förslagen nedan kommer förutsättningarna för centralstationen i Stockholm att fortsatt utredas. Det handlar om ett omfattande utredningsarbete i samverkan med Jernhusen som behöver ske inom ramen för det föreslagna objektet Stockholm C och Tomteboda bangård (se avsnitt 7.1). En dialog har genomförts med Södertälje kommun och Försvarsmakten om redundansbehoven för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal. Trafikverket ser det som angeläget att fortsätta dialogen för att hitta lösningar.[25]

Stambanorna i södra Sverige

Trafikverket har analyserat kapacitetssituationen i södra Sveriges järnvägssystem efter att satsningen på nya stambanor för höghastighetståg avbrutits. Ett antal längre sträckor med större kapacitetsutmaningar har identifierats, där sträckorna Göteborg–Alingsås och vidare mot Skövde samt Hässleholm–länsgränsen Jönköping/Kronoberg bedöms särskilt prioriterade.

I syfte att skapa bättre förutsättningar för främst regional arbetspendling och godstrafik på järnväg i södra Sverige behöver en fördjupad analys av dessa sträckor, och även sträckan Linköping–Mjölby, genomföras. Det finns även behov av att utreda hur kapaciteten kan förstärkas i noden Hässleholm. Dessa analyser ger möjlighet att belysa planeringsförutsättningar, strategiska vägval och identifiera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt.

Uppställningskapacitet

Järnvägssystemets noder är av central betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik. Om det finns kapacitetsbrister eller andra begränsningar vad gäller uppställningskapacitet i noderna behöver dessa kartläggas utifrån ett systemövergripande perspektiv där järnvägsföretagens behov beaktas.

[25] En sammanfattning av dialogen hittills finns att ta del av i PM: Redundansbehov för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal – redovisning av fortsatt dialog (Dnr TRV 2023/122622).

Utredningen bör ha som ändamål att analysera hur ett effektivt kapacitets-utnyttjande av uppställningskapaciteten ska åstadkommas i storstadsområdena, bland annat med hänsyn till utvecklingen av Tomteboda bangård.

Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet

Flera aktörer har framhållit vikten av triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Sådana åtgärder finns redan i nationell plan, men Trafikverket bedömer att det behövs ett kompletterande nationellt och systemorienterat perspektiv på behoven, som även bör inbegripa totalförsvarshänsyn.

Anpassningar till utbyggd tunnelbana m.m.

Utbyggnaden av tunnelbanan och annan spårbunden trafik i Stockholm leder till ökade resenärsflöden och byten mellan olika kollektivtrafikslag. Det påverkar bland annat kapaciteten och utformningen av bytespunkter och stationsmiljöer på sätt som inte är klarlagda, och där ansvarsfördelningen avseende bland annat funktioner och kostnader mellan olika parter behöver förtydligas.

Norrbotniabanan

För att identifiera kostnadseffektiva lösningar som tillgodoser näringslivets transportbehov behöver kapacitetsbehovet längs Norrbotniabanan ytterligare analyseras i ett vidare perspektiv där kapaciteten i övriga delar av systemet inkluderas. Lösningarna ska bidra till att kraven om hastighet för godstrafik (minst 100 km/h) respektive för persontrafik (minst 160 km/h) uppfylls, samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen.

Ostkustbanan

Den hittills genomförda planeringen för en dubbelspårsutbyggnad har föregåtts av tidigare trimningsåtgärder och analyser där dubbelspår visat sig vara en åtgärd som möter både kapacitetsutmaningar och behov av kortare restider. Planeringsprocessen för en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Sundsvall har dock visat på samhällsekonomisk olönsamhet. En utredning bör därför genomföras i syfte att identifiera alternativa och mer kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder som även bidrar till kortare restider och att kraven om hastighet förpersontrafik om minst 160 km/h uppfylls samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen.

Kust till kust-banan

Kust till kust-banans sträckning mellan Alvesta och Växjö är en av de linjedelar i landet med högst kapacitetsnyttjande och högst antal tåg per dygn för enkelspåriga banor. Kapacitetsbrister och åtgärdsbehov har utretts av Trafikverket och andra parter i flera omgångar sedan 2010. Sträckan Alvesta–Växjö utgör en central länk på Kust till kust-banan, av stor vikt inte bara för trafik inom Kronoberg utan även för tillgängligheten i Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne samt till Danmark. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer som tillsammans kopplar samman fem regioner.

Placering och trafikering gör att störningar på sträckan även påverkar järnvägssystemet i ett större perspektiv, främst Södra stambanan. Åtgärder på sträckan är av betydelse för hela södra Sverige. Enligt ursprunglig utbyggnadsstrategi bör mötesspår Grönsängen byggas först (icke namngiven åtgärd) följt av ytterligare en etapp längs banan. I nationell plan för 2022–2033 ingick objektet Räppe–Växjö till följd av planerad sjukhusflytt med tillhörande stationsläge. Dessa förutsättningar har nu ändrats och vi behöver identifiera rätt åtgärd med rätt utformning och innehåll inför nästa planrevidering.

8 Objekt per region

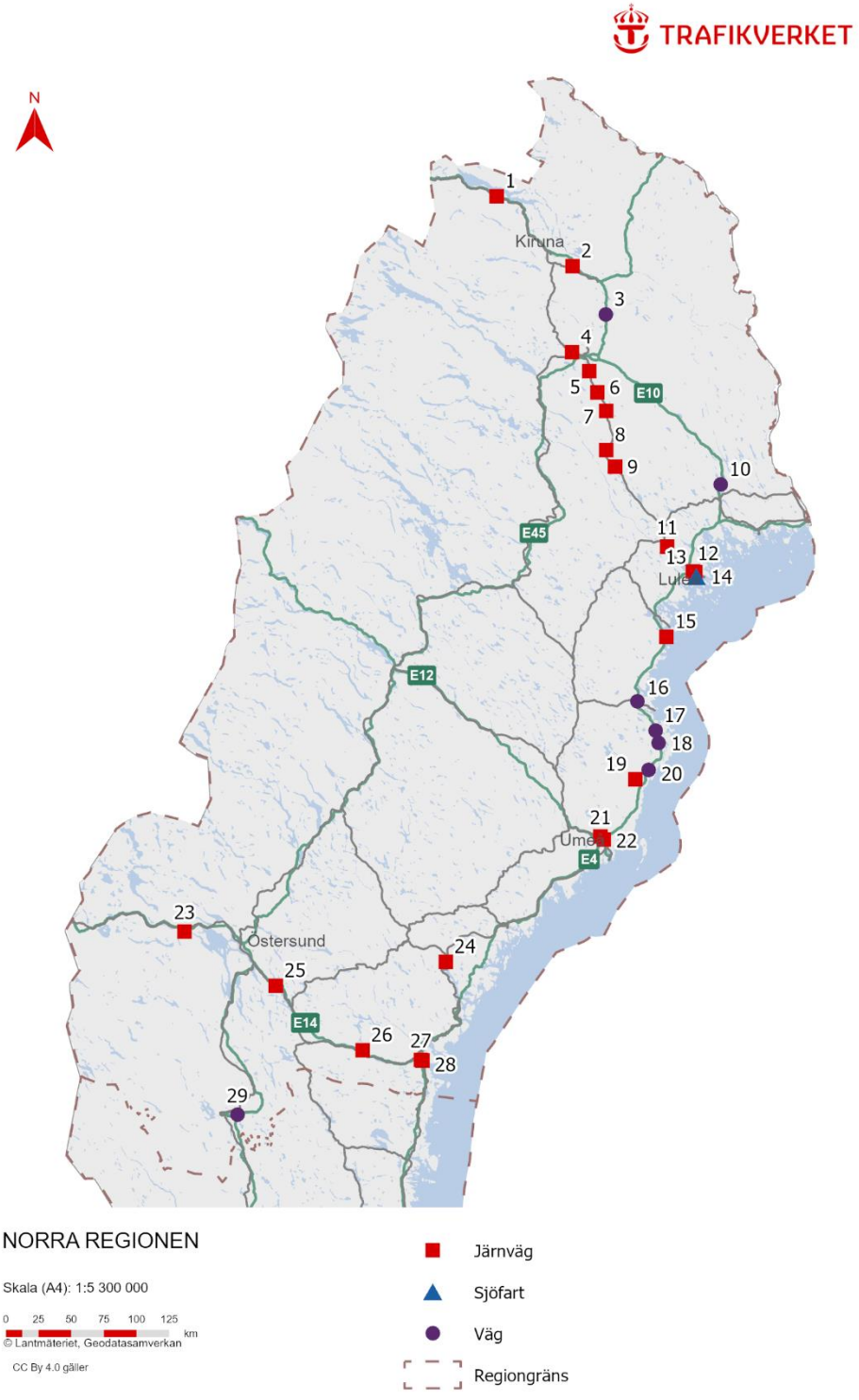
I detta kapitel sammanfattas för Trafikverksregionerna vilka namngivna investeringar som föreslås och kartor illustrerar var de hamnar. Observera dels att investeringarna ofta gäller längre sträckor, dels att nyttorna kommer ett större omland till del. Den geografiska placeringen av symbolerna visar alltså inte hela bilden av var tillgängligheten förbättras.

8.1 Norra regionen

I Figur 33 visas norra regionen som består av Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län och Norrbottens län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 11.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar samt i en farled. Bland annat kommer flera delsträckor utan mötesseparering på E4 i Västerbotten att få mötesseparering, vilket möjliggör kortare restider och höjd säkerhet för vägtrafik och oskyddade trafikanter. En utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå har påbörjats och fortsättningen mellan Skellefteå och Luleå inleds. En dubbelspårs-etapp ingår på Stambanan genom övre Norrland mellan Umeå C och Umeå Ö och på Ostkustbanan byggs dubbelspår i södra infarten till Sundsvall. Farleden till Luleå får ökad kapacitet och säkerhet.

På Malmbanan sker åtgärder för större axellaster och längre godståg, vilket innebär en kapacitetsökning som bedöms möta förväntad efterfrågan. En fortsatt utveckling av Malmbanan utöver planförslaget skulle dock kunna vara relevant ur andra perspektiv såsom robusthet.



Figur 33. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 11. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32.5 ton
2	Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32.5 ton
3	E10, Avvakko–Lappeasuando (pågående)
4	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning (pågående)
5	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
6	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation
7	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
8	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
9	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
10	E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
11	SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår (pågående)
12	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
13	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)
14	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled (pågående)
15	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
16	E4 förbifart Skellefteå
17	E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
18	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
19	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg (pågående)
20	E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering (pågående)
21	Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg (pågående)
22	SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår (ny)
23	Östersund–Storlien, Hastighetshöjande åtgärder
24	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga
25	Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (pågående)
26	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtg. (pågående)
27	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. (pågående)
28	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg (pågående)
29	E45 Rengsjön–Älvros (pågående)
--	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum (100 procent medfinansiering)

I Tabell 12 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 12. Ytterligare namngivna objekt i norra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

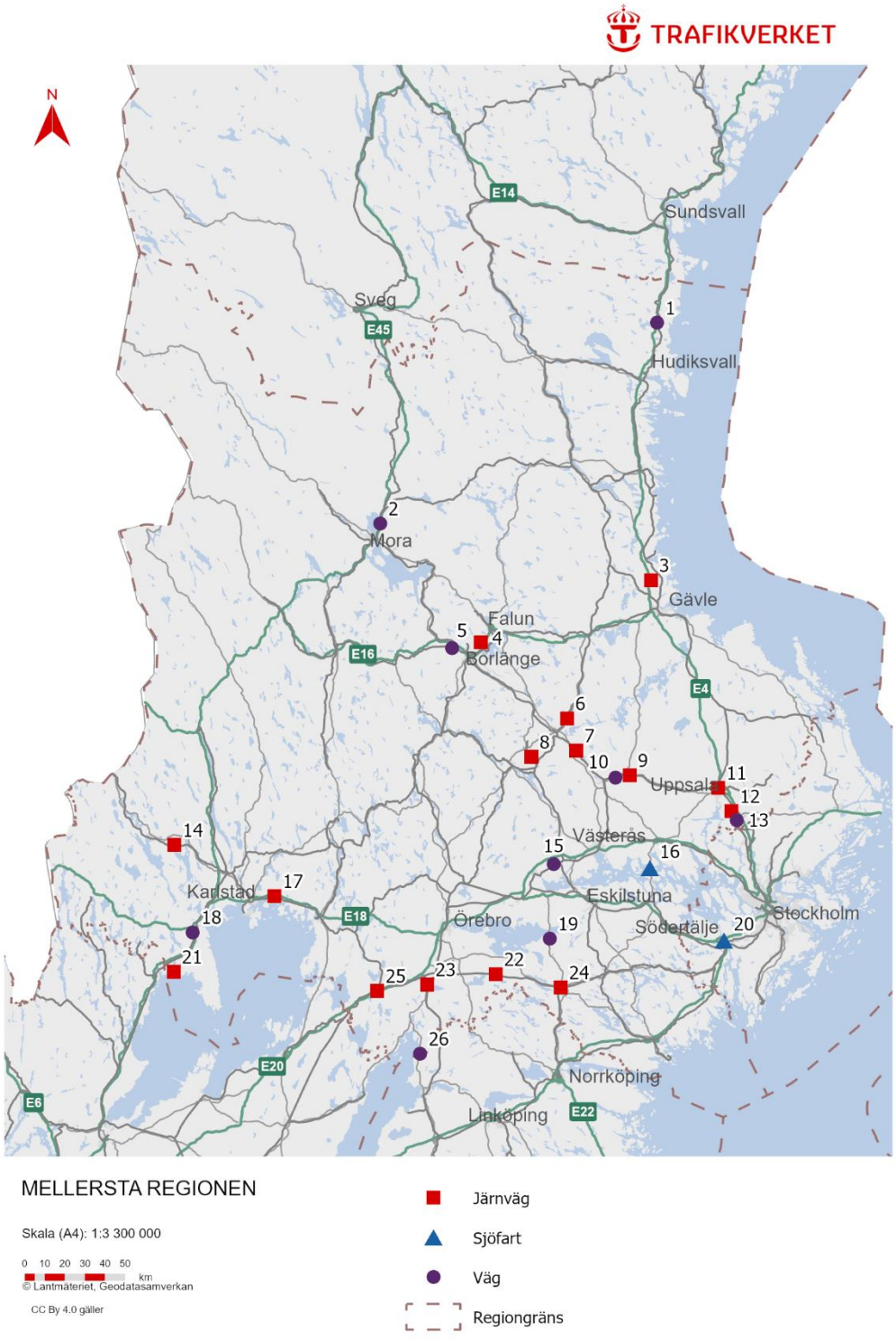
Objektnamn
E4 Förbi Örnsköldsvik
Mittbanan Stöde–Nedansjö, ny mötesstation
SgöN Umeå C förlängning plattform
E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
E14 Blåberget–Matfors
E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering
E14 Stöde–Matfors, mitträckesseparering
SgöN Boden–Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken
E4 Anumark–Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg
Luleå resecentrum, statlig medfinansiering
Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering
Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering

8.2 Mellersta regionen

I Figur 34 visas mellersta regionen som består av Uppsala län, Södermanlands län, Västmanlands län, Värmlands län, Örebro län, Dalarnas län och Gävleborgs län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 13.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel kommer en längre återstående delsträcka på E4 att bli mötesseparerad tillsammans med förbättringar på E18, E45, väg 50 och väg 56. Återstående kapacitetshöjningar på godsstråket genom Bergslagen kommer att färdigställas. På Värmlandsbanan pågår kapacitets-höjningar och ett kompletterande paket med ytterligare mötesstationer ingår. Förbättringar genomförs också på Dalabanan, Bergslagsbanan och Västra stambanan. Dessutom inleds en utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan

Uppsala och länsgränsen Uppsala–Stockholm. Nya slussar kommer att färdigställas i Södertälje och farleden i Mälaren kommer att få bättre kapacitet.



Figur 34. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 13. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	E4 Kongberget–Gnarp
2	E45 Vattnäs–Trunna
3	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning
4	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (pågående)
5	E16 Borlänge–Djurås (pågående)
6	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder (pågående)
7	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (pågående)
8	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation (pågående)
9	Heby Mötesspår
10	Rv 56 Sala–Heby 2+1 (pågående)
11	Uppsala, Plankorsningar (pågående)
12	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)
13	Knivsta plankorsning (ny)
14	Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår (ny)
15	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister (pågående)
16	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro
17	Laxå–Arvika, ökad kapacitet (pågående)
18	E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs
19	Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga), Räta linjen (pågående)
20	Södertälje Sluss, Mälaren (pågående)
21	Norge-Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår (ny)
22	Högsjö västra, förbigångsspår
23	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår (pågående)
24	Katrineholm, förbigångsspår (pågående)
25	Laxå, bangårdsombyggnad
26	Rv 50 Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka)
--	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (100 procent medfinansiering)

I Tabell 14 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 14. Ytterligare namngivna objekt i mellersta regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Hovsta, Förbigångsspår
Örebro C förlängda plattformslängder
E20 Trafikplats Gröndal–Eskilstuna 2+2
Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet
Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl. Ockelbo bangård
Frövi, kapacitetshöjande åtgärder
Arboga–Jädersbruk, Dubbelspår
Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Räta linjen
E16 Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering

8.3 Östra regionen

I Figur 35 visas östra regionen som består av Stockholms län och Gotlands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 15.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel kommer E4 Förbifart Stockholm att färdigställas tillsammans med de kapacitetsförstärkningar i infartslederna som behövs. Brandbekämpningssystem införs i Södra länken vilket ökar trafiksystemets robusthet. I stråket mot Arlanda ingår flera nya kapacitets-höjande åtgärder, bland annat på E4 och på Märsta station. Tvärförbindelse Södertörn ingår, och de stora satsningarna inom järnväg fortsätter mellan Tomteboda och Kallhäll. På Tomteboda bangård görs stora förbättringar som innebär nya möjligheter för uppställning och service av tåg, något som kommer att avlasta centralstationen. Farleden mellan Landsort och Södertälje kommer också att få bättre kapacitet och säkerhet.

Figur 35. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 15. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Märsta station och bangårdsombyggnad (ny)
2	E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
3	Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering (ny)
4	E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
5	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering) (pågående)
6	E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
7	Hagalund, bangårdsombyggnad
8	Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)
9	E4 Förbifart Stockholm (pågående)
10	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård (ny)
11	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan (pågående)
12	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering) (pågående)
13	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken (ny)
14	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) (pågående)
15	Årstaberg–Flemingsberg, signalåtgärder optimering (pågående)
16	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning
17	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm
18	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn
19	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
20	E20 trafikplats Hovsjö
21	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar (pågående)
22	Farled Södertälje–Landsort

I Tabell 16 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

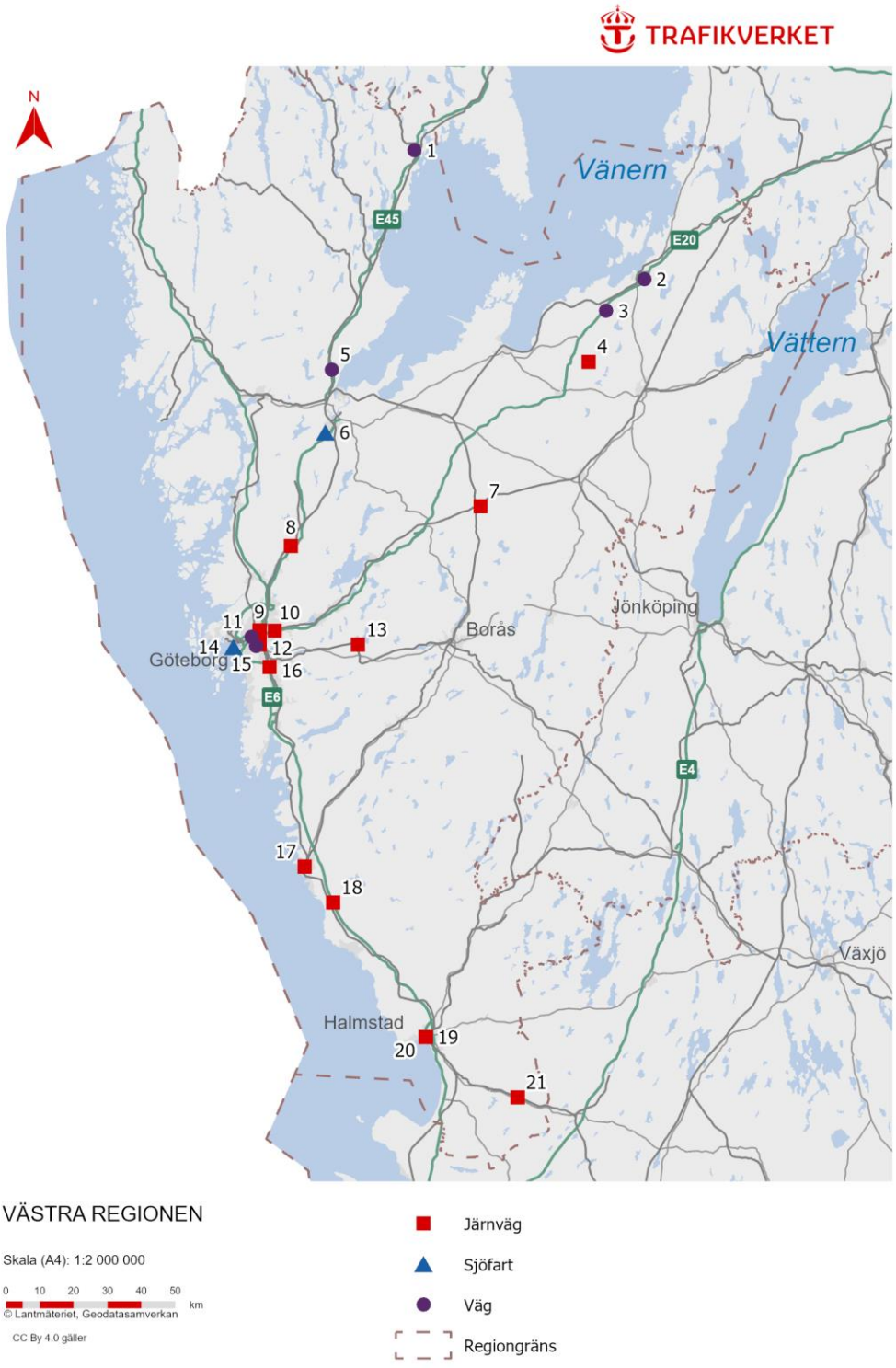
Tabell 16. Ytterligare namngivna objekt i östra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Östertälje–Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar
Årstabergs bytespunkt
Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm

8.4 Västra regionen

I Figur 36 visas västra regionen som består av Hallands län och Västra Götalands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 17.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel fortsätter arbetet med Västlänken under Göteborg samtidigt som ny järnväg Göteborg–Borås (inklusive bibana till Mölnlycke) förbereds för byggstart. För Västra stambanan förstärks kapaciteten och en lokaliseringsutredning påbörjas för nya spår närmast Göteborg. Även på Västkustbanan genomförs ett antal kapacitetshöjande åtgärder, bland annat i Halmstad. Delsträckor på E45 tillsammans med hela E20 genom Västra Götaland kommer att bli mötesseparerade, undantaget är delsträckan genom Alingsås. Nya slussar byggs för Vänersjöfarten och farleden till Göteborgs hamn fördjupas och breddas för ökad kapacitet och sjösäkerhet.



Figur 36. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 17. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	E45 Tösse–Åmål (pågående)
2	E20 Förbi Mariestad (pågående)
3	E20 Götene–Mariestad (pågående)
4	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet
5	E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1 (ny)
6	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv
7	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning. (pågående)
8	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen
9	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje (pågående)
10	Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille - lokaliseringsutredning (ny)
11	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågående)
12	Västsvenska paketet järnväg (pågående)
13	Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke
14	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled (pågående)
15	Västsvenska paketet väg (pågående)
16	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen
17	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (pågående)
18	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår (ny)
19	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår (ny)
20	Halmstad C/bangård
21	Markarydsbanan/Knäred mötesspår
--	Järnvågen med överdäckning av E45 (pågående med 100 procent medfinansiering)
--	Väröbacka station (100 procent medfinansiering)

I Tabell 18 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

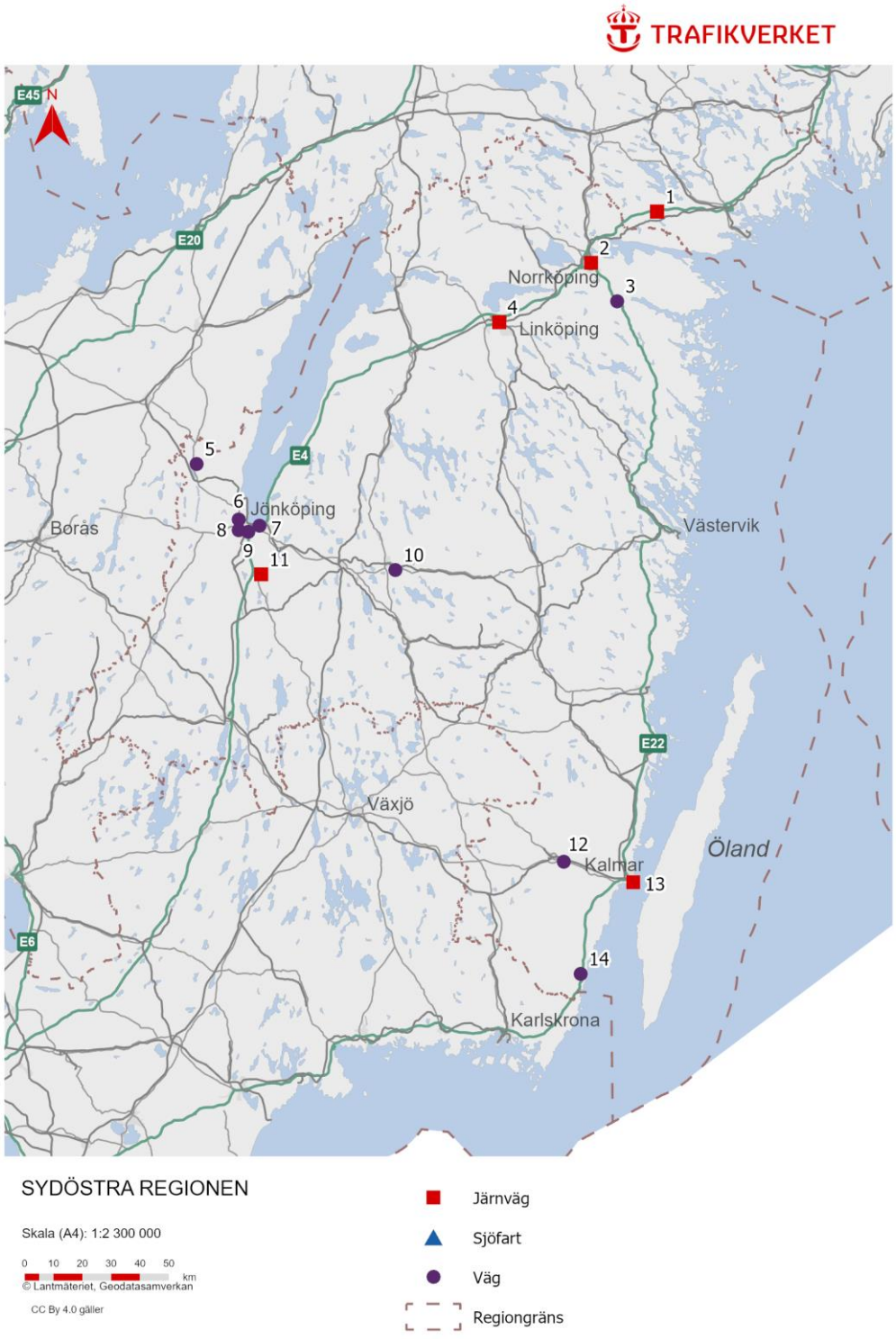
Tabell 18. Ytterligare namngivna objekt i västra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Väg 26 Halmstad–Oskarström, 2+1-väg
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet
Norge-Vänerbanan, Kornsjö–Skälebol, högre kapacitet
Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår
E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl. framtidssäkring
Väg 25 Halmstad–Simlångsdalen, 2+1
Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar

8.5 Sydöstra regionen

I Figur 37 visas sydöstra regionen som består av Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i tabellen nedan.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel pågår arbetet med Ostlänken mellan Järna och Linköping under hela planperioden. Dessutom sker upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo samt utveckling av Kalmar C. På väg genomförs förbättringar på E22, väg 25, väg 26 och väg 40.



Figur 37. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 19. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 (pågående)
2	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv. (ny)
3	E22 Förbi Söderköping (pågående)
4	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv. (ny)
5	Rv 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö-Mon
6	Rv 26 Hedenstorp–Månseryd
7	E4 Trafikplats Ekhagen (ny)
8	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
9	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält
10	Rv 40 förbi Eksjö
11	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hast
12	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten
13	Kalmar C, spår och plattformar (ny)
14	E22 Förbi Bergkvara

I Tabell 20 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 20. Ytterligare namngivna objekt i sydöstra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Boxholm nedspår, förbigångsspår *(ingår i kapacitetspaket 1 för Södra stambanan – se* Tabell 22 *för södra regionen nedan)*
Rv 26 Smålandsstenar–Isberga

8.6 Södra regionen

I Figur 38 visas södra regionen som består av Kronobergs län, Blekinge län och Skåne län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 21.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer utbyggnad av nya spår att påbörjas mellan Lund och Hässleholm. Ambitionen är att tidigarelägga och påbörja utbyggnad av en deletapp så snart förutsättningarna för det är på plats, vilket

kommer att hanteras i kommande byggstartsrapporteringar. På Södra stambanan norr om Hässleholm genomförs också kapacitetsökande åtgärder i form av förbigångsspår och triangelspår. På sträckan Älmhult–Olofström–Karlshamn byggs Sydostlänken som innebär både upprustning, elektrifiering och ny bana. För Västkustbanan ingår kapacitetsåtgärder söder om Helsingborg C och fortsatt utredning av sträckan norrut till Maria. På Ystadbanan ingår en dubbelspårssträcka för att skapa ökad kapacitet och robusthet i tågsystemet. I vägsystemet sker ett stort antal åtgärder för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet i de övergripande stråken, bland annat förbättringar på E22 och additionskörfält på E6 utanför Malmö.

Figur 38. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 21. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Alvesta, triangelspår
2	Rv 25 Österleden i Växjö (pågående)
3	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
4	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
5	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
6	E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby
7	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
8	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
9	Maria–Helsingborg C - utredning
10	Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (ny)
11	E4 Trafikplats Ättekulla (ny)
12	Hässleholm–Lund, två nya spår
13	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder (ny)
14	Teckomatorp–Kävlinge, mötesspår
15	E22 Trafikplats Ideon (pågående)
16	E22 Trafikplats Lund S (pågående)
17	E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält (ny)
18	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
19	Malmö bangård, planskild spårkorsning
20	Malmö C, fler plattformsspår
21	Malmö C–Östervärn, dubbelspår
22	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
23	E65 Svedala–Börringe
24	Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår (ny)

I Tabell 22 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 22. Ytterligare namngivna objekt i södra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats
Älmhults bangård, kapacitet
Kapacitetspaket 1 för Södra stambanan:
Mölleryd (Alvesta–Hässleholm), förbigångsspår
Grevaryd (Nässjö–Alvesta), förbigångsspår
Boxholm nedspår, förbigångsspår *(sydöstra regionen)*
Kapacitetspaket 2 för Södra stambanan:
Blädinge (Alvesta–Hässleholm), förbigångsspår
Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta), förbigångsspår

8.7 Sverigeförhandlingens objekt

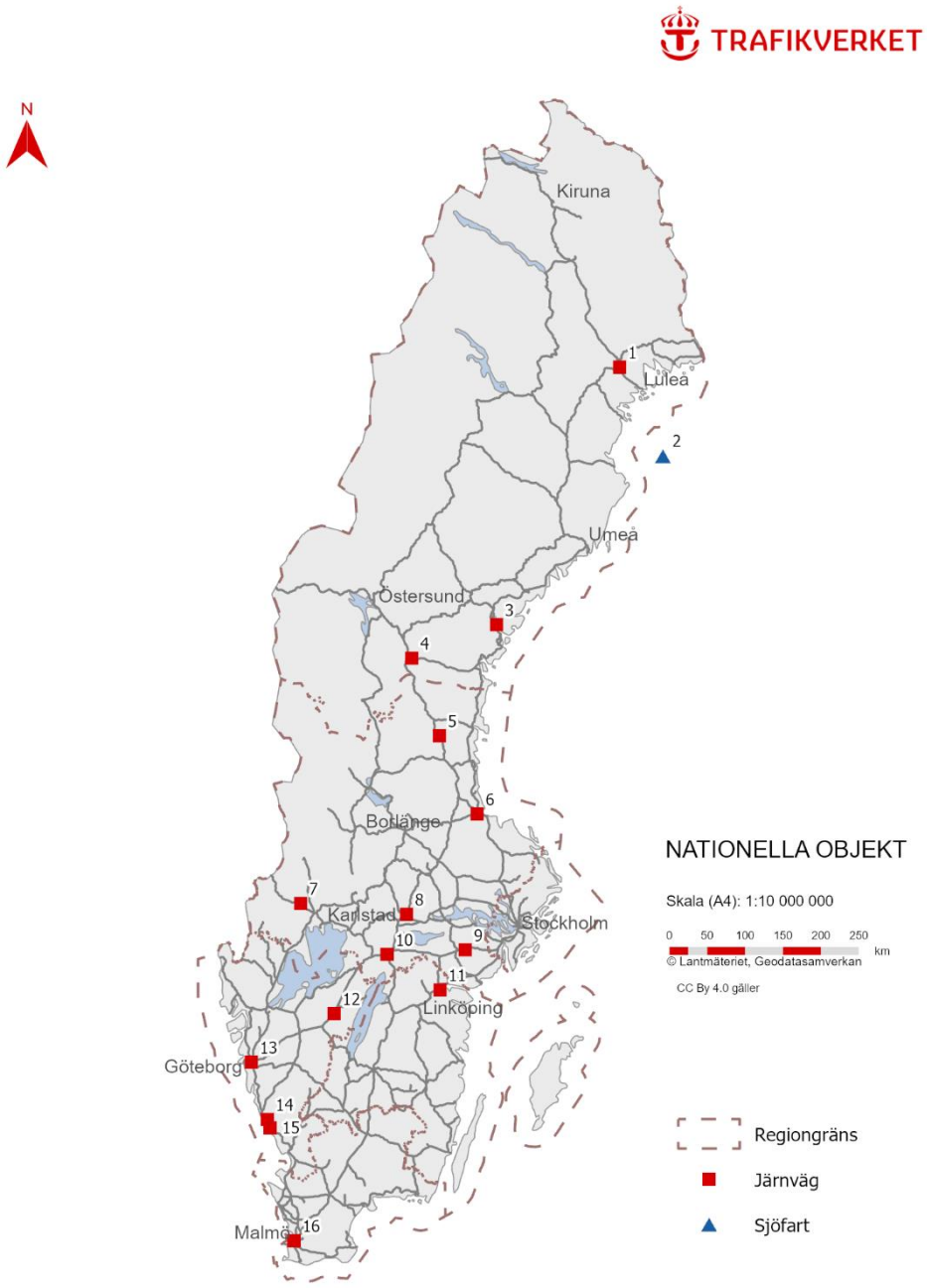
I Tabell 23 listas de namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens fem storstadspaket som syftar till att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Tabell 23. Namngivna investeringar från Sverigeförhandlingen under planperioden.

Objektnamn
Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer
Hagalund, tunnelbanestation (pågående)
Stockholm, cykelobjekt (pågående)
Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer (pågående)
Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik
Göteborg, Citybuss Backastråket (pågående)
Göteborg, Spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné (Norra Älvstranden, centrala delen) (pågående)
Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen) (pågående)
Göteborg cykelobjekt (pågående)
Helsingborg, kollektivtrafik (pågående)
Helsingborg cykelobjekt (pågående)
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage) (pågående)
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2
Malmö cykelobjekt (pågående)
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar) (pågående)

8.8 Hela landet

I planförslaget ingår ett antal objekt av regionöverskridande karaktär. Det handlar bland annat om åtgärder för långa godståg (LTS), utveckling av signalsystemet, optofibernät och isbrytare. Objekten återfinns i Tabell 24. Figur 39 visar en karta över hela landet som anger ungefärliga placeringar för de objekt där detta är relevant.



Figur 39. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden.

Tabell 24. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden. Objekt utan etikett har ingen tydlig geografi och syns därför inte i kartan ovan.

Etikett	Objektnamn
1	ERTMS, Nord, Malmbanan (pågående)
2	Sjöfartsverkets isbrytarflotta
3	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
4	ERTMS, TC Boden Ånge
5	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
6	ERTMS, TC Stockholm Gävle
7	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
8	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
9	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
10	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg (pågående)
11	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping (pågående)
12	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
13	ERTMS, TC Göteborg
14	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
15	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund (ny)
16	ERTMS, TC Malmö (pågående)
--	ERTMS utveckling (pågående)
--	Fjärrstyrning av järnväg (pågående)
--	Kraftförsörjning (pågående)
--	Nationellt tågledningssystem (pågående)
--	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering (pågående)
--	Teletransmissionsanläggning (pågående)
--	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel (pågående)
--	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem) (pågående)
--	ERTMS vidareutveckling
--	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)

I Tabell 25 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 25. Ytterligare namngivna regionöverskridande objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Sjöfartsverkets isbrytarflotta, två nya

Tredje delen: Effekter

Vad kommer planen att leda till? I den här delen kan du läsa om planförslagets effekter.

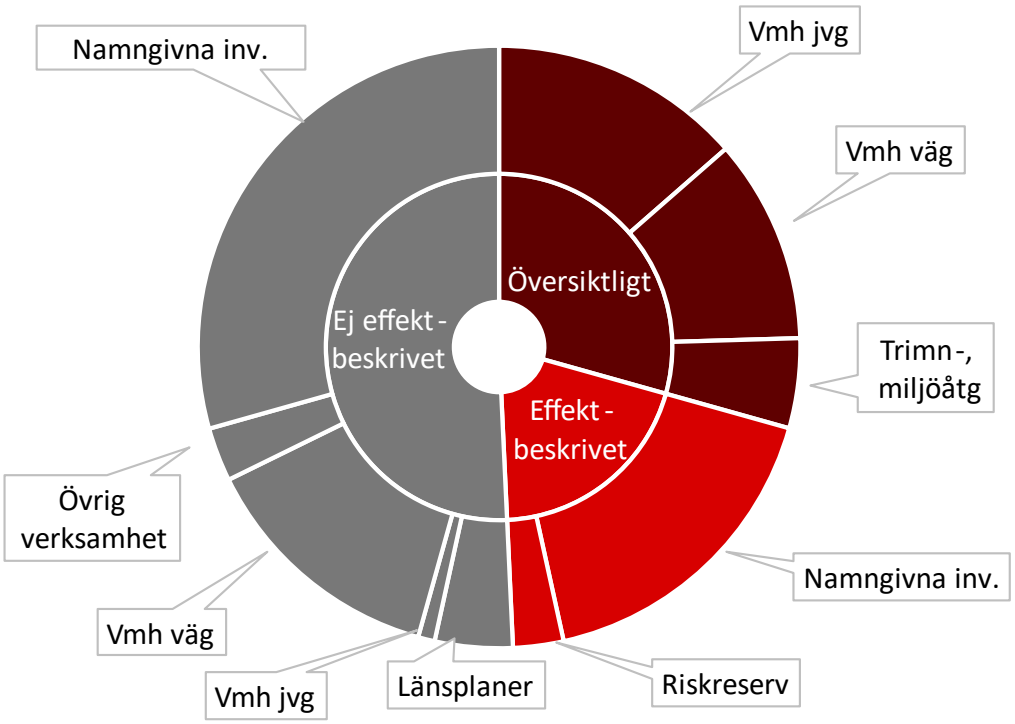
9 Planförslagets effekter

I direktivet anges att Trafikverket ska redovisa i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen nås och vilka målkonflikter som uppstår. Detta kapitel svarar på detta genom att effekterna av planförslaget beskrivs.

Kapitlet inleds med ett avsnitt (9.1) om metoden för rangordning av namngivna investeringar samt hantering av osäkerheter i underlagen. I avsnitt 9.2 beskrivs planförslagets bidrag till det övergripande transportpolitiska målet, och avsnitt 9.3 respektive 9.4 bidragen till funktions- samt hänsynsmålet. Analyser av målkonflikter och -synergier redovisas i avsnitt 9.5. I avsnitt 9.6 beskrivs konsekvenserna av att vissa namngivna objekt omprövats. De tre sista avsnitten är en fördjupning av planförslagets effekter avseende TEN-T-förordningen (9.7), totalförsvaret (9.8) samt en beskrivning av hur effekterna fördelar sig per transportflöde på järnväg (9.9).

Vissa delar av planförslaget består av specificerade åtgärder, och för dessa delar kan effekterna beskrivas relativt detaljerat. Andra delar av planförslaget består av generella anslag och potter, och för dessa delar beskrivs effekterna mer övergripande. Det finns även delar av planförslaget som inte alls ingår i effektbeskrivningen i 9.1–9.6 såsom redan pågående investeringar, övrig verksamhet (exempelvis räntor och återbetalning av lån, forskning och innovation) och bidrag till länsplanerna.

Figur 40 sammanfattar vad som ingår och inte ingår i effektbeskrivningen samt på vilket sätt. Effektbeskrivningarna omfattar alltså enbart den röda delen av diagrammet, medräknat investeringskostnader efter planperioden.



Figur 40. Tårtbitarna motsvarar respektive plandels totala kostnad; för namngivna investeringar ingår även kostnader efter planperioden.

Vidmakthållande omfattar underhåll och reinvesteringar av det statliga väg- och järnvägssystemet, och uppgår till 354 respektive 210 miljarder kronor. Effekterna av att vidmakthålla järnvägssystemet beskrivs översiktligt. För väg beskrivs effekterna för belagd väg, byggnadsverk samt bärighetssatsningar översiktligt (de utgör ungefär 45 procent av anslaget för vidmakthållande väg) medan övriga delar inte varit möjliga att effektbeskriva. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113) respektive järnväg (Trafikverket 2025:112).

Trimnings- och miljöåtgärder (70 miljarder kronor) avser mindre infrastrukturinvesteringar med en kostnad som inte överstiger 150 miljoner kronor och som inte specificeras i detalj i planförslaget. Eftersom det inte är specificerat vilka åtgärder som kommer att genomföras för dessa medel beskrivs effekterna översiktligt. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (Trafikverket 2025:114).

Namngivna investeringar[26] är infrastrukturinvesteringar med en kostnad över 150 miljoner kronor. Effektbeskrivningen omfattar samtliga investeringar som påbörjas under planperioden och vars effekter beskrivits i en samlad effektbedömning, även om investeringarna inte hinner färdigställas under planperioden. Objekt som är

[26] Samlade effektbedömningar för förslaget till nationell plan 2026-2037 finns tillgängligt på https://bransch.trafikverket.se/samhallsekonomisktunderlagtillnationellplan2026-2037.

pågående eller som före 2025 har föreslagits för byggstart ingår inte i effektbeskrivningen då det i regel saknas samlade effektbedömningar för dessa objekt. Det finns även andra objekt där det saknas samlade effektbedömningar, exempelvis isbrytare, objekt med 100 procent medfinansiering, objekt kopplade till Sverigeförhandlingen samt ERTMS och relaterade järnvägstekniska system.

9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar

Samhällsekonomi handlar om att väga samhällsnyttor mot samhällskostnader

En samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys beskriver och väger samman alla konsekvenser som en åtgärd medför, både positiva och negativa. Så långt det är möjligt kvantifieras olika effekter, men ofta måste man även göra kvalitativa bedömningar som också vägs in i den samlade analysen. Eftersom samhället har begränsade resurser behöver vi prioritera hur resurserna ska användas för att skapa så mycket samhällsnytta som möjligt. För att åstadkomma detta används samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys, som är en metod för att rangordna objekt och därigenom möjliggöra en prioritering i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. Om de samlade positiva effekterna av en åtgärd är större än de samlade negativa effekterna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Att genomföra samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder bidrar till samhällsekonomisk effektivitet: mer samhällsnytta skapas för samma mängd resurser.

Vilka de viktigaste effekterna av en åtgärd är beror på typen av åtgärd. Till de största effekterna av infrastrukturåtgärder hör vanligen tillgänglighetseffekter (till exempel i form av kortare restider, färre förseningar eller högre bärighet) och trafiksäkerhetseffekter samt kostnader för investering och underhåll av infrastrukturen. Dessa effekter kan oftast kvantifieras, men det finns också svårkvantifierade effekter som till exempel påverkan på växt- och djurliv, forn- och kulturlämningar och vattenkvalitet. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ska dock alla effekter vägas in, såväl kvantifierade som ej kvantifierade. Det innebär att analysen oftast innehåller både beräkningar (till exempel av effekter på tillgänglighet, trafiksäkerhet och utsläpp) och bedömningar (till exempel av effekter på natur- och kulturmiljö).

De beräknade effekterna sammanfattas ofta i en så kallad nettonuvärdeskvot, som är kvoten mellan nuvärdet av alla effekter och de offentliga utgifterna för åtgärden. Den visar alltså hur mycket nettosamhällsnytta som skapas per krona som satsas av de offentliga medlen. Genom att välja åtgärderna med högst nettonuvärdeskvot, så långt de tillgängliga medlen räcker, så maximeras den totala samhällsnytta som går

att uppnå. Den beräknade nettonuvärdeskvoten kan dock behöva justeras för att även ta hänsyn till ej kvantifierade effekter. Detta har gjorts i arbetet med planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Det har länge pågått en diskussion kring huruvida alla nyttoeffekter av en åtgärd verkligen fångas i befintliga samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser inom transportsektorn, eller om det kan finnas stora indirekta effekter som inte fångas[27]. Indirekta effekter är effekter som uppstår på andra marknader än transportmarknaden, det kan exempelvis vara stordriftsfördelar eller frigörande av mark som möjliggör exploatering.

I allmänhet är indirekta effekter sannolikt försumbara men i särskilda fall, för stora infrastrukturåtgärder som ger stora och värdefulla direkta effekter, kan det uppstå betydande effekter på andra marknader såsom arbetsmarknader med betydande andel arbetspendlare eller inom varu-/tjänsteproduktion som i mycket hög grad är transportberoende. Det finns dock stor risk för dubbelräkning eftersom indirekta effekter helt eller delvis redan ingår i resenärseffekterna. Exempelvis kan restidsvinster som ligger i resenärseffekterna bytas mot ett bättre och billigare boende eller ett jobb med högre lön och längre restid. I dessa fall handlar det om att effekten av en åtgärd tas ut av hushållet på ett annat sätt än vad effektrubriken i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen antyder, men att den samlade nyttan är densamma. I allt väsentligt fångas därför åtgärders huvudsakliga effekter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.

Samhällsekonomisk kostnadseffektivitet har varit vägledande

I arbetet med planförslaget har samhällsekonomisk lönsamhet varit vägledande för valet av åtgärder, i enlighet med proposition och direktiv. Principen om att använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas tillämpas generellt, men i praktiken ser arbetssätten olika ut beroende på typ av åtgärder, eftersom möjligheterna för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ser olika ut.

Trafikverkets prioriteringar inom *vidmakthållande* av det statliga väg- och järnvägssystemet utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. I stora delar saknas dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.

[27] OECD. (2008). The Wider Economic Benefits of Transport: Macro-, Meso- and Micro-Economic Transport Planning and Investment Tools, OECD.

Börjesson, M., Eliasson, J. och Isacsson, G. (2013), Infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt, i Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt, Specialstudie nr 37, december 2013, Konjunkturinstitutet.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna från de transportpolitiska målen. Inom vissa preciserade områden finns också lagkrav som kan påverka prioriteringarna. Det är först i de årliga budgetarna som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

För *namngivna investeringar* är möjligheterna till samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys oftast goda, dels eftersom metoderna är väl utvecklade för de flesta typer av åtgärder, dels eftersom åtgärderna är relativt noggrant beskrivna så att deras respektive kostnader och effekter kan beräknas och beskrivas. Uppdaterade och jämförbara samhällsekonomiska analyser har tagits fram både för namngivna investeringsobjekt i gällande plan där byggstartsbeslut inte fattats eller ansökts om och för nya objekt som övervägts i det nya planförslaget (med några undantag, bland annat ERTMS och isbrytare). Dessa har rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet, med hänsyn till såväl beräknade som ej beräknade effekter. Denna rangordning har använts för att föreslå vilka investeringar som bör tas med i planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Ej beslutade investeringar har rangordnats efter samhällsekonomisk effektivitet

Som beskrivits i avsnitt 1.1 har samtliga investeringar prioriterats efter vissa kriterier. I korthet är prioritetsordningen 1) investeringar som redan pågår, eller där byggstartsbeslut fattats eller är under behandling; 2) investeringar som fordras av lagkrav, eller som regeringen redan fattat beslut om på andra sätt; 3) standardhöjande, nödvändiga reinvesteringar; 4) övriga investeringar i gällande plan samt nya kandidater vilka rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Totalt ingår omkring 160 objekt i den samhällsekonomiska rangordningen. Även objekt där inga effekter beräknats har i de flesta fall rangordnats, då utifrån bedömd lönsamhet i relation till andra objekt. Exempelvis har *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (…)* rangordnats i samma härad som andra liknande objekt i regionen som har mycket hög beräknad lönsamhet, detsamma gäller *Kalmar C, spår och plattformar* där liknande objekts lönsamhet varit till hjälp. Vissa genuint svårbedömda objekt har emellertid inte gått att placera in i den samhällsekonomiska rangordningen. Olönsamma objekt har grovt rangordnats i tre grupper; olönsamma 1 där justerad nettonuvärdeskvot ligger mellan -0,1 och -0,5, olönsamma 2 där nettonuvärdeskvoten är mellan -0,5 och -1 samt olönsamma 3 där objekt med en nettonuvärdeskvot <-1 rangordnas.

Först rangordnas objekten utifrån beräknad samhällsekonomisk kostnadseffektivitet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning justeras sedan för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader, samt systemeffekter. Systemeffekter avser samband mellan två eller

fler objekt i exempelvis ett stråk. Den samhällsekonomiska nyttan av objekten tillsammans kan vara större (eller mindre) än summan av de nyttor som objekten ger var för sig. Hänsyn tas även till hur robust lönsamhetsbedömningen, som görs i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen, är. Det kan även finnas objekts-specifika osäkerheter som påverkar objektens lönsamhet. I vissa fall görs det då objektsspecifika känslighetsanalyser för att belysa en särskild osäkerhet, det kan exempelvis handla om att trafikutvecklingen är särskilt beroende av en exploatering som det finns osäkerheter kring. Sådana objektsspecifika osäkerheter har beaktats i arbetet med den samhällsekonomiska rangordningen.

I den samhällsekonomiska rangordningen kan således objekt med stora ej beräknade effekter eller systemeffekter placera sig ovanför objekt med en högre beräknad nettonuvärdeskvot. Det innebär också att ett paket av åtgärder som tillsammans har positiva systemeffekter kan rangordnas högre än vad de gör som enskilda objekt.

I Tabell 26 visas, som en illustration av metoden, ett utdrag ur den samhällsekonomiska rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. Som framgår av tabellen kan positiva ej beräknade effekter göra att objekt får en högre placering i rangordningen. Det kan exempelvis vara effekter avseende försening eller minskat buller. Det finns också vissa åtgärder där effekterna bedöms fångas väl i de beräknade effekterna, och dessa justeras inte. Här ser vi också ett objekt utan beräknade effekter, *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (..)*, som rangordnats högt i den samhällsekonomiska rangordningen, och det beror på att liknande åtgärder i regionen har hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Tabell 26. Samhällsekonomisk rangordning.

Objektsnamn	Sammanvägd lönsamhet	NNK	Justering	Motivering samhällsekonomi	Samhälls-ekonomisk rangordning
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	*Robust lönsam*	*11,6*	↑	Positiva ej beräknade effekter i form av minskade förseningar. Ger möjlighet att öka trafiken tillsammans med Ostkustbanan, fyrspår (…) och Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm.	1
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*11,6*	0	-	2
Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	*Lönsam*	*10,5*	↑	Åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet är beroende av att hela Norrbotniabanan byggs, därav inte bedömd som robust lönsam. Positiv	3

				ej beräknad effekt avseende möjlighet till omledning bedöms vara betydande.	
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet	*Robust lönsam*	*7,7*	↑	Positiva ej beräknade effekter framförallt avseende restidsosäkerhet och trafiksäkerhet.	4
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	*Robust lönsam*	*6,0*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskad störningskänslighet för persontrafiken samt smidigare tågbyten för persontransportföretag.	5
Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	*Lönsam*	*3,1*	↑	Positiv ej beräknad effekt, ombyggnaden möjliggör att köra större fartyg (skalfördelar).	6
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	*Lönsam*	*3,5*	0	Viss risk för överskattade nyttor kopplad till osäkerhet i JA och positiva ej beräknade effekter avseende förbättrade omledningsmöjligheter samt buller- och trafiksäkerhetsåtgärder gör att objektet inte justeras.	7
E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Lönsam - endast bedömd*	-	-	Åtgärden ger stora restidsvinster samt ett mer robust system med mer tillförlitliga restider. Liknande objekt i regionen har mycket hög lönsamhet.	8
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*2,6*	0	-	9
E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	*Robust lönsam*	*2,4*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskat buller samt minskad störningskänslighet på E4 och Rv 40 genom Jönköpings tätort då risken för mindre incidenter minskar.	10

Utifrån den nya justerade rangordningen har en uppskattning av värdet av ej beräknade effekter och systemeffekter härletts, det vill säga justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter har beräknats fram implicit för dessa objekt. Justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter, som inkluderar en värdering av kvaliteten i de beräknade effekterna och en uppskattning av ej beräknade effekter och systemeffekter, används i de effektbeskrivningar som återges nedan.

Ej beräknade effekter och systemeffekter har vägts in i rangordningen

Den samhällsekonomiska rangordningen vilar alltså på en sammanvägning av beräknade och bedömda effekter. Genom att gå igenom alla objekt och jämföra objekt mot varandra har bedömningar ensats och kvalitetssäkrats. Totalt har cirka 160 objekt rangordnats i den samhällsekonomiska rangordningen. För tio objekt (exklusive objekt med nettonuvärdeskvot<-1) har nyttorna justerats med mer än 50 procent. Det är framförallt järnvägsobjekt men även ett vägobjekt. Exempelvis påverkas objektet *Rv 26 Hedenstorp–Månseryd* av exploateringar som planeras i området och en objektsspecifik känslighetsanalys med exploateringarna visar på en nettonuvärdeskvot på 2,5, medan huvudanalysen har en nettonuvärdeskvot på -0,27. Objektets lönsamhet bedöms troligtvis ligga någonstans mellan dessa nettonuvärdeskvoter och objektet har därför rangordnats utifrån det. Bland dessa tio objekt finns även ett annat objekt, *Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet*, där den objektsspecifika känslighetsanalysen vägt in och påverkat rangordningen.

I arbetet har det gjorts fyra systemanalyser där paket av åtgärder som tillsammans kan ha stora positiva effekter analyserats. Analyserna visar på varierande resultat. Systemanalyserna för Malmbanan samt två analyser av längre, tyngre och större tåg visar på hög samhällsekonomisk lönsamhet, medan systemanalysen för Ostkustbanan Gävle–Härnösand visar på robust olönsamhet. Sedan finns det vissa andra objekt där systemeffekter faller ut i objektets samlade effektbedömning, exempelvis *Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga* där nyttorna är beroende av utbyggnaden av Norrbotniabanan som i analysen finns med i jämförelsealternativet. Dessa systemanalyser har använts i arbetet med rangordningen och i följande effektbeskrivning av planförslaget.

De flesta objekten med stora justeringar har justerats på grund av systemeffekter. Exempelvis är *Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation* och *Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning* de objekt som fått störst påslag på nyttan i den justerade rangordningen. Detta beror på att de har rangordnats utifrån systemanalysens nettonuvärdeskvot på 1,43 och inte de enskilda objektens nettonuvärdeskvoter, som är -0,83 respektive -0,57. Dessa två objekt är också de som flyttat flest antal placeringar, där Murjek har rangordnats nästan 100 placeringar högre i den justerade samhällsekonomiska rangordningen. Även *Norge-Vänerbanan Kil–Skälebol mötesspår* har ett relativt stort påslag på grund av systemanalysen. Övriga objekt med stora justeringar bedöms ha betydande ej beräknade effekter, framförallt kopplat till tillgänglighet, och har därför justerats uppåt i rangordningen. Det gäller *Göteborg–Alingsås högre kapacitet etapp Olskroken–Partille*, *Göteborg–Alingsås högre kapacitet hela sträckan*, *Malmbanan Rautas–Bergfors dubbelspår* och *Norge-Vänerbanan Kornsjö–Skälebol högre kapacitet*.

Det finns även objekt som har negativa justeringar. De största procentuella negativa justeringarna beror framförallt på effekter på natur- och kulturmiljö. Av objekten som justerats ner i rangordningen är det *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå*, *E4 Kongberget–Gnarp* och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta) förbigångsspår* som alla justerats omkring 30 platser lägre än nettonuvärdeskvoten indikerar. Dessa har justerats ner med olika motiveringar: *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå* har särskilt osäker kostnadsuppskattning, *E4 Kongberget–Gnarp* har negativa ej beräknade effekter och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta)* har rangordnats tillsammans med *Blädinge (Alvesta–Hässleholm) förbigångsspår* och *Boxholm nedspår förbigångsspår för gods* där de tillsammans rangordnats högre än deras genomsnittliga nettonuvärdeskvot på grund av positiva systemeffekter.

Andra överväganden än samhällsekonomisk nytta har också vägts in

Det slutliga planförslaget vilar inte enbart på den samhällsekonomiska rangordningen. Hänsyn har även tagits till vissa aspekter som bedömts vara relevanta utifrån proposition och direktiv. För att ge transparens hanteras dessa som avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen. Aktuella motiv är bland annat bidrag till TEN-T-krav, kopplingar till grannländer, totalförsvarets behov samt om ett objekt är en förutsättning för objekt i befintlig plan. Hänsyn har även tagits till industrins konkurrenskraft och konnektiviteten mellan de fyra trafikslagen.

I Tabell 27 visas den samhällsekonomiska rangordningen för nya objekt och den slutliga rangordningen där andra överväganden vägts in. De två bästa objekten ur ett samhällsekonomiskt perspektiv hamnar högt även i den slutliga rangordningen, men här ser man att andra överväganden också vägts in. Exempelvis ligger två olönsamma objekt högt i rangordningen, *Knivsta plankorsning* har prioriterats högt på grund av dess koppling till *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)*.

Tabell 27. Rangordning för nya objekt inklusive andra överväganden än samhällsekonomisk lönsamhet (SE rangordning betyder samhällsekonomisk rangordning av de nya objekten).

Objektsnamn	SE rang-ordning	Andra överväg-anden	Grund för prioritering	Slutlig rang-ordning
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	1
Knivsta plankorsning	Olönsam 2	↑↑	Objektet är nödvändigt för ett ändamålsenligt genomförande av det avtalsbundna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).	2
Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård	Olönsam 2	↑↑	Förbättrade möjligheter för uppställning och service för persontåg, vilket skapar nyttor i sig samt ger förutsättningar för en framtida större ombyggnad av Stockholm C.	3
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	1	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	4
Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille	7	↑↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav och industrins konkurrenskraft. Objektet förbättrar kopplingen till Göteborgs hamn.	5
E4 Trafikplats Ekhagen	4	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	6
E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält	5	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	7
Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår	8	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	8
E4 Trafikplats Ättekulla	6	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	9
Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken	9	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	10

Avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen minskar den samhälls-ekonomiska effektiviteten, där stora avvikelser har större negativ påverkan på samhällsekonomisk effektivitet än små. I underlagsrapporten om investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, återfinns den slutliga rangordningen inklusive motiveringar till varför den i vissa fall avviker från den samhällsekonomiska rangordningen.

Den samhällsekonomiska rangordningen är robust för osäkerheter

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

Det finns givetvis osäkerheter i såväl beräknade som bedömda effekter. De beräknade effekterna påverkas bland annat av osäkerheter i objektens beräknade kostnader, trafikprognoser, effektberäkningar, värderingar av olika nyttor samt de övergripande kalkylförutsättningar som används i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna. Eftersom den samhällsekonomiska rangordningen utgör grunden för prioriteringen av investeringar så är det en viktig fråga hur robust denna rangordning är för osäkerheter.

Flera av osäkerheterna ovan påverkar inte rangordningen av objekt i någon större utsträckning, eftersom alla objekt påverkas i stort sett likadant av vissa osäkra variabler. Den samhällsekonomiska rangordningen tenderar därför att vara mer robust än den absoluta samhällsekonomiska lönsamheten. Huruvida ett objekt hamnar över eller under gränsen för lönsamhet påverkas (i viss usträckning) av övergripande och i viss mån osäkra kalkylparametrar som diskonterings- och livslängdsantaganden samt makrovariabler som ekonomisk tillväxt och befolkningstillväxt. Rangordningen, däremot, är betydligt mer robust för sådana osäkerheter.

Rangordningen kan påverkas bland annat av osäkerheter i hur olika effekter ska värderas relativt varandra, hur transportefterfrågan med olika trafikslag utvecklas relativt varandra, och hur olika effekter beräknas (till exempel beror beräkningarna av utsläpps- och trafiksäkerhetseffekter på antaganden om framtida fordonsegenskaper). Det har visat sig i forskning[28] att den samhällsekonomiska rangordningen oftast är robust även för denna typ av osäkerheter, eftersom dessa osäkerheter vanligen är relativt små jämfört med variationen i samhällsekonomisk lönsamhet mellan olika objekt.

Generella osäkerheter kring trafikutveckling och särskilt viktiga kalkylvärden hanteras i känslighetsanalyser som tas fram i respektive objekts samlade effekt-bedömning. Känslighetsanalyserna inkluderar högre investeringskostnad[29], +/- 20 procent för transportflöden i prognosår 1 (2045), enhetligt åktidsvärde för privata resor, +/- 25 procent för värdering av trafiksäkerhet, 40 procent högre värdering av

[28] Se t.ex. Eliasson et al. (2020) The impact of land use effects in infrastructure appraisal. Transportation Research A 141; Asplund och Eliasson (2016), Does uncertainty make cost-benefit analyses pointless? Transportation Research A 92.; Börjesson et al. (2014) Is CBA ranking of transport investments robust? Journal of Transport Economics and Policy 48. Se också känslighetsanalyser i förra planförslaget, Trafikverket (2021:186).

[29] Investeringskostnaden justeras med ett påslag om 40% om åtgärden analyseras i ett tidigt skede och 30% om analysen sker i sent skede. I kontexten av samlad effektbedömning definieras sent skede av ”Samrådshandling inför granskning”.

klimatrelaterade effekter samt +/- 50 procent för värdering av luftföroreningar. Resultaten från känslighetsanalyserna vägs in i objektets sammanvägda bedömning[30] och påverkar om ett objekt bedöms som *Robust lönsamt/olönsamt*.

Tabell 28 visar hur dessa osäkerheter påverkar den samhällsekonomiska rangordningen av objekten. Resultaten i tabellen utgår från de cirka 160 objekt som ingår i rangordningen och har beräknade effekter som det varit möjligt att känslighetsanalysera. Ej beräknade effekter har kvantifierats genom att justeringarna av rangordningen med avseende på nettonuvärdeskvoterna (med hänsyn till ej beräknade effekter, systemeffekter med mera) har översatts till implicita nyttor. I planen ryms knappt 50 miljarder kronor, vilket motsvarar de 75 högst rankade objekten. Tabellen visar hur många av dessa 75 högst rankade objekt som byts ut i respektive känslighetsanalys[31], det vill säga om trafikflöden eller värderingar av effekter förändras.

[30] ASEK 8.0, www.trafikverket.se/ASEK .

[31] Ett alternativt sätt att undersöka samma sak hade varit att se vilka objekt som ryms inom en given budget, i stället för att undersöka de 75 högst rankade objekten. Det har dock nackdelen att man måste hantera att objekt bara delvis ryms inom budget i vissa scenarier, vilket försvårar jämförbarheten och presentationen. Vi har dock undersökt även denna beräkning, och slutsatserna påverkas inte.

Tabell 28. Förändringar i 75 högst rankade objekt vid ändrade trafikflöden, effekter m.m.

		Väg	Järnväg	Sjöfart
Topp 75 objekt	Antal objekt	27	46	2
	Andel av budget	*51%*	*45%*	*3%*
+20% vägtrafik	Antal objekt	+1	-1	0
	Andel av budget	*+1%*	*-1%*	*0%*
+20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	-2	+2	0
	Andel av budget	*-6%*	*+6%*	*0%*
-20% vägtrafik	Antal objekt	-3	+2	+1
	Andel av budget	*-7%*	*+4%*	*+3%*
-20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	+3	-4	+1
	Andel av budget	*+1%*	*-4%*	*+3%*
+25% trafik-säkerhetseffekter	Antal objekt	+3	-3	0
	Andel av budget	*+2%*	*-2%*	*0*
+50% hälsopåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*
+40% klimatpåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*

De fyra första känslighetsanalyserna avser generell osäkerhet i väg- respektive järnvägstrafik (personresande och godstransporter sammanslaget). Osäkerhets-intervallen ±20 procent avser trafiken år 2045, och är stora. Som jämförelse prognoseras[32] tågresandet öka med 47 procent och personbilsresandet med 26 procent under perioden 2019–2045. Osäkerheten i framtida res- och transport-flöden kan också tolkas som effekten av en rad andra osäkerheter som alla påverkar dessa flöden, till exempel osäkerheter i framtida transportkostnader. Trots att

[32] Trafikverkets resandeprognoser har generellt sett överensstämt relativt väl med den observerade utvecklingen, med vissa reservationer, fram till pandemin – se analyser i Trafikverkets rapport (2024:108). Det är fortfarande för tidigt för att säkert veta hur stora de långsiktiga effekterna av pandemin blir på tågresandet – resandet är än så länge lägre än före pandemin för såväl kortväga som långväga tågresande.

osäkerhetsintervallen alltså är tämligen rejält tilltagna är förändringarna av de 75 högst rankade objekten relativt liten. Som mest ändras fyra objekt.

I ett sent skede av arbetet med åtgärdsplaneringen upptäcktes ett fel i prognos-modellen Sampers. Analyser av hur detta påverkar rangordningen har gjorts och slutsatsen är att rangordningen är robust och att felets påverkan är marginell. Felet påverkar antalet personresor, där långväga resor med bil underskattats och resor med järnväg överskattats. Endast ett vägobjekt bedöms påverkas av prognosfelet, och det har därför justerats direkt i den samhällsekonomiska rangordningen. För att analysera hur överskattningen av järnvägsresandet påverkar rangordningen har en känslighetsanalys av den samhällsekonomiska rangordningen tagits fram. I denna känslighetsanalys utgår rangordningen för järnvägsobjekten från 20 procent lägre transportflöden. För objekt som till stor del används för långväga resor bedöms denna känslighetsanalys ge en bättre bild av nyttorna än huvudanalysen, men som resultaten visar påverkas den samhällsekonomiska rangordningen inte i särskilt stor utsträckning.

I de tre nästföljande känslighetsanalyserna har de relativa vikterna för trafik-säkerhets-, utsläpps- och klimateffekter ökats med 25 procent, 50 procent respektive 40 procent. Dessa känslighetsanalyser kan antingen tolkas som att man lägger mer vikt vid dessa effekter än i huvudkalkylen eller som att själva åtgärdseffekten är större än vad man räknat med. Om det till exempel visar sig att framtida fordon har högre utsläpp per kilometer än vad som antas i huvudkalkylen kommer (positiva eller negativa) utsläppseffekter att bli större än i huvudkalkylen, vilket belyses av denna känslighetsanalys.

Ingen av utsläppskänslighetsanalyserna innebär några förändringar av vilka objekt som är de 75 högst rankade, och endast mindre förändringar av rangordningen dem emellan. Detta beror på att infrastrukturinvesteringar generellt har mycket små effekter på utsläpp. En 25 procent högre viktning av trafiksäkerhetseffekter gör att 3 av de 75 objekten byts ut (tre järnvägsobjekt byts ut mot vägobjekt med höga trafiksäkerhetsnyttor). Jämfört med de andra känslighetsanalyserna är denna effekt större. En 25-procentig osäkerhet i värderingen eller beräkningen av trafik-säkerhetseffekterna är inte osannolik, och det ger en visserligen begränsad men ändå märkbar effekt på urvalet av objekt.

9.2 Det övergripande transportpolitiska målet

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Planens bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas nedan. En fördelningsanalys av planens effekter redovisas i den kommande samlade effektbedömningen, som redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) den 30 november 2025.

Delar av planen bidrar till samhällsekonomisk effektivitet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen. Den första delen, transportsystemets användning, styrs bland annat av skatter, regleringar och offentliga transporttjänster, vilka inte är en del av Trafikverkets uppdrag enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Följaktligen är transportsystemets användning inte heller en del av effektbeskrivningen.

Anslagen till *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* ökades i infrastrukturpropositionen. Det finns vissa osäkerheter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna, särskilt kring effektsambandet för analyserna av järnväg, och delar av anslaget för väg kan inte effektberäknas. Givet dessa osäkerheter visar Trafikverkets analyser att ökningen av de delar av anslaget som kunnat effektberäknas är samhällsekonomiskt lönsam. De delar av anslagen som inte har effektbedömts kan inte heller bedömas samhällsekonomiskt. En slutsats när ovanstående osäkerheter observerats är att det finns ett stort utvecklingsbehov vad gäller samhällsekonomiska metoder för underhållsåtgärder för både väg- och järnväg. Detta gäller både effektsamband för kostnader och anläggningens påverkan på tågförseningar. Trafikverket delar regeringens syn att utvecklingsbehovet är angeläget. Trafikverket avser att bygga upp den kompetens som krävs för att det ska vara möjligt att minska osäkerheterna inför nästa revidering av nationell plan.

De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande järnväg ger en nettonuvärdeskvot på drygt 1 vilket tyder på att det är samhällsekonomiskt lönsamt. Det finns dock osäkerheter kring effektsambanden som används för den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Osäkerheten innebär mest troligt en överskattning av nyttorna, så nettonuvärdeskvoten ska tolkas med viss försiktighet. Den sammanvägda bedömningen är, trots osäkerheterna, att det är samhällsekonomiskt lönsamt med det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet.

De samhällsekonomiska beräkningarna för underhåll av det statliga vägsystemet avser endast 45 procent av det totala anslaget för vidmakthållande väg, exempelvis saknas metoder för att beräkna åtgärder på sidoområden och belysning.

Beräkningen som berör vägars ojämnhet (IRI) visar en nettonuvärdeskvot på mellan -0,15 och 0,29. Den samhällsekonomiska lönsamheten minskar ju fler rekonstruktionsåtgärder som krävs, men är positiv för alla analyser utom den för större rekonstruktionsbehov som exkluderar komfortnytta. Lönsamheten är

troligtvis underskattad då vissa effektsamband saknas, exempelvis avseende spårdjupseffekter på restid eller trafiksäkerhet.

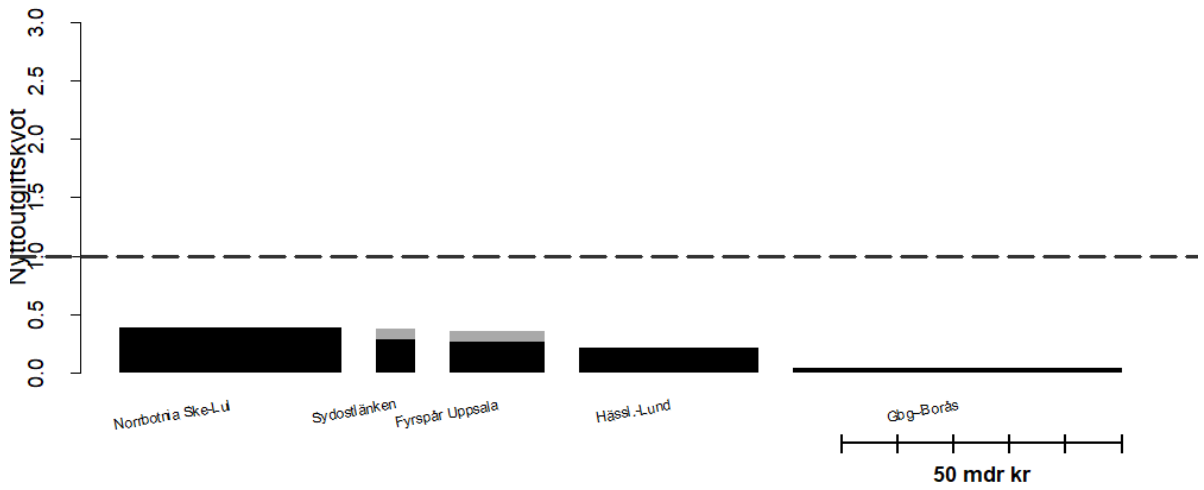
Analyserna av byggnadsverk (broar och tunnlar) på väg visar att den optimala underhållsstrategin sannolikt kan genomföras med föreslagen anslagsnivå, och att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa ännu mer pengar på byggnadsverk. Tidigare analyser av bärighetssatsningar visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. De visar att satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot på 2,5 och möjliggörande av längre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot över 10, vilket innebär att det är mycket lönsamt.

Anslagen till *trimnings- och miljöåtgärder* bedöms ha hög samhällsekonomisk kostnadseffektivitet baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram[33]. Exempelvis ger åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet generellt stora nyttor. Bulleråtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma redan vid låga trafikflöden. Trimningsåtgärder för att öka trafiksäkerheten inom vägsystemet är generellt mycket lönsamma, exempelvis räffling av vägren och rensat sidoområde. Trafikverket bedömer att det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat om dessa anslag ökades ytterligare.

Namngivna investeringar (vars effekter kan kvantifieras) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3 och ett nettonuvärde på -57 miljarder kronor. Om man tar hänsyn till de justerade nettonuvärdeskvoterna, där även effekter som inte kunnat beräknas vägs in genom en härledning från den samhällsekonomiska rangordningen, blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten fortfarande -0,3 men nettonuvärdet förbättras till -49 miljarder kronor, vilket tyder på att det finns positiva effekter som inte fångas i de beräknade nettonuvärdeskvoterna. Eftersom nettonuvärdeskvoten endast kan beräknas för objekt som har samlade effektbedömningar med kvantifierade effekter, skiljer sig antalet ingående objekt mellan de icke-justerade (endast kvantifierade) och justerade nettonuvärdeskvoterna.

En anledning till den låga lönsamheten är att möjligheten att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet varit begränsad, eftersom det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt i prioriteringskategori 2 som av olika skäl inte kunnat omprövas och därför ingår även i förslaget till ny plan, se Figur 41.

[33] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/ .



Figur 41. Nyttoutgiftskvot för de fem stora olönsamma järnvägsobjekten. Varje stapel i figuren är ett objekt och visar justerade nyttoutgiftskvoter. Höjden på varje stapel är nyttoutgiftskvoten och stapelns bredd är investeringens kostnad. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma.

Om man skulle lyfta ut de fem stora järnvägsobjekten i förslaget, *Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke*, *Hässleholm-Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana* blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för planförslaget 1,0 inklusive de justerade nyttorna och 1,1 med enbart de beräknade nyttorna. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för de fem stora järnvägsobjekten är -0,8 (både inklusive och exklusive justerade nyttor). De övriga järnvägsobjekten i förslaget (exklusive de fem nämnda ovan) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot inklusive justerad nytta på 1,1 och exklusive justerad nytta på 1,3. Den justerade siffran inkluderar 43 järnvägsobjekt, vilket betyder att det finns många järnvägsobjekt med god lönsamhet i planförslaget. I Tabell 29 visas genomsnittliga nettonuvärdeskvoter. Som tabellen visar är slutsatserna robusta för förändringar i värderingar. Det är framförallt förändringar i transportflöde och kostnader som påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten.

Tabell 29. Genomsnittliga nettonuvärdeskvoter för planförslaget.

	Nettonuvärdeskvot	Justerad nettonuvärdeskvot[34]
Huvudanalys	**-0,3**	**-0,3**
varav järnväg	-0,5	-0,5
varav väg	1,2	1,4
varav sjöfart	-0,2	-0,1
Riskreserv inkluderas som investeringskostnad	**-0,4**	**-0,4**
Känslighetsanalyser[35]		
Högre investeringskostnad	-0,6	-
20 procent högre transportflöde i prognosår 1	-0,3	-
20 procent lägre transportflöde i prognosår 1	-0,5	-
Enhetligt åktidsvärde för privata resor	-0,3	-
25 procent högre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
25 procent lägre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
40 procent högre värdering av klimatrelaterade effekter	-0,3	-
50 procent högre värdering av luftföroreningar	-0,3	-
50 procent lägre värdering av luftföroreningar	-0,3	-

Spridningen i lönsamhet är stor

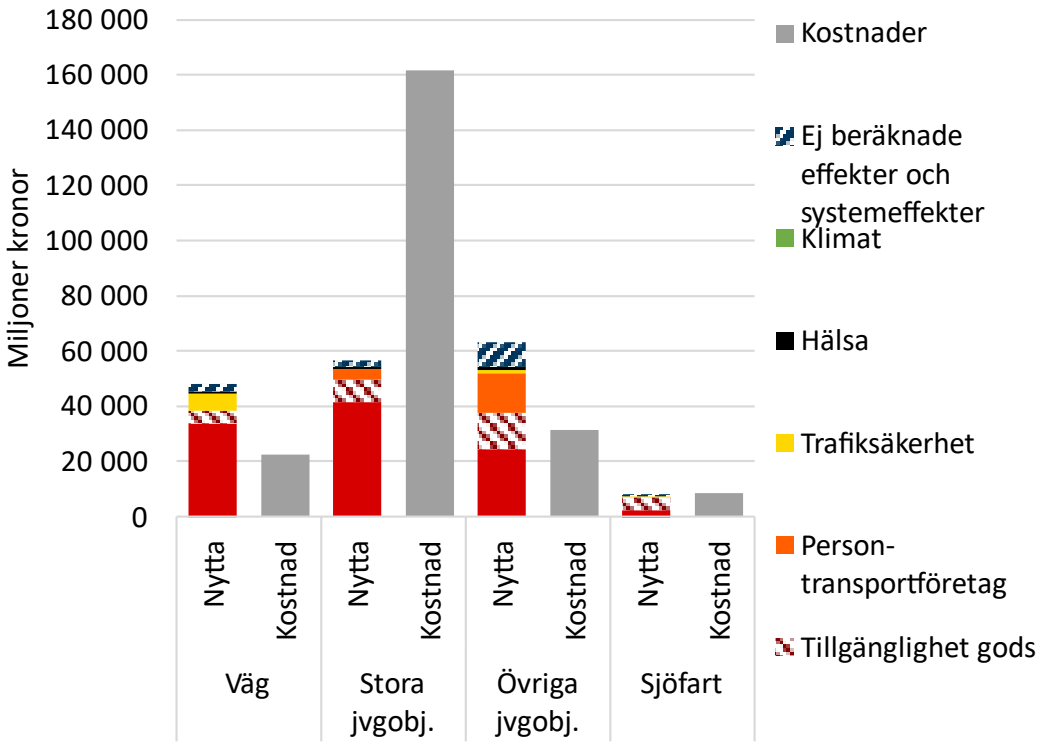
Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av vägobjekten, 23 av 28, är robust lönsamma eller lönsamma. Endast ett vägobjekt har bedömts som robust olönsamt eller olönsamt, det är *Knivsta plankorsning* som tillkommit i planförslaget till följd av dess koppling till ett kvarvarande robust olönsamt objekt i planförslaget (*Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm*)). Majoriteten av järnvägsobjekten, 35 av 48, är robust lönsamma eller lönsamma. Till skillnad från vägobjekten finns det flera robust olönsamma järnvägsobjekt. De fem största järnvägsobjekten står tillsammans för 88 procent av kostnaden för järnvägsobjekt, men bara för 35 procent av nyttan för

[34] Den justerade nettonuvärdeskvoten är en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen, riktning och storleksordning på ej beräknade effekter samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna.

[35] Alla känslighetsanalyser finns inte beräknade för alla objekt, utan siffrorna är baserade på de objekt som har känslighetsanalys.

järnvägsobjekten. Endast två sjöfartsobjekt ingår i effektbedömningen varav ett är lönsamt och ett olönsamt.

Effekterna fördelar sig enligt Figur 42, uttryckt som samhällsekonomiska nuvärden så att deras storleksordning kan jämföras, och uppdelat på effekter från väg-, järnvägs- och sjöfartsinvesteringar.



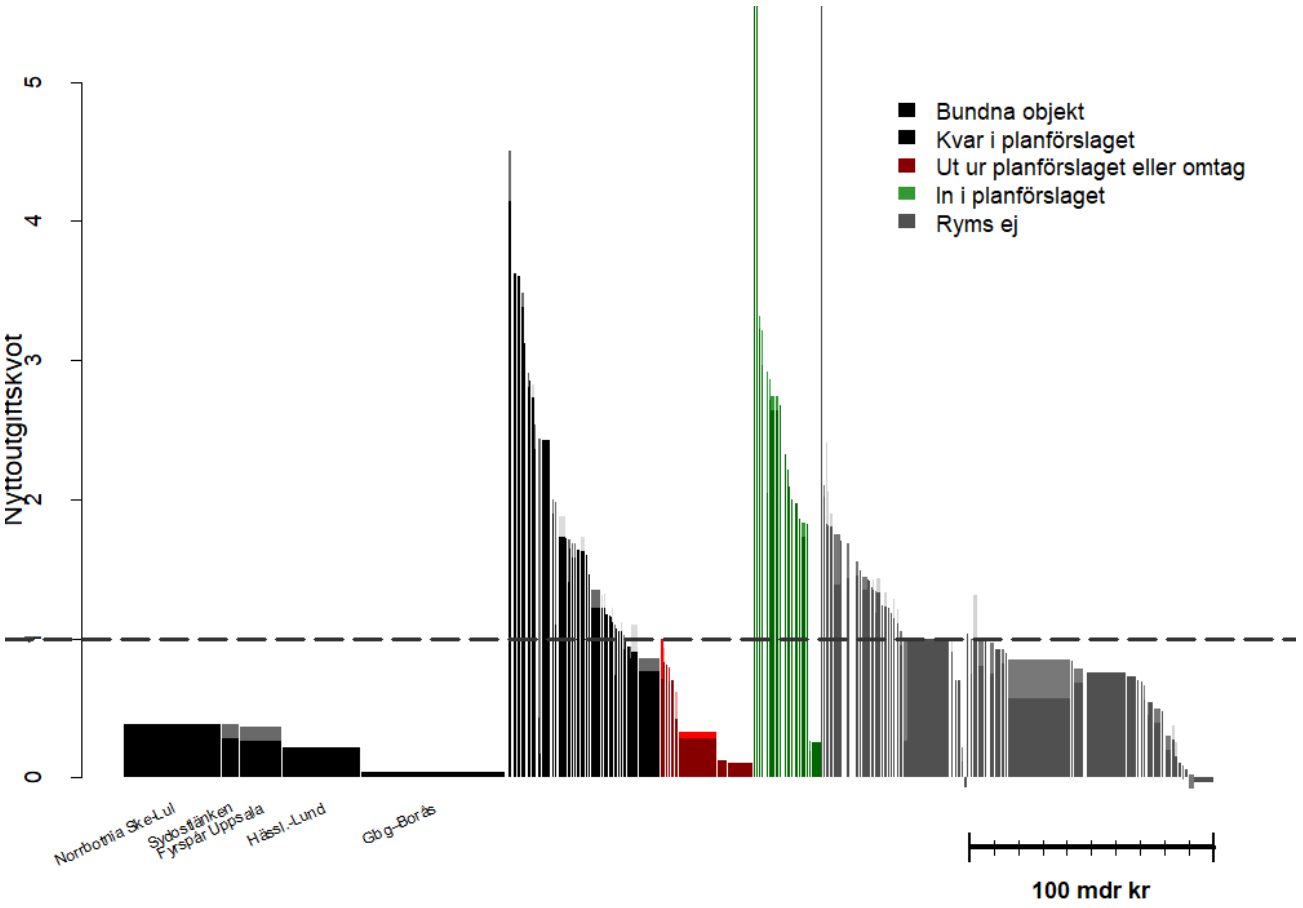
Figur 42. Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag[36], nuvärden i miljoner kronor. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas.

De klart största effekterna är förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik[37]. För järnvägsinvesteringar är också nyttorna för transportföretag en betydande post. Storleken på de nyttor som i Figur 42 anges som ”Ej beräknade effekter och systemeffekter” har härletts från den samhällsekonomiska rangordningen där dessa nyttor vägts in utifrån bedömningar. I de flesta fall fångas de huvudsakliga effekterna i nettonuvärdeskvoten, och endast två objekt i planförslaget (av 68 objekt

[36] De fem stora järnvägsobjekten är *Göteborg–Borås, ny järnväg och Bibana Mölnlycke, Hässleholm–Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana*.

[37] Tillgänglighet inkluderar bland annat restids- och reskostnadseffekter.

med kvantifierade effekter) har en annan lönsamhetsbedömning än vad netto-nuvärdeskvoten visar. Utanför planförslaget finns ytterligare åtta objekt (av totalt 69 objekt) där ej beräknade effekter påverkat lönsamhetsbedömningen. System-effekter handlar i huvudsak om tillgänglighetseffekter medan de ej beräknade effekterna kan vara olika typer av effekter. De ej beräknade effekterna kan vara både förbättring och försämring på objektsnivå, och det som visas i figuren är nettoeffekten. Det är exempelvis förbättringar i form av minskad restidsosäkerhet och förseningar samt ökad trafiksäkerhet. Det finns även försämringar avseende växt- och djurliv och avseende intrångseffekter för människor samt för forn- och kulturlämningar. Det finns också effekter där det är osäkert vad den totala effekten för planförslaget är, såsom reinvesteringar.



Figur 43. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Varje stapel i figuren är ett objekt. Ytan på varje stapel motsvarar objektets totala nytta, och bredden dess kostnad. Höjden på stapeln blir därmed nyttokostnadskvoten (vilket är samma sak som nettonuvärdeskvoten plus 1). Streckad vågrät linje visar NNK = 0. (Se också Figur 45 för en mer detaljerad bild av enbart ej bundna objekt i gällande plan samt nya objekt i planförslaget.)

Räknat från vänster i Figur 43 visas objekt bundna av regeringsbeslut, objekt som kvarstår i planförslaget, objekt som utgår ur planförslaget, nya objekt som inryms i planförslaget samt nya objekt som inte ryms planförslaget. Mörk färg ovanför stapeln avser tillägg till nyttoutgiftskvoten för ej beräknade effekter, ljus färg avdrag. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma (dvs. NNK < 0).

Som Figur 43 visar finns det kraftigt olönsamma järnvägsobjekt med hög investeringskostnad i förslaget till ny nationell plan. Dessa gör att den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för namngivna objekt visar på samhällsekonomisk olönsamhet, även när hänsyn tagits till kvaliteten av beräknade effekter, ej beräknade effekter samt systemeffekter. Det finns dock flera objekt som av olika anledningar inte är med i effektbedömningen på grund av att underlag saknas (exempelvis finns inga aktuella samlade effektbedömningar för pågående objekt), vilket kan påverka planförslagets lönsamhet både positivt och negativt.

I figuren kan man se att många av objekten i planen är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det framför allt är de stora järnvägsobjekten som är olönsamma. De har väldigt hög investeringskostnad (bredd på staplarna) och har därför stor påverkan på planförslagets lönsamhet. Man kan också se att de objekt som omprövas alla ligger under den streckade linjen och således är samhällsekonomiskt olönsamma, medan de nya kandidaterna i huvudsak har hög samhällsekonomisk lönsamhet. Även de objekt som ligger i alternativet med 10 procent högre ram har generellt god lönsamhet.

De objekt som lyfts in i planförslaget baseras i högre utsträckning på samhällsekonomisk lönsamhet och visar en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6 (endast beräknade nyttor 2,2) medan de objekt som utgår från planförslaget har en justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 (endast beräknade nyttor -0,8). Omprövningen av olönsamma objekt tillsammans med god lönsamhet för många av de objekt som lyfts in i planen har förbättrat planförslagets samhällsekonomiska effektivitet. De nya kandidaterna är dock inte helt baserade på den samhällsekonomiska rangordningen, exempelvis lyfts en robust olönsam åtgärd in i planen på grund av dess koppling till ett befintligt (robust olönsamt) objekt i planförslaget. Det lyfts även in åtgärder i planen där det saknas adekvata samhällsekonomiska beslutsunderlag, såsom isbrytare, och dessa ingår därför inte i effektbeskrivningen. Det finns också många nya kandidater utanför planförslaget som har högre lönsamhet än objekt i planförslaget (se Figur 43).

Sammantaget är det alltså möjligt att få mer nytta för de budgetmedel som satsas på namngivna investeringar, vilket innebär att medlen till namngivna investeringar totalt sett inte används samhällsekonomiskt optimalt. Det beror på att Trafikverkets möjlighet att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet begränsas av att det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt som av olika skäl inte omprövats och därför fortsatt ingår i förslaget till ny plan. Förslaget till nationell plan 2022–2033

hade en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,4 medan det nya planförslaget alltså har något högre nettonuvärdeskvot, men båda är samhällsekonomiskt olönsamma.

Den genomsnittliga justerade nettonuvärdeskvoten för de nya objekt som föreslås för en 10 procent ökad ram är 0,3. Objekten som föreslås i denna del baseras till stor del på den samhällsekonomiska rangordningen, men i vissa fall har andra motiv påverkat valet av åtgärder, se Bilaga A – Rangordning av objekt i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115).

Förslaget kan bidra till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Agenda 2030 är FN:s globala utvecklingsmål för långsiktig hållbarhet. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det går inte att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. Transportsystemet är en del av samhället. Därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras isolerat, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. På så vis kan planförslaget motverka transportfattigdom genom att stärka människors möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. I den kommande systemanalysen som redovisas den 30 november redovisas en fördelningsanalys (Trafikverket 2025:118). Planförslaget kan även bidra till ökad trafiksäkerhet för olika grupper.

Planförslaget kan bidra till ekologisk hållbarhet, bland annat genom att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, samt genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. Dessa aspekter redovisas och diskuteras i avsnitt 9.4.

Planförslaget kan bidra till ekonomisk hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen, genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och genom investeringsåtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten öka (avsnitt 9.3), vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och, om det sker på ett kostnadseffektivt sätt, stärker Sveriges konkurrenskraft.

9.3 Funktionsmålet

Transportpolitikens funktionsmål innebär att 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. God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till funktionsmålet, vilket är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stor tillgänglighetsnyttan är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet är 0,8 för de objekt som har kvantifierade effekter, det vill säga att storleken på dessa beräknade nyttor är i genomsnitt 80 procent av kostnadernas storlek. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 151 miljarder kronor i nyttor kopplat till funktionsmålet. Till detta kommer också ej beräknade effekter och systemeffekter relaterade till funktionsmålet, vilka troligtvis bidrar positivt.

Den totala tillgängligheten ökar

Planen bidrar till funktionsmålet på flera sätt. Inom det statliga järnvägssystemet bidrar planen till att minska kapacitetsbrister och punktlighetsproblem, och satsningar på de tekniska systemen säkerställer funktionen på lång sikt. Inom det statliga vägsystemet fokuserar planen framför allt på underhåll av befintligt vägnät, men planen innehåller också bärighetssatsningar som har stor betydelse för näringslivets transporter samt investeringar för att minska vissa kapacitetsbrister i vägnätet. God tillgänglighet möjliggör också vidgade arbetsmarknadsregioner. Exempelvis förbättras tillgängligheten till Arlanda genom stärkt kapacitet för såväl väg som järnväg, vilket är behov som både Arlandasamordningen[38] och Svenskt Näringsliv pekat på. Sammantaget bidrar dessa åtgärder till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Med ett rätt utfört *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter. De ökade anslagen till vidmakthållande är nu tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet samt återta allt eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet och en viss del av det eftersatta underhållet i det statliga järnvägssystemet. På sikt kommer därmed störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med idag att minska vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten, särskilt på vägnätet. Ett återtagande av eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet kommer, i kombination med förstärkningsåtgärder relaterat till bärighet och klimat, att bidra till en robustare infrastruktur med mindre störningar för trafikanten. I det statliga järnvägssystemet är bedömningen att tillförlitligheten

[38] Arlandasamordningens slutredovisning.

kan upprätthållas för bantyp 1 samt att bantyp 2 och 3 kommer att förbättras som en följd av satsningen på de fyra utpekade transportflödena. För bantyperna 4 och 5 kommer funktionen att säkerställas, dock med risk för att temporära negativa tillgänglighetseffekter ökar på vissa banor.

Klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och utveckling av statens transportinfrastruktur. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall effekter även på hänsynsmålet. Åtgärderna bedöms ge förbättrad tillgänglighet för resenärer och godstransporter genom att trafikstörningar och förseningar minskar.

Trimnings- och miljöåtgärder är ofta samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av tillgängligheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis visar åtgärder inom järnvägsnätet som ger hastighets- och kapacitetsökningar på lönsamhet redan vid relativt låga tågflöden.

Planförslaget innehåller mycket stora kapacitetsökningar både genom helt nya banor som Norrbotniabanan och genom kapacitetsförstärkningar av befintliga stråk. Uppgraderingar och moderniseringar av järnvägens tekniska system, genom bland annat ERTMS, säkerställer funktionen på sikt och kan i vissa fall öka kapaciteten. Även inom vägsystemet minskas vissa kapacitetsbrister. Nuvärdena av tillgänglighetsökningarna beräknas till:

- 106 miljarder kronor för järnvägsobjekten (varav 85 miljarder kronor för persontransporter och 21 miljarder kronor för godstransporter)
- 39 miljarder kronor för vägobjekten (varav 34 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter)
- 7 miljarder kronor för sjöfartsobjekten (varav 3 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter).

Till detta kommer tillgänglighetsökningar från de investeringar vars effekter inte har kvantifierats, bland annat åtgärder för längre och tyngre tåg, signaloptimeringar, bangårdsombyggnader och moderniserade signal- och kommunikationssystem för järnvägen. Flera av dessa åtgärder är särskilt viktiga för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Det tillkommer även tillgänglighetsförbättringar från de objekt vars effekter bara har kvantifierats till viss del. I de flesta fall fångas tillgänglighetseffekter dock väl i de beräknade effekterna, men det finns några undantag. Det gäller särskilt tillgänglighetseffekter för personer med funktionsnedsättning, tillgänglighetseffekter för gång och cykel, reskomfort och trygghet samt restidsosäkerhet och

förseningar. Övriga tillgänglighetseffekter kan för enskilda objekt vara ej beräknade, men fångas i huvudsak i de beräknade effekterna.

För att skapa inkluderande lösningar är universell utformning och funktionsrättsperspektiv viktiga i utformningen av objekt. Effekter avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kommer framför allt från objekt som avser resecentrum och bedöms vara en förbättring. Tillgänglighetseffekter för gång och cykel bedöms vara både positiva och negativa samt är svåra att storleksbestämma. Nuvärdena avseende reskomfort och trygghet uppgår till minst 0,5 miljarder kronor i nuvärde. Förseningseffekter kan beräknas i det samhällsekonomiska kalkylverktyget Bansek och inkluderas i de beräknade effekterna för järnvägsobjekt, men hanteras i övrigt som en ej beräknad effekt. Restidsosäkerhet hanteras alltid som en ej beräknad effekt. Den ej beräknade delen avseende restidsosäkerhet och förseningar uppgår till minst 1,7 miljarder kronor i nuvärde.

9.4 Hänsynsmålet

Transportpolitikens hänsynsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen samt till ökad hälsa.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till hänsynsmålet. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stora de externa effekterna är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är 0,06 för de objekt som har kvantifierade effekter. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet bör tolkas med extra försiktighet eftersom ej beräknade effekter medför en större osäkerhet. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 11 miljarder kronor i nyttor kopplat till hänsynsmålet, varav 8 miljarder kronor för trafiksäkerhet, 2 miljarder kronor kopplat till hälsoeffekter och 0,2 miljarder kronor i klimatnytta. Den totala klimatnyttan uppgår dock till 4 miljarder kronor, som dock ingår i tillgänglighetsnyttorna[39]. Till detta kommer också ej beräknade effekter relaterade till hänsynsmålet. Ej beräknade effekter för trafiksäkerhet bidrar troligtvis positivt medan växt- och djurlivseffekter påverkas negativt, forn- och kulturlämningar samt effekter på vattenkvaliteten påverkas troligtvis negativt. Sammantaget är det svårt att säga om ej beräknade effekter totalt sett bidrar positivt eller negativt till hänsynsmålet.

Effekter på miljö och bidrag till måluppfyllelse redovisas mer ingående i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:116).

[39] Detta beror på hur antaganden om reduktionsplikt år 2045 har gjorts i ASEK-rapporten.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

Planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem men har en marginell påverkan på etappmålen.

Vidmakthållande av de statliga vägarna är viktigt för trafiksäkerheten eftersom det bland annat upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar och räcken. Högre standard för underhåll av vägmarkeringar kan ha en betydande trafiksäkerhets-effekt, särskilt när filhållningssystem och liknande blir vanligare. Genom att öka volymen av underhåll och reinvesteringar, samt leverera en fortsatt hög nivå på vinterväghållningen så kommer vägsystemet att kunna bibehålla trafiksäkerhetsfunktionerna.

Inom *vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet* kommer säkerheten fortsatt prioriteras och den, redan i dag, mycket höga säkerhetsnivån kommer att upprätthållas. Trafikverket strävar efter att skapa förutsättningar för en ännu högre säkerhet för resenärer, lokförare, personal och entreprenörer.

Trimnings- och miljöåtgärder föreslås omfatta 20 miljarder kronor till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten kan öka längs det nationella stamvägnätet genom exempelvis mötesseparering, korsningsåtgärder och mitträffling. Åtgärderna är ofta kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis är räffling av vägren mycket lönsamt. I järnvägssystemet är obehörigt spårbeträdande det största problemet när det gäller personpåkörningar. Planförslaget innebär att Trafikverket kan öka takten i genomförandet av fysiska åtgärder som exempelvis intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning och därmed minska antalet suicid och obehöriga i spår.

De *namngivna investeringarna* förbättrar trafiksäkerheten. Enligt de beräknade effekterna ger de namngivna investeringarna en minskning med 0,6 dödsfall, 1,8 mycket allvarligt skadade och 8,1 allvarligt skadade (exklusive mycket allvarligt skadade) i trafiken för år 2045. De exakta effekterna varierar och förändras över tid, dels eftersom fordonens trafiksäkerhetsegenskaper förbättras över tid, dels eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter. Effekterna kan jämföras med att genomsnittet för åren 2017–2020 var 250 dödsfall och 4 000 allvarligt skadade, och att etappmålet för 2030 är en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel[40].

Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhälls-ekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de namngivna investeringarna vars effekter

[40] Utgångsvärdet för etappmålet för vägsystemet utgörs av ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019.

kan kvantifieras motsvarar ett nuvärde på 8 miljarder kronor. Huvuddelen av detta (7 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från järnvägsinvesteringar (1 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (0,3 miljarder kronor).

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för trafiksäkerhet är 0,04 för de objekt som har kvantifierade effekter. För endast vägobjekt är nyttoutgiftskvoten 0,34. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. De flesta objekt med en ej beräknad trafiksäkerhetseffekt har en positiv ej beräknad effekt, men det finns ett fåtal objekt med negativa effekter. Det gör att det är svårt att bestämma vad effekten blir, men mest sannolikt bidrar de ej beräknade trafiksäkerhetseffekterna till en förbättring av trafiksäkerheten.

De nya objekt vars effekter kan kvantifieras som föreslås vid 10 procents ökad ram skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 5 miljarder kronor. Objekten ger en minskning med 0,4 dödsfall, 1,5 mycket allvarligt skadade och 6,3 allvarligt skadade i trafiken (exklusive mycket allvarligt skadade), beräknat för år 2045. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. Liksom för objekten i planförslaget bidrar de ej beräknade effekterna troligtvis till en förbättring av trafiksäkerheten.

Planförslaget ger liten minskning av vägtrafikarbetet och klimatpåverkande utsläpp

De direkta utsläppen av växthusgaser från trafiken i Trafikverkets basprognos är i princip noll år 2045 genom elektrifiering och fossilfria drivmedel. Eftersom planförslagets effekter med dessa antaganden blir nära noll år 2045 blir det något missvisande att studera klimateffekter just detta år. Istället redovisas här en analys som utgår från dels ackumulerade utsläpp fram till 2045 och dels en analys av förändringarna i trafikarbete. Effekten av planförslaget uttryckt som procent av ackumulerade utsläpp är i stort sett oberoende av antagande om transportsektorns utsläpp 2045, det vill säga även om det skulle finnas kvarstående utsläpp i transportsystemet 2045 kommer planförslagets procentuella effekt på utsläppen att vara lika stor (även om effekterna i absoluta tal givetvis skiljer sig åt beroende på val av utsläppsbana).

Kvantifierade bedömningar har gjorts endast för *namngivna investeringar*. Dock bedöms dessa ha störst påverkan på trafikarbete och klimat. Vad gäller trafikens klimatpåverkan är planförslagets effekter små sett i relation till inrikes transporters totala utsläpp. Totalt beräknas planförslaget minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. Järnvägsobjekten leder till minskade utsläpp genom överflyttning från väg till järnväg, medan vägobjektens

klimateffekt generellt härleds till förändrad hastighet snarare än förändrat trafikarbete.

Vägtrafikarbetet förväntas minska något till följd av de namngivna järnvägsobjekten med i storleksordningen 0,3 procent år 2045 genom överflyttning från väg till järnväg. Bland de namngivna vägobjekten finns både sådana som ökar och minskar vägtrafiken, och dessa tar ut varandra, vilket innebär att vägobjekten samlat inte påverkar vägtrafikens totala volym. Totalt sett leder därmed planförslaget till ett minskat trafikarbete på väg med 0,3 procent jämfört med en utveckling utan planförslaget. Effekterna av hela planförslaget, det vill säga även de objekt som pågår, har byggstartsbeslut eller före den 1 januari 2025 har föreslagits för byggstart, bedöms samlat leda till ett ungefär oförändrat vägtrafikarbete.

Effekterna gällande *vidmakthållande* speglar effekterna av ett ändrat underhåll, det vill säga inte effekten av underhåll jämfört med inget underhåll. Generellt bedöms ökat vidmakthållande på järnvägssidan förbättra järnvägens attraktivitet, vilket kan vara positivt utifrån ett klimatperspektiv. Ökat vidmakthållande på vägsidan kan på samma sätt förbättra vägtrafikens attraktivitet vilket kan vara negativt ur ett klimatperspektiv. Totalt sett är dock dessa effekter mycket begränsade.

Effekterna gällande *trimnings- och miljöåtgärder* tillskrivs framför allt den del som har till syfte att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten, medan miljöåtgärderna generellt kan sägas ha försumbara klimateffekter. Bland åtgärder som kan vara negativa för klimatet är sådana som ökar kapaciteten för bil- och lastbilstrafiken. Bland åtgärder som kan vara positiva för klimatet är sådana som förbättrar tillgänglighet för kollektivtrafik eller sänker hastigheterna i vägtrafiksystemet. Sammanlagt bedöms dock effekterna som mycket små.

Infrastrukturens omfattande klimatpåverkan begränsas genom teknikutveckling

Byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur ger omfattande klimatpåverkande utsläpp. Dessa utsläpp kommer över tid begränsas till följd av styrmedel inom EU och Sverige. Med ett genomförande av planens åtgärder där utsläppen följer en utveckling i linje med klimatmål och styrmedel på EU-nivå och nationell nivå, skulle planförslaget ge upphov till i storleksordningen 3–4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Av dessa står investeringsåtgärder och vidmakthållande för ungefär lika stora delar. Om planförslagets åtgärder istället skulle genomföras med dagens teknik och utförande bedöms byggande och vidmakthållande sammanlagt ge upphov till i storleksordningen 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Blandade bidrag till miljö och hälsa

Planförslagets ingående åtgärder bedöms sammantaget ha positiv effekt på miljö och hälsa, även om vissa åtgärder ger negativa effekter. Störst positiva effekter fås av riktade miljöåtgärder. Riktade miljöåtgärder samt ökad satsning på vidmakthållande innebär förbättringar över hela det statliga väg- och järnvägssystemet. För vidmakthållande väg kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas. Namngivna investeringar kan lokalt ge påtagliga negativa eller positiva effekter, men har marginell betydelse sett till hela systemet. Generellt innebär investeringar i befintlig sträckning att befintliga brister kan åtgärdas, och att negativ påverkan kan mildras. Investeringar i ny sträckning ger närmast ofrånkomligt negativa effekter. Trots att planförslaget ger positiva bidrag kommer omfattande brister att kvarstå.

Positiva bidrag till natur- och kulturmiljö

Planförslaget bidrar samlat positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur genom att stärka den gröna infrastrukturen och bidra till biologisk mångfald. Störst betydelse har riktade *miljöåtgärder* inom landskap som åtgärdar brister i befintlig infrastruktur och därmed minskar negativ påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald.

Ökade medel till *vidmakthållande* väg medför att eftersatt underhåll av natur- och kulturmiljövärden och funktioner kan återtas. Medel till vidmakthållande järnväg innebär att eftersatt underhåll kan återtas i viss utsträckning, men medger inte samma prioritering av natur- och kulturmiljö som för väg.

Flertalet *namngivna investeringar* är i befintlig sträckning vilket innebär att befintliga brister i stor utsträckning kan åtgärdas och negativ miljöpåverkan mildras. Dock är större delen av investeringarnas samlade sträcka i ny sträckning. Investeringar i ny sträckning, och även investeringar i befintlig sträckning, kan även ge negativ påverkan och effekter kan lokalt vara stora såsom intrång i miljöer med stora värden, störning och fragmentering av landskapet.

Planförslaget bedöms begränsa ökningen av viltolyckor och minskainfrastrukturens barriäreffekter. Vidare kan spridning av invasiva arter bromsas och kulturmiljövärden kan i viss utsträckning bibehållas eller restaureras. Planförslaget innebär restaurering och bättre skötsel av vissa kulturmiljövärden, medan andra påverkas negativt eller försvinner. Trots att planförslaget i stort ger positiva bidrag så kommer det att kvarstå omfattande brister i infrastrukturens landskapsanpassning. Kring år 2045 bedöms landskapsanpassningen samlat vara ungefär som idag. Det beror på att negativa effekter av trafikökning, klimatförändringar och invasiva arters utbredning motverkar positiva bidrag från planen.

Minskad risk för förorening av mark och vatten

Planförslaget kommer att åtgärda en betydande andel av de högst prioriterade bristerna vad gäller risk för påverkan på vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen. Det beror framför allt på riktade miljöåtgärder, men även på namngivna investeringar i befintlig sträckning samt satsning på vidmakthållande väg. Det innebär bland annat åtgärder vid platser med hög risk för förorening av yt- och grundvatten och vid bristfälliga befintliga vattenskydds- och dagvattenhanteringsanläggningar. Vattenförekomster av ekologisk betydelse kan åtgärdas i mindre utsträckning. Planförslaget medför även negativa effekter för vatten och vattenanknutna värden. Vägar och järnvägar i ny sträckning innebär i regel vissa negativa effekter, medan åtgärder i befintlig sträckning som regel kan åtgärda befintliga brister. De samlade effekterna på vatten från namngivna investeringar är därför osäker. Vidare kan både byggskede och ökade drift- och underhållsinsatser medföra negativ påverkan på vatten.

Planförslaget innebär att Trafikverket kan bibehålla åtgärdstakten av förorenade områden som utgör risk för människors hälsa och miljön, samt utföra uppdrag inom statens miljögaranti. Under planperioden bedöms ett tjugotal områden kunna åtgärdas, vilket resulterar i en riskreduktion vid de aktuella platserna och även en minskning av Trafikverkets samlade miljöskuld. Utöver riktade åtgärder innebär investerings- och underhållsverksamheten samlat att risken för människors hälsa och miljö minskar något, till exempel genom att vissa namngivna investeringar hanterar förorenade massor.

Minskad negativ påverkan på människors hälsa

Planförslaget bedöms minska vägtrafikens utsläpp av hälsopåverkande luftföroreningar marginellt, i linje med planförslagets påverkan på vägtrafikarbetet. Däremot bedöms planförslaget kunna leda till både ökad och minskad exponering av luftföroreningar, det senare genom att vägtrafik flyttas från tätorter. Utvecklingen mot en renare fordonsflotta bedöms innebära att inga eller ett fåtal statliga vägar överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2030. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar (PM10) antas däremot öka till följd av förväntade ökningar av trafikarbete, hastighet och fordonsvikt. I kombination med skärpta krav är det en överhängande risk för fler överskridanden av miljökvalitetsnormer för PM10. Vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa.

Planförslaget bedöms medföra att cirka 50 000 personer får sänkta bullernivåer. Flertalet av dessa sker via riktade miljöåtgärder, vilka också prioriterar att åtgärda de högsta bullernivåerna. Även bullerskyddsåtgärder inom ramen för namngivna investeringar samt bullerskyddsåtgärder inom vidmakthållande bidrar till minskat buller i ungefär lika stor omfattning vardera.

Planförslaget förbättrar samlat förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning, vilket kan möjliggöra ökad fysisk aktivitet och förbättrad folkhälsa. Detta åstadkoms genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik. Sådana åtgärder finns både inom trimningsåtgärder och namngivna investeringar. Det finns förvisso åtgärder i planförslaget som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom innebär ökade medel till vidmakthållande väg möjlighet till en gradvis förbättring av underhåll av gång- och cykelvägar, vilket möjliggör ett ökat aktivt resande.

9.5 Målkonflikter och -synergier

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur eventuella målkonflikter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

En åtgärd kan ge konflikter i måluppfyllelse, det vill säga att åtgärden bidrar positivt till ett mål och negativt till ett annat. Det kan också finnas synergier där en åtgärd bidrar positivt till flera mål. I stort sett alla åtgärder innebär en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Det gäller även åtgärder för vidmakthållande av den statliga transportinfrastrukturen. Eftersom samhällets medel är begränsade har en infrastrukturinvestering alltid en alternativkostnad. Pengarna som används till en investering hade kunnat användas till något annat. Det är denna målkonflikt som avspeglas i nettonuvärdeskvoten – ju högre kvoten är, desto mer nyttor skapas per krona, och desto lägre är risken att alternativkostnaden överstiger investeringens nettonytta.

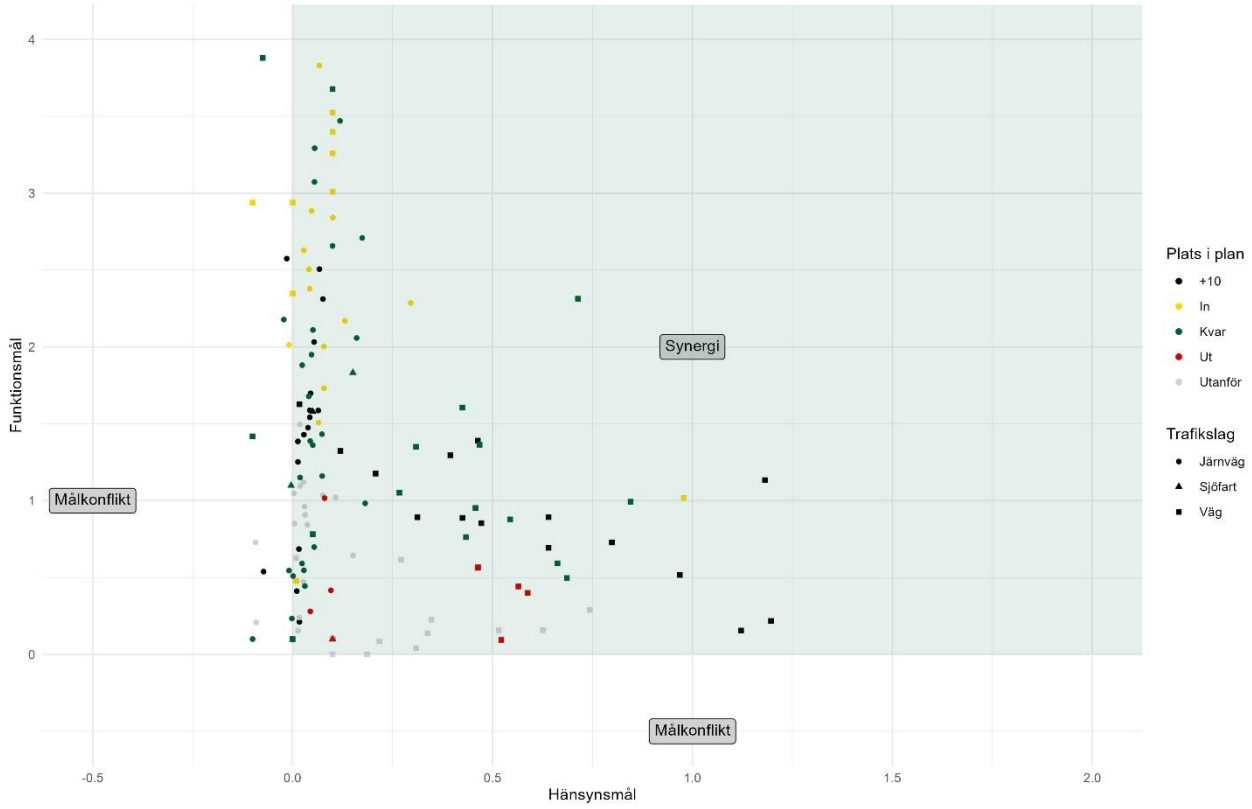
Det kan också finnas målkonflikter mellan olika typer av nyttor. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys hanteras målkonflikter genom att effekter värderas utifrån människors preferenser. En järnväg eller en väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet, men innebära intrång i natur- eller boendemiljöer. En annan typ av målkonflikt som kan uppstå är mellan tillgänglighetseffekter och externa effekter, huvudsakligen utsläpp och trafiksäkerhet – men i många fall finns också synergier mellan dessa mål, det vill säga att en investering kan bidra positivt till alla dessa mål.

Vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär i huvudsak målsynergier. Det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär att tillgänglighet, trafiksäkerhet samt natur- och kulturmiljöer kommer att förbättras under planperioden. Det finns målsynergier även i det statliga järnvägssystemet, framför allt på de utpekade flödena.

Trimnings- och miljöåtgärder innebär i många fall målsynergier, men det förekommer också målkonflikter, exempelvis inom åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet på väg mellan tillgänglighet och buller/vibrationer. Inom åtgärdsområde

trafiksäkerhet på järnväg förekommer målkonflikter mellan trafiksäkerhet och intrång i landskapet. Det kan även förekomma målkonflikter inom andra åtgärdsområden beroende på var åtgärden genomförs. Åtgärder för trimnings- och miljöåtgärder specificeras inte i planförslaget, men eventuella målkonflikter hanteras i respektive objekt.

Det är betydligt vanligare att *namngivna investeringar* har synergier, det vill säga positiva effekter på flera mål, vilket illustreras i Figur 44. Det är framför allt väginvesteringarna som har betydande synergieffekter, eftersom det är vanligt att de ger betydande bidrag både till tillgänglighet och till minskade externa effekter, framför allt ökad trafiksäkerhet. Järnvägsinvesteringarna skapar huvudsakligen nyttor i form av ökad tillgänglighet. Men det finns också exempel på investeringar med inneboende målkonflikter mellan externa effekter och tillgänglighet.



Figur 44. Figuren visar hur nyttoutgiftskvoter för funktions- och hänsynsmålet samverkar. Alla kvoter som tillsammans summerar över ett är lönsamma objekt.

Som Figur 44 visar innebär de allra flesta namngivna investeringarna med kvantifierade effekter målsynergier (de befinner sig i det ljusgröna området i figuren), utöver detta tillkommer också ej beräknade effekter. Nyttoutgiftkvoterna har schablonmässigt korrigerats för ej beräknade effekter med ett påslag eller avdrag på 0,1. Det kan vara en över- eller underskattning så figuren bör tolkas med viss försiktighet. Man kan dock se att de röda markeringarna, som motsvarar objekt

som inte ingår i planförslaget men ingick i planen 2022–2033, är olönsamma då nyttoutgiftskvoterna inte summerar till över ett. Samtidigt ser man att de tillkommande objekten, som ses som gula markeringar, i huvudsak ligger långt över ett och därmed har god lönsamhet.

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för objekt med kvantifierade effekter i förslaget till nationell plan är 0,8 för funktionsmålet och 0,06 för hänsynsmålet, vilket indikerar att det totalt sett finns målsynergier. Det finns dock ej beräknade effekter som också kan påverka slutsatsen. För funktionsmålet är dessa troligtvis positiva, men för hänsynsmålet är det svårt att göra en sammantagen bedömning så det går inte att säga om de påverkar nyttoutgiftskvoten positivt eller negativt.

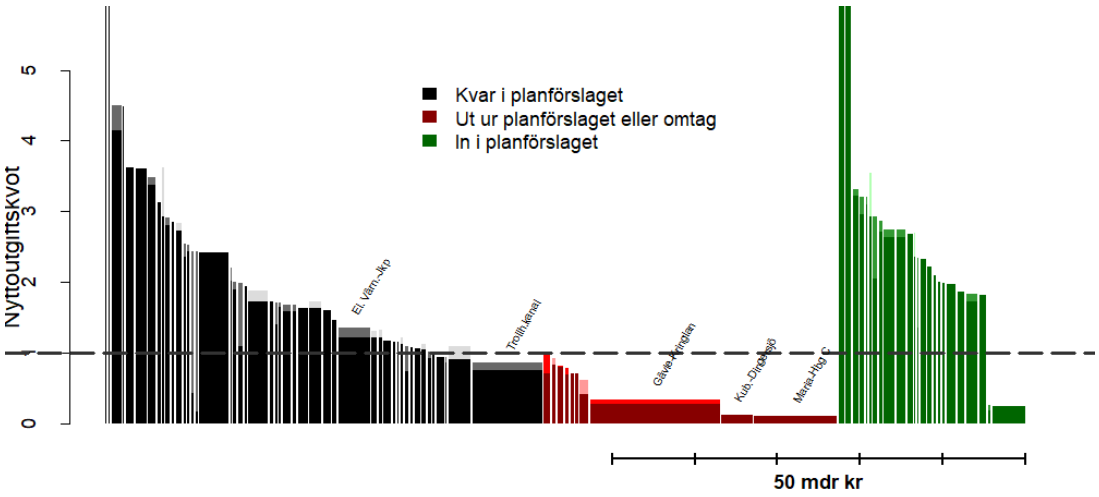
9.6 Konsekvenser av omprövning

Som framgått ovan har omprövningen resulterat i att Trafikverket föreslår att vissa namngivna investeringar i nationell plan 2022–2033 inte finns kvar i detta planförslag. Det handlar generellt om olönsamma investeringar där kostnaderna ökat. Närmare motivering och kriterier för denna omprövning redovisas i avsnitt 7.1. Här redovisar vi övergripande konsekvenser av omprövningen.

Som konstaterats ovan måste planeringsprocessen fungera mer som den är avsedd. Investeringar där det visar sig att kostnaderna överstiger nyttorna bör avbrytas eller utformas annorlunda. Det är bland annat nödvändigt för att kunna skapa ett tillräckligt tryck på kostnadseffektivitet och kostnadskontroll genom hela planeringsprocessen.

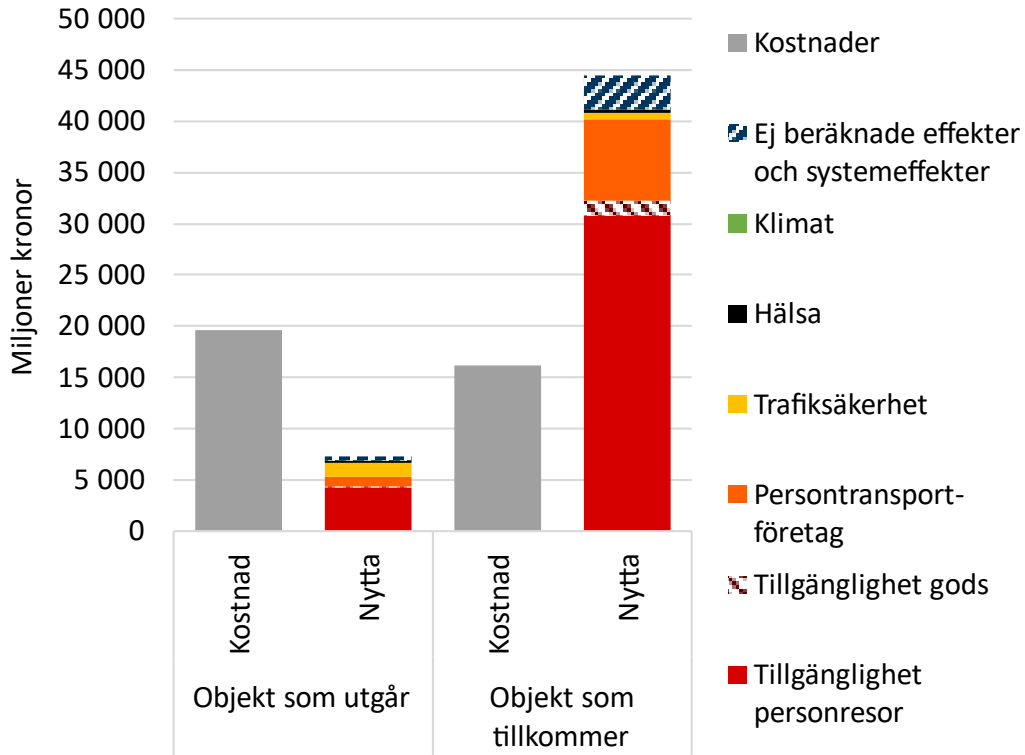
Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå. Det finns ett stort värde i en effektiv samplanering mellan olika aktörer vad gäller infrastrukturplaneringen och även exempelvis samplanering mellan infrastruktur och bebyggelse. Tidshorisonten för olika planeringsprocesser varierar stort och det är en utmaning att få till stånd en effektiv samplanering. Kommuner, regioner och andra aktörer måste kunna lita på staten i sin egen planering. Men, just därför måste det vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning, och just därför är det viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda.

Figur 45 visar samhällsnytta per krona för de objekt som utgår eller där det görs större omtag, samt nya objekt i planförslaget. Ytan på varje stapel är total nytta, bredden är investeringskostnaden, och höjden är alltså nytta per krona. Som synes ger de nya objekten betydligt högre nyttor än de objekt som utgår eller är föremål för omtag.



Figur 45. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger och ljusaste färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter. Bredden på staplarna är deras investeringskostnad. Streckad vågrät linje visar NNK = 0.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har omprövningen bidragit till en högre samhällsekonomisk effektivitet. De objekt som omprövats och nu inte ingår i planförslaget har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 medan de objekt som tillkommit har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6.



Figur 46. Nyttor och kostnader för objekt som tillkommer respektive utgår från förslaget till ny nationell plan[41]. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas varför staplarna inte är lika stora.

Som framgår av Figur 46 har de objekt som tillkommer i planförslaget betydligt högre nyttor än de objekt som utgår från planförslaget, de justerade nyttorna blir drygt 39 miljarder kronor högre. Figuren visar också att objekten som utgår har kostnader som är högre än de nyttor de genererar, vilket betyder att de sammantaget är samhällsekonomiskt olönsamma. De tillkommande objekten har sammantaget i stället nyttor som överväger kostnaderna med god marginal. Omprövningen leder till att nyttor kopplade till funktionsmålet ökar med omkring 35 miljarder kronor och nyttor kopplade till hänsynsmålet minskar något, med omkring 0,1 miljarder kronor.

9.7 Kraven i TEN-T-förordningen

I detta avsnitt sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen. Mer detaljerade beskrivningar finns i Trafikverkets underlagsrapport om namngivna investeringar (2025:115). I Trafikverkets regeringsuppdrag[42] från våren 2025 finns beskrivningar om kraven och Trafikverkets tolkning av dessa. En sammanställning av planförslagets namngivna investeringar, information om de ingår i TEN-T-nätet och deras bidrag till TEN-T-kraven ges i tabellform i bilaga 1.

Nya länkar läggs till i TEN-T-nätet

I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar som regeringen tagit med som utpekade sträckor för utbyggnad. I planförslaget finns dessa med genom objekten i Tabell 30.

[41] Räppe, ny station saknas i jämförelsen eftersom det saknas Samlad effektbedömning.
[42] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag (TRV 2025:051).

Tabell 30. Nya länkar i TEN-T-nätet

Nya länkar i TEN-T-nätet	Total objektkostnad, mnkr
E4 Förbifart Stockholm	58 076
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	23 582
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg	2 679
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping	110 278

Många objekt bidrar till TEN-T-nätets utveckling

Trafik med långa godståg

Den nya TEN-T-förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare, med krav på att trafik med långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens. De befintliga objekten för långa godståg i nationell plan 2022–2033 är inte tillräckliga för att möta kravbilden. I planförslaget ingår därför ett utökat åtgärdspaket för TEN-T stomnät gods som innehåller flera nya eller förlängda mötesstationer och förbigångsspår. I åtgärdspaketet ingår såväl namngivna objekt som specificerade trimningsåtgärder. I Tabell 31 framgår de namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg. Utöver dessa finns ett 30-tal objekt som bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T (se vidare i bilaga 1). Det är viktigt att alla åtgärder som bidrar till kraven om långa godståg, inklusive de trimningsåtgärder som ingår i åtgärdspaketet, prioriteras och samordnas i aktuella stråk för att uppnå avsedd effekt på TEN-T-kraven.

Tabell 31. Namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg.

Objektnamn
LTS; Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation

Hastighet godståg 100 km/h på stomnätet för godstrafik

Det finns två relationer i Sverige där kravet om hastighet för godståg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå och Umeå–Sundsvall som inte uppfyller kravet om minst 100 km/h för godståg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan som utgör länken i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 32 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister i hastighet på delar av Malmbanan och på Ådalsbanan, men avvikelsen från kravet för de båda sträckorna kommer att vara liten.

Tabell 32. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för godståg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg

Hastighet persontåg 160 km/h stomnätet för persontrafik

Det finns sex längre relationer i Sverige där kravet om hastighet för persontåg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå, Haparanda–Umeå, Umeå–Sundsvall, Sundsvall–Gävle, Södertälje–Charlottenberg (NO) samt Kornsjö (NO)–Göteborg som inte uppfyller kravet om minst 160 km/h för persontåg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan och Ostlänken som utgör länkar i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 33 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor. På några av sträckorna är persontrafiken dock ganska begränsad.

Tabell 33. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för persontåg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning

ERTMS

Trafikverket bedömer att införandetakten i Sverige innebär att kravet i TEN-T-förordningen om att införa ERTMS på hela TEN-T-nätet till år 2050 kommer att uppfyllas. Se vidare i avsnitt 7.2.

Mötesseparering på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg ska ha separata körbanor för de båda trafikriktningarna, utom på speciella platser eller under en begränsad tid. Idag saknar delar av E18 mellan Karlstad och norska gränsen mötesseparering, liksom delar av E4 från Hudiksvall och norrut till finska gränsen. Även E10 från anslutningen till E4 i söder och upp till norska gränsen saknar mötesseparering.

I Tabell 34 framgår de objekt i planförslaget som innebär mötesseparering på stomnätet för väg. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor som inte uppfyller kravet idag.

Tabell 34. Objekt som bidrar till kravet om mötesseparering på stomnätet för väg.

Objektnamn
E10, Avvakko–Lappeasuando
E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
E4 Kongberget–Gnarp
E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering
E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
E4 förbifart Skellefteå

Planskilda korsningar på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan. Delar av väg 40 mellan Göteborg och Jönköping och delar av E18 mellan Arboga och norska gränsen har korsningar i plan. Detsamma gäller en del av E20 mellan Stockholm och Arboga, delar av E4 från Gävle och norrut till finska gränsen samt E10 från anslutningen till E4 och upp till norska gränsen.

I Tabell 35 framgår de objekt som innebär att korsningar i plan byggs bort. Med planförslaget kvarstår brister på nämnda sträckor ovan.

Tabell 35. Objekt som bidrar till kravet om planskilda korsningar på stomnätet för väg

Objektnamn
E4 Kongberget–Gnarp
E4 förbifart Skellefteå

Rastplatser på väg

TEN-T-förordningen anger krav på rastplatser med ett avstånd på högst 100 kilometer mellan varandra i det övergripande vägnätet senast 2050 och i stomnätet med ett avstånd på högst 60 kilometer mellan varandra senast 2040. Några av de namngivna objekten i planförslaget innehåller byggnation av rastplats, men huvuddelen av åtgärderna ligger inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, se avsnitt 7.4 om kapacitet och kvalitet.

9.8 Effekter för totalförsvaret

Såväl i direktivet som i propositionen beskrivs att det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen menar att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen.

Trots att effekter för totalförsvaret av transportinfrastrukturåtgärder har ett samhällsekonomiskt värde bör de av praktiska skäl, på grund av uppgifternas känsliga natur, hanteras i särskild ordning i samlade effektbedömningar och i prioriteringsarbetet.

Direktivet innebär begränsningar för Trafikverket att föreslå åtgärder som skulle kunna svara mot totalförsvarets behov. Det framgår att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar inte ska ingå i förslaget till nationell plan, utan måste ”bedömas och finansieras i särskild ordning”. Planförslaget har ändå tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Vi har alltså inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder. De namngivna objekten i planförslaget innebär därför enbart en marginell mernytta för totalförsvaret. För genomförande av de åtgärder som Försvarsmakten bedömer som mest prioriterade, och som Trafikverket genom tillämpning av PLATÅ[43] bedömer som prioriterade, krävs beslut och finansiering i särskild ordning.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till ett robustare transportsystem – inte minst genom satsningarna på vidmakthållande. Ökad robusthet är till nytta i alla samhällstillstånd och innebär då en viss nytta även för samhällsviktiga transporter och militär rörlighet.

Om valet står mellan två *namngivna objekt* där det ena objektet har större positiva effekter för totalförsvaret så kan det spela in i valet av åtgärd, men åtgärder prioriteras inte in i planen enbart på grund av effekter för totalförsvaret. I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till:

- Geografi

[43] Planering av totalförsvarsåtgärder för en robust transportinfrastruktur.

    - Objektet berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) och/eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet.
    - Objektet ges högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

- Typ av åtgärd
    - Objektet bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De åtgärder kring *vidmakthållande väg* som beskrivs i planförslaget kopplat till de effekter som vägnätet får vid genomförande av bärighet, underhåll och reinvesteringar bidrar till totalförsvarets behov. Eftersom totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder kommer effekterna för totalförsvaret att beaktas i prioriteringarna i samband med de årliga budgetarna, både i tid och omfattning. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod. Under planperioden tidigareläggs åtgärder på sträckor och funktioner där totalförsvaret har särskilda behov.

Målsättningen vid *vidmakthållande av järnvägssystemet* är att kunna ta hand om reinvesteringsbehoven på de viktigaste person- och godsbanorna i så stor utsträckning som möjligt och samtidigt upprätthålla funktionen på övriga banor. Den ökade tillförlitligheten som återställandet bidrar till gör att mindre trafikerade delar kan få temporära trafikala nedsättningar. Bedömningen är dock att planen totalt sett kommer att bidra till en robustare och mer tillförlitlig järnväg ur ett trafikalt perspektiv, vilket även bidrar med positiva effekter för totalförsvaret.

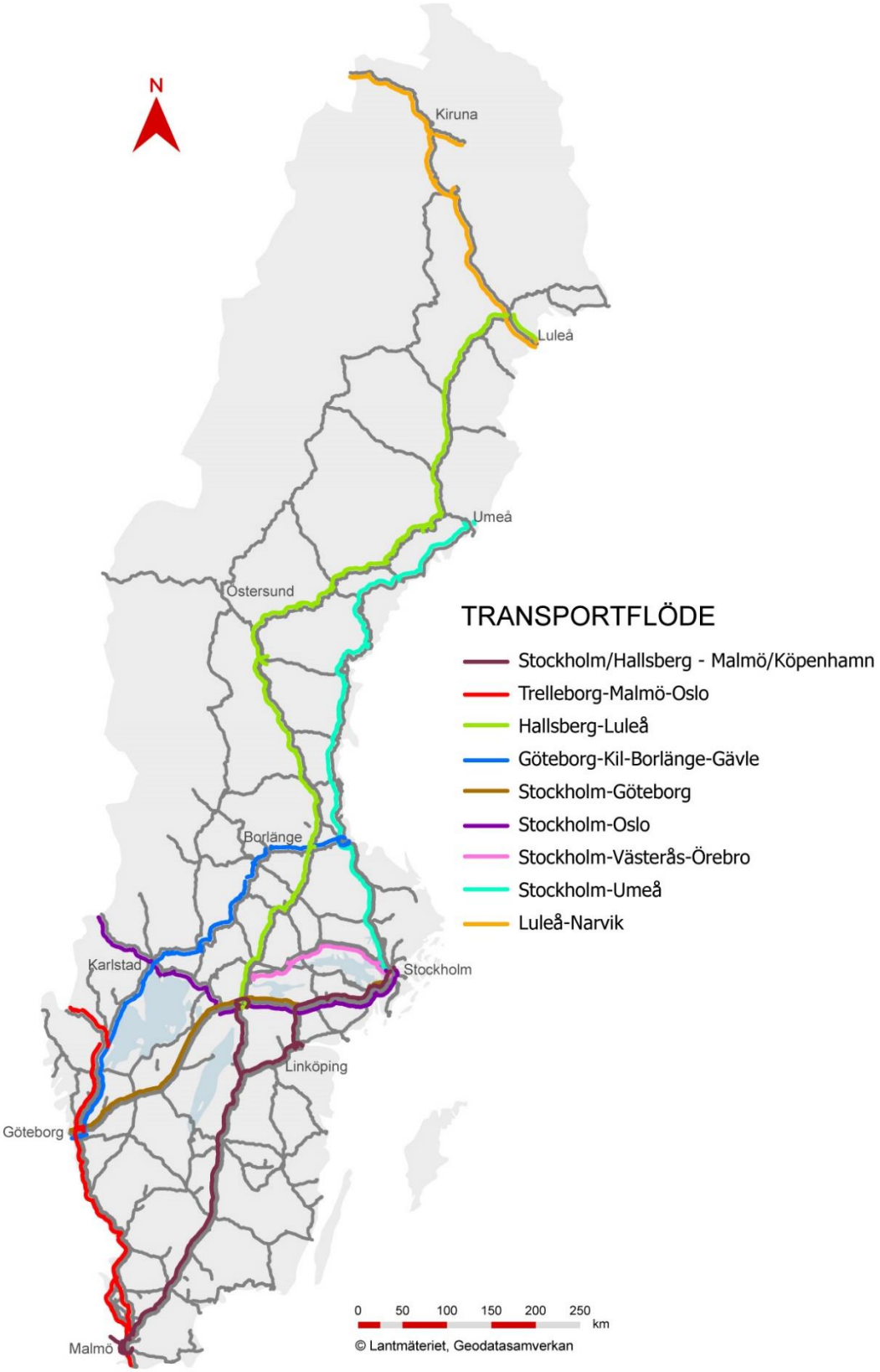
Trafikverket har för *trimningsåtgärder* valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" som att vi, i val mellan olika transportpolitiskt och samhällsekonomiskt motiverade åtgärder, ska låta totalförsvarets behov påverka prioriteringen av åtgärder. I förslaget till nationell plan anges inte vilka specifika trimningsåtgärder som ska prioriteras utan det görs i de årliga budgetarna. I bedömningen av vilka trimningsåtgärder som bedöms ha en positiv effekt för totalförsvaret kommer hänsyn att tas till:

- om objekt berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet
- om objekt är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet

- om objekt bidrar till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

9.9 Effekter per transportflöde (järnväg)

Som ett steg i att nå en sammantagen funktion i järnvägsanläggningen har Trafikverket beslutat om enhetliga transportflöden. Det innebär att åtgärder och effekter beskrivs geografiskt utifrån stora trafikvolymer. Transportflödena är framtagna tillsammans med järnvägsbranschen.



Figur 47. Stora transportflöden på järnväg.

Transportflödena utgör en grund i sammanställningen av planförslagets påverkan på sex olika målområden – se Tabell 36.

Tabell 36. Målområden som beskrivs.

Målområde	Förklaring
Kapacitet	Beskriver förmågan att transportera personer och gods med tåg på en viss bana.
Anläggningens tillstånd	Beskriver anläggningens status i förhållande till beslutad standard.
Tillgänglighet	Beskriver förmågan att leverera utlovad funktion.
Användbarhet	Beskriver i vilken grad olika kundgruppers behov av transportmöjligheter tillgodoses på ett ändamålsenligt, effektivt och tillfredsställande sätt.
Trafiksäkerhet, luft, buller	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till trafiksäkerhetsmålen och ökad hälsa.
Miljö och klimat	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till miljömål och klimatmål.

Trafikverket har bedömt planförslagets sammantagna effekter per transportflöde. Bedömningen inkluderar planerade investerings-, trimnings- och vidmakthållande-åtgärder och deras gemensamma påverkan på målområden. Förslag på åtgärder och dess effekter beskrivs mer detaljerat i underlagsrapporterna.

Transportflöde	Kapacitet	Anläggningens tillstånd	Tillförlitlighet	Användbarhet	Trafiksäkerhet, luft, buller	Miljö och klimat
Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn	↗	↗	↗	↗	●	↗
Trelleborg-Malmö-Oslo	↗	↗	↗	↗	●	↗
Hallsberg-Luleå	↗	↗	↗	↗	→	↗
Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle	↗	↗	→	↗	●	↗
Stockholm-Göteborg	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Oslo	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Västerås-Örebro	→	↗	→	→	↗	↗
Stockholm-Umeå	↗	↗	→	↗	↗	↗
Luleå-Narvik	↗	↗	↗	↗	↗	↗

Figur 48. Planförslagets effekter per transportflöde och målområde.
↗ Förbättras ● Fortsatt bra nivå → Bibehålls ↘ Försämras

Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom exempelvis upprustning av elkraft-anläggningarna, utbyte av omformarstationer samt införande av ERTMS. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trelleborg–Malmö–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom förbättrad framkomlighet för större tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de nedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS på delar av flödet kommer att omhänderta underhållsbehovet på dessa delar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Hallsberg–Luleå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet bland annat genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom upprustning av bland annat spår och spårväxlar samt omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kan komma att minska något.

Stockholm–Göteborg

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar där bland annat det eftersatta underhållet av kontaktledning återtas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förbättras i och med plankorsningsåtgärder.

Stockholm–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår samt mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar som exempelvis upprustning av kontaktledning och omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Stockholm–Västerås–Örebro

Anläggningens tillstånd förbättras och bärighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras i och med planerade plankorsnings-åtgärder.

Stockholm–Umeå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom hastighetshöjande åtgärder samt åtgärder avseende plattformar och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad robusthet som följd. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kommer att minska något.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Luleå–Narvik

Kapaciteten förbättras på stora delar av flödet genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) till 32,5 ton och mötesstationer för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras. De hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att reduceras helt. Omfattande spårbyten och införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Genomförandet av de nämnda åtgärderna kommer att få en märkbar påverkan på den nuvarande trafikeringen. Denna påverkan kan resultera i begränsat turutbud under perioder och att godstrafiken hänvisas till omledningsbanor.

Samlade effekter övriga banor

Banor som inte ingår i ett transportflöde grupperas enligt bantyper där förslag till åtgärder som har en påverkan på ett transportflöde belyses.

Bantyp 4 – Banor för dagliga resor och arbetspendling. Många av banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar på omledningsbanor är inriktningen att satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer samt avhjälpande underhåll för att öka anläggningens livslängd och skjuta större åtgärder på framtiden. Förväntade effekter är att robustheten försämras och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar, framför allt på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 5 – Övriga för näringslivet viktiga banor. De flesta banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar är inriktningen att vårda banorna och satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer för att öka anläggningens livslängd och minska

reinvesteringsbehovet. Förväntade effekter är att robustheten försämras, och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar på vissa av de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 6 – Banor med ringa eller ingen trafik. Banor med ringa eller ingen trafik prioriteras inte om inga särskilda skäl föreligger eftersom de i princip är otrafikerade delar av anläggningen. En ökad risk finns för temporära hastighets-nedsättningar på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 7 och 8 – Rangerbangårdar och övriga bangårdar. Bantyperna har ett generellt stort eftersatt underhåll och inriktningen är att bibehålla dagens funktion på Hallsberg och Malmö rangerbangård samt att återställa funktionen på Sävenäs rangerbangård. Vad gäller övriga rangerbangårdar har Trafikverket gjort en utredning som utgör underlag för planrevidering och prioritering.

Fjärde delen: Genomförande

I den här delen beskrivs kritiska förutsättningar för att kunna fullfölja den nationella planen såsom hur vi arbetar för att stärka vår leveransförmåga och kostnadsstyrning. Vi beskriver också vikten av en god kompetensförsörjning i sektorn. Vi redogör för investeringsobjekt som kan bli aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket och slutligen sammanfattas vårt förslag till plan i ekonomiska termer.

10 Genomförbarhet

10.1 Leveransförmåga

Trafikverket eftersträvar en ökad genomförandekraft och leveransförmåga i infrastrukturplanerna, såväl den nationella planen som länsplanerna. Med ökat kundfokus och effektivare processer är avsikten att vi bättre ska kunna bidra till ett transportsystem som möter samhällets nuvarande och framtida utmaningar.

Investerings- och underhållsåtgärder samplaneras

Många praktiska aspekter på genomförandekraften för nationell plan handlar om förmågan att kunna samordna och förena rätt typer av åtgärder med en fungerande trafik på våra vägar och järnvägar. För detta syfte har vi särskilda processer med stråkkoordinering (närtid) och stråkplanering (längre tidsperspektiv). Vi har även en genomförandeplanering för de närmaste sex åren, i vilken all samplanering av åtgärder sker, och en underhållsplan där underhållsåtgärder konkretiseras. Det här innebär sammantaget att den nationella planen inte är det mest konkreta uttrycket för hur Trafikverket ser på genomförbarhet, utan det finns andra processer och dokument för detta.

Det är också viktigt att komma ihåg att det är i den årliga nationella budgetprocessen som riksdagen tilldelar en årlig ram och aviserar beräknade ramar för ytterligare två år. Dessa utgör förutsättningen för Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, och vi känner alltså inte till dessa ramar i den långsiktiga planeringen.

De i direktivet angivna ekonomiska ramarna för nationell plan innebär en historisk satsning på att utveckla och underhålla vägar och järnvägar i Sverige. Att bygga och rusta upp transportinfrastrukturen och samtidigt möta behov av trafikering är en utmaning. Redan under 2025 genomförs exempelvis 1 700 arbeten på järnvägen, vilket är det största antalet insatser någonsin. Vi kommer därför att arbeta ännu mer aktivt än tidigare med samplaneringen av våra åtgärder och med att skapa förutsättningar för en god leverantörsmarknad.

En god samverkan med leverantörsmarknaden är central

Trafikverket är en av de största upphandlande offentliga beställarna. År 2024 uppgick inköpsvolymen för entreprenader till cirka 47 miljarder kronor, tekniska tjänster och konsulter till cirka 10 miljarder kronor samt material och övriga tjänster till drygt 5 miljarder kronor. Därutöver gjorde vi 2024 inköp inom indirekt verksamhet för cirka 4 miljarder kronor. Leverantörsmarknaden står för mer än 70 procent av vår omsättning. Vår förmåga att genomföra våra uppdrag är följaktligen

beroende av samverkan med leverantörsmarknadens aktörer för att skapa största möjliga värde för pengarna.

Ökad konkurrens på anläggningsmarknaden mellan sektorer och länder

Sverige befinner sig i en mild lågkonjunktur, men konjunkturen prognoseras vara på uppgång. Läget på bygg- och anläggningsmarknaden visar en tudelad bild, med en kraftig nedgång i bostadsbyggandet samtidigt som utvecklingen inom anläggning (inklusive transportinfrastruktur) är positiv. Efterfrågan på den svenska anläggningsmarknaden är fortsatt stabil, och tillväxten är mest påtaglig i storstadsregionerna samt längs Norrlandskusten.

Ett fåtal svenska företag och koncerner dominerar anläggningsbranschen, och Trafikverkets 10 största leverantörer (i huvudsak entreprenadföretag) motsvarar cirka 45 procent av den totala inköpsvolymen. Koncentrationen av ett fåtal leverantörer ser relativt lika ut mellan Trafikverkets olika regioner. Däremot uppvisar Norrlands inland och delar av sydöstra regionen vanligen tendenser att det kan vara svårt att locka leverantörer.

Efterfrågan på entreprenader och tekniska konsulter drivs i hög grad av stora projekt som Ostlänken, Norrbotniabanan, Tvärförbindelse Södertörn och Göteborg–Borås. Entreprenadmarknaden präglas allt mer av internationell konkurrens med anledning av stora infrastrukturinvesteringar som genomförs i Sverige. En risk som identifierats för genomförandet av nationell plan är konkurrens från andra beställare och sektorer i Sverige samt i andra nordiska och europeiska länder. En särskild risk är om minskningen av investeringar inom husbyggnad leder till att arbetskraft lämnar branschen.

Inom delmarknaderna för investering väg och järnväg, byggnadsverk (underhåll och reinvestering bro och tunnel) samt reinvesteringar i spårområdet bedömer vi att det finns en tillfredsställande tillgång till entreprenörer. Inom belagd väg, signal-området och kraftförsörjning samt underhåll (väg respektive järnväg) finns däremot färre leverantörer.

Den svenska marknaden för tekniska tjänster och konsulter domineras av stora aktörer, som i hög grad verkar både nationellt och internationellt. Trafikverkets bedömning är att det generellt sett finns ett tillfredsställande antal tekniska konsulter på leverantörsmarknaden, även om vissa specifika kompetenser är en bristvara.

Inom järnväg tar Trafikverket en aktiv roll för materialförsörjningen

Beträffande materialförsörjning i järnvägsprojekt används en lösning där Trafikverket står för leveranserna av tekniskt godkänt material. Järnvägsmaterialet konkurrensutsätts i stället i tidigt skede genom offentlig upphandling. Leverantörerna av material återfinns främst i Sverige och övriga Europa. Trafikverkets bedömning är att konkurrenssituationen i de flesta fall är god, även om den till viss del är begränsad. Till exempel karaktäriseras flera sortiment av monopolsituationer, främst kopplat till äldre anläggningar. Försörjningsläget av järnvägsmaterial präglas fortsatt av långa och osäkra leveranstider till följd av omvärldsläget och även av volymökningar inom i princip samtliga järnvägs-förvaltningar i Europa. Särskilt problematiskt är leveranser inom ban- och signalmaterial samt vissa kontaktledningskomponenter. Trafikverkets bedömning är att prisbilden inom dessa segment kan påverkas. Även energitillgången och priserna för energi är av stor vikt för leverantörer inom järnvägsmaterial.

Inom vissa segment för järnvägsmaterial kan särskilda åtgärder behövas för att kunna utöka inköpsvolymerna eller förkorta ledtiderna. Generellt sett gäller att en större volymökning kan möjliggöras med åtminstone ett till två års framförhållning. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att säkra materialförsörjningen på kort och lång sikt. Det görs bland annat genom att dubblera leverantörerna inom sortiment där så är möjligt, konkurrensutsätta monopol samt att öka lagervolymerna och etablera nya lagerpunkter. Som exempel har Trafikverket etablerat lagerpunkter hos nuvarande leverantörer av kontaktledningsstolpar.

Risk för fortsatt uppgång av priser inom anläggning

Vad gäller priser på anläggningsmarknaden ökade dessa ungefär dubbelt så snabbt som priserna generellt under perioden 2011–2022. Investeringsindex för järnväg respektive väg ökade samtidigt med cirka 40–50 procent, och driftsindex för väg respektive järnväg med cirka 40 procent. Dessa ökningar kan jämföras med den generella prisutvecklingen för privat konsumtion mätt med konsumentprisindex (KPI-KS) som ökade med cirka 19 procent under 2011–2022. Faktorer såsom världsmarknadspriser på olja och stål liksom omvärldsläget har en påtaglig effekt på priserna.

En fortsatt uppgång av kostnadsläget kan antas om konjunkturen går upp. Om alla stora satsningar i och utanför Sverige genomförs samtidigt kan anläggnings-marknaden snabbt bli överhettad. Då riskerar Trafikverket att erhålla få anbud. Om aviserade satsningar såsom internationella infrastrukturprojekt, upprustning av totalförsvaret, industrisatsningar och grön omställning istället sprids i tiden, ökar chansen till en längre och mjukare konjunkturutveckling. Vi anpassar därför våra upphandlingar regionalt så att det inte kommer ut för stora volymer samtidigt.

Detta beaktas när genomförandeplanen och underhållsplanen tas fram, och det kan påverka hur projekten tidsmässigt genomförs.

Kostnadsutvecklingen har alltså en stor påverkan på anbudspriserna till Trafikverket, liksom efterfrågan på anläggningsmarknaden inom andra sektorer och länder. Trafikverket ser redan i dag att leverantörer har blivit mer selektiva när de lägger anbud, något som kan accelerera vid en konjunkturuppgång. Leverantörerna uttrycker även att lönsamheten är låg i Trafikverkets projekt. Samtidigt kan ny teknik förbättra effektiviteten och sänka kostnaderna för leverantörerna, framför allt på lång sikt.

Samarbetsfokus inom en rad områden är därför fortsatt prioriterat för att åstadkomma affärer som möter villkor och försättningar hos både Trafikverket och marknaden, och samtidigt uppnår de mål och effekter som eftersträvas.

Samarbete och innovation med leverantörsmarknaden är prioriterat

Trafikverkets förmåga att genomföra nationell plan 2026–2037 är avhängigt de relationer vi har med omvärlden. Med framförhållning och förutsägbarhet ges generellt sett goda möjligheter att attrahera leverantörer till de åtgärder som prioriteras. Kostnader och genomförandeförmåga kopplat till nationell plan beror alltså bland annat på vilka förutsättningar som Trafikverket skapar för leverantörsmarknaden i tidiga planeringsskeden.

För att öka attraktiviteten till affärerna har Trafikverket formulerat ett verksamhetsmål som innebär att ”vi är leverantörens förstahandsval”. När vi är prioriterade som kund får vi tillgång till marknaden och de bästa leverantörerna. Vi får konkurrens och motiverade leverantörer som ser till Trafikverkets behov. Detta gynnar utveckling av metoder och lösningar, och det är dessutom kostnadseffektivt.

Verksamhetsmålet är baserat på såväl akademisk forskning som enkäter till, och uppföljning av, Trafikverkets leverantörer. För att nå vårt mål genomför vi en rad åtgärder som syftar till att:

- bygga goda relationer med våra leverantörer
- utveckla våra affärsformer
- fatta snabba beslut och sänka konfliktnivån.

Samarbetet omfattar exempelvis bransch- och leverantörsmöten på regional, nationell och internationell nivå. På branschnivå har Trafikverket ett nära utvecklingssamarbete med bland annat Byggföretagen, Innovationsföretagen och Swedtrain. På leverantörsnivå sker samarbete med våra största leverantörer, exempelvis genom leverantörsteamsmöten. Vi tar också fram nya samarbetsformer i

projekten som bygger på lyssnande och dialog. Vi genomför även regionala leverantörsdagar varje år för att träffa våra leverantörer och presentera aktuella affärer. Inom ramen för arbetet med ”vi är leverantörens förstahandsval” för vi även dialog med de största internationella leverantörerna på den europeiska marknaden. Bland annat genomfördes i december 2024 en första internationell version av leverantörsdagarna, ”Management week”.

Det utvecklade arbetet handlar även om att öka vår förmåga att göra rätt val av affärsupplägg, att testa nya affärsmodeller (till exempel alliansmodellen) och att tillhandahålla förfrågningsunderlag på engelska samtidigt som vi godtar engelska som arbetsspråk i projekt. Dessutom genomlyser vi befintliga tvister och bestridda fordringar i pågående och genomförda kontrakt.

Fler leverantörer är nöjda med Trafikverket

Enligt mätningen Nöjd leverantörsindex (NLI) 2024 är allt fler leverantörer som helhet nöjda med Trafikverket som kund. En positiv resultatutveckling kan ses inom flera områden, framför allt vad gäller it-system, uppföljningsmodell samt balans i riskhantering. Däremot visar mätningen att tekniska konsulter och entreprenörer är mindre nöjda än leverantörer av varor och tjänster, bland annat när det gäller samarbete och relation. Området har störst inverkan på leverantörernas helhetsintryck, och är fortsatt prioriterat för Trafikverket.

Vi behöver stärka dialogen och öka transparensen under hela projektet, utveckla former för att tänka nytt tillsammans med leverantörerna, prova nya arbetssätt och utveckla våra processer och ha en rättvis fördelning av risker som gagnar både beställare och leverantör. Inom området utveckling och innovation finns fortsatt förbättringsmöjligheter, även om resultatet har förbättrats tydligt sedan 2022. Det finns alltså fortsatt stort utrymme för förbättringar gällande ökad produktivitet, uppmuntran till förbättringsförslag och att stimulera till innovation.

Efterfrågan på anläggningsentreprenader präglas enligt marknadens aktörer i många fall av kort framförhållning, oförutsägbarhet och osäkerhet. Det gör att drivkrafterna är låga vad gäller större kliv och stora investeringar inom till exempel grön teknik, automatisering och digitalisering. Exempelvis kan det vara svårt att hantera test av metoder som potentiellt ger långsiktig nytta, men som på kort sikt kan innebära en högre kostnad. Samtidigt pekar EU ut vikten av offentlig efterfrågan som drivkraft för innovation i transport- och anläggningssektorerna.

En strävan efter fler högpresterande maskiner inom järnväg

Ett exempel på hur Trafikverket arbetar med att skapa långsiktiga affärsmässiga förutsättningar för investeringar i produktionsmetoder och kapacitet i upphandlingar är den maskinpolicy för järnväg som började gälla från januari 2025.

Policyn är en del i arbetet med att tillgängliggöra effektivare maskiner för ett effektivare järnvägsunderhåll – rätt maskin till rätt arbete.

Dagens maskinpark är uppbyggd av alltmer generella maskiner. Det innebär lägre investeringskostnader, men medför i gengäld ofta lägre produktionstakt och en större påverkan på trafiken. I en situation där samhällets behov av transporter ökar samtidigt som järnvägens eftersatta underhåll har vuxit behövs styrning mot moderna funktionsspecifika högpresterande maskiner där kundnytta och ett samhällsekonomiskt perspektiv är prioriterat. Även det rådande omvärldsläget med ett ökat fokus på krisberedskap understryker angelägenheten i att den operativa förmågan stärks genom fler tillgängliga och effektiva maskiner. Nästa steg är att tydliggöra hur förflyttningar ska göras inom olika maskinintensiva verksamheter. Nya affärslösningar kommer att behövas såsom specifika maskintjänstekontrakt, fleråriga entreprenadkontrakt och incitament för arbetsmetoder som ger effektivare produktion.

Tydliga klimatkrav kan minska kostnader för omställning

Ett annat område som påverkar efterfrågan av och kravställning i Trafikverkets entreprenader är omställningen mot ett mer miljö- och klimatmässigt hållbart samhälle.

Inom EU finns flera beslutade styrmedel för att nå mål om minskade utsläpp. Det gäller exempelvis de båda systemen med handel med utsläppsrätter (ETS1 och ETS2), ansvarsfördelningsförordningen[44] (som hanterar det som ligger utanför handeln med utsläppsrätter) och gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (där tullar planeras mot länder med lägre klimatkrav). Nästintill samtliga utsläpp som uppstår inom transportsystemet – inklusive byggande, drift och underhåll av infrastrukturen – omfattas eller kommer att omfattas av dessa styrmedel.

Både Trafikverket och andra aktörer måste ta höjd för kostnader kopplat till klimat. Trafikverket bedömer att klimatomställningen kommer att öka de verksamhetsrelaterade kostnaderna med omkring 20–30 miljarder kronor under nästa planperiod jämfört med om inga styrmedel för klimatomställning alls hade funnits. Ungefär en tredjedel består av drivmedelskostnader och två tredjedelar är materialrelaterat. Dessa kostnader beror i hög grad på styrmedel på EU- och nationell nivå som påverkar material och drivmedel. Dessa kan vi inte välja bort och de är i princip oberoende av vilka klimatkrav Trafikverket ställer. Kostnaderna kan ses som en investering för att minska klimatpåverkan i framtiden. Vi märker redan nu att klimatrelaterade väderfenomen medför mycket stora kostnader vid exempelvis översvämningar och bränder.

[44] ESR effort sharing regulation Förordning - 2023/857 - EN - EUR-Lex.

Däremot kan Trafikverket genom olika åtgärder dämpa kostnadsökningen genom att premiera kostnadseffektiva utsläppsminskningsåtgärder i våra upphandlingar. Ett exempel är omställningen till nollutsläppsfordon och arbetsmaskiner som kan minska kostnaderna jämfört med konventionell dieseldrift under planperioden. Det kan därför vara fördelaktigt för hela branschen om Trafikverket ställer tydliga klimatkrav eller ger klimatbonus i våra upphandlingar.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering påverkar de framtida transportmönstren genom att det leder till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare. Digitaliseringen har lett till ett ökat distansarbete, och sannolikt också färre tjänsteresor. Elektrifieringen kan öka biltrafiken något, medan självkörande fordon inte bedöms ha någon större påverkan på mängden biltrafik under planperioden. Sammantaget bedöms inte dessa trender ha någon avgörande påverkan på transportmönstren och därmed inte heller för urvalet av investeringsobjekt i planen.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan också effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi exempelvis genom utvecklingsprojekt såsom digital vinter (intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten), digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) eller digitala trafikregler. Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Även inom elektrifieringen av flygtrafiken kan Trafikverket komma att få en viktig roll. Här finns utmaningar där det inte är klarlagt vem som ska ansvara för vad. Det gäller bland annat krav på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan. Utvecklingen av nya flygplan påverkar också den markbaserade infrastrukturen och flygplatsernas utformning, och den kan även komma att påverka var det behövs start- och landningsplatser och vilka principer som behövs för etablering av sådana platser.

För att tillvarata digitaliseringens möjligheter behöver Trafikverket slutligen öka den digitala mognaden och skapa förutsättningar för att nyttja digitalisering i förändring och utveckling. Digitaliseringen innebär också utmaningar när det gäller

att definiera myndighetens roll i digitaliseringen, och att anpassa verksamhet och organisation till nya förutsättningar.

Trafikverkets elenergibehov kommer att öka markant

Trafikverket är en av Sveriges största förvaltare av elanläggningar och en betydande elanvändare, med ett elenergibehov som förväntas öka framöver. Drivkrafterna bakom denna utveckling är bland annat ökad tågtrafik, elektrifiering av färjor och en accelererande digitalisering av transportinfrastrukturen. Samtidigt växer konkurrensen om elenergi i takt med att hela samhället elektrifieras för att nå uppsatta klimatmål. Scenarier från Energimyndigheten, Svenska Kraftnät, Energimarknadsinspektionen och Trafikverket pekar på en nationell elförbrukning på 200–340 TWh år 2045, beroende på graden av elektrifiering.

På denna snabbt föränderliga energimarknad blir det avgörande för Trafikverket att säkra en stabil och tillräcklig elförsörjning. Detta kräver ett mer strategiskt och proaktivt förhållningssätt, där vi inte bara planerar för egen elförbrukning utan också tydligt kommunicerar behoven till elnätsägare och beslutsfattare. På så sätt kan vi säkerställa att samhällsviktig infrastruktur fortsätter att fungera säkert, pålitligt och hållbart, även i framtidens elektrifierade Sverige.

Vi har tagit fram prognoser för vårt elenergibehov fram till 2045. Elförbrukningen förväntas öka från dagens cirka 2 750 GWh till närmare 3 350 GWh år 2045. Prognoserna baseras på kända framtida förändringar kombinerat med statistisk trendanalys.

De viktigaste delarna som bidrar till det totala elenergibehovet inkluderar:

- Järnvägstrafiken. Den står för den största (cirka 80 % av den totala) och också snabbast växande elenergiförbrukningen. Trafikverket köper in el för järnvägstrafiken, men säljer vidare merparten av den till tågoperatörer. Den fortsatta trafikökningen och elektrifieringen av järnvägsnätet innebär att stora mängder el behövs för att driva tågen och säkerställa pålitlig trafik.

- Järnvägsunderhåll. Underhåll av järnväg står för den näst största posten i Trafikverkets elenergiförbrukning. Det innefattar framför allt elförbrukningen för hjälpkraft. Hjälpkraften är extremt väderberoende eftersom en stor del utgörs av växelvärme, och därför kan det vara stora variationer från år till år. Trots detta ses en ökande trend över tid.

- Vägunderhåll. Fram till cirka år 2034, när flera komplexa tunnlar planeras ha tagits i drift, förväntas elenergiförbrukningen öka något. Därefter beräknas den förbli mer eller mindre konstant. När det gäller ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) och andra elektriska anläggningar antas det framtida elbehovet minska, men svårigheter att få fram abonnemang till platserna kommer att vara en fortsatt utmaning. Elförbrukningen för vägbelysning

förväntas vara mer eller mindre konstant, i och med att ökningen från tillkommande anläggning kan antas jämnas ut av utbyte till mer energieffektiv LED-belysning.

- Färjerederiet. Trafikverkets färjor övergår successivt till eldrift enligt den strategiska planen Vision 45, för att uppnå kraven på klimatneutralitet till år 2045. Detta innebär ett ökat elenergibehov för drift av färjorna, men detta utgör en relativt liten del av Trafikverkets totala förbrukning.

- Lokaler. Generellt ses en nedåtgående trend i elanvändningen för lokaler. Detta kan förklaras av bland annat en högre andel distansarbete samt åtgärder för att effektivisera både lokaler och energiförbrukning.

- It och telekom. Trafikverkets väg- och järnvägsanläggning digitaliseras och utvecklingen av AI, för att stötta verksamheten, börjar ta fart. Samtidigt behöver Trafikverket bygga fler datahallar under perioden 2025–2045, för att öka redundansen och stärka robustheten och tillgängligheten till information. Vi kommer även att behöva modernisera vår kommunikationsanläggning, vilket kräver mer utrustning längs järnvägen och dessutom parallella system som kommer att öka energianvändningen under en övergångsperiod.

Vi står alltså inför en framtid där vårt elenergibehov kommer att öka markant i takt med elektrifieringen av transportsystemet och den ökande digitaliseringen av infrastruktur och drift. För att säkerställa en pålitlig och hållbar transportinfrastruktur är det avgörande att Trafikverkets behov prioriteras vid tilldelning av el och elabonnemang på elmarknaden.

10.2 Kompetensförsörjning

Kompetensbrist råder inom hela infrastruktursektorn

Det finns ett stort kompetensbehov inom transportinfrastruktursektorn och de flesta aktörer vittnar om att de har svårt att rekrytera den kompetens de behöver. Kompetensbristen beror bland annat på ändrad demografi med allt färre i arbetsför ålder samt nya krav på kompetensförsörjning kopplat till en snabb förändringstakt inom exempelvis digitalisering och även det säkerhetspolitiska läget. En robust och väl fungerande kompetensförsörjning är central för krisberedskap och förmågan att hantera höjd beredskap eller andra samhällsstörningar.

Det är svårt att få en övergripande bild över kompetenssituationen inom olika trafikslag, men indikationer visar att kritiska brister främst finns inom järnväg och sjöfart. Även inom väg upplevs kompetensbrist. Kompetenssituationen skiljer sig också åt geografiskt, bland annat eftersom utbildningsplatser finns på få orter i landet. Utbildningarnas och branschens attraktivitet är en viktig fråga för arbetsgivare och branschorganisationer att gemensamt arbeta med.

Även om situationen är kritisk idag ser kompetensbehovet bara ut att öka i omfattning de kommande åren, och situationen är likartad i flera länder. För att hantera kompetensbristen i svensk infrastruktursektor behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Kompetenssituationen en akut fråga för planens genomförande

Rätt kompetens är avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Kompetensbrist kan leda till att vi inte kan genomföra åtgärder i nationell plan så som tänkt. Det kan i sin tur resultera i försämrade transporter och försörjningskedjor, tidsförseningar av planerade projekt, kostnadsökningar, bristfälliga lösningar, säkerhetsincidenter eller en ohållbar infrastruktur.

Genomförandet av den nationella planen bygger på en process som omfattar planering, projektering, byggande, drift och underhåll. Varje steg i denna process förutsätter en fungerande kompetensförsörjning och tillgång till utbildad personal. De kompetensrelaterade utmaningarna skiljer sig åt mellan olika delar av processen, med en viss tyngdpunkt kopplat till de som genomför arbeten ute i anläggningarna. Vissa yrkesroller, såsom maskinförare, projektörer och anläggningsarbetare, återfinns inom hela samhällsbyggnadsområdet och påverkas av en generell konkurrens om arbetskraft exempelvis inom sektorer för bostad, energi och VA. Andra yrkesroller är mer trafikslagsspecifika.

De ekonomiska ramarna för den nationella planen möjliggör historiskt stora satsningar på investeringar såväl som på vidmakthållande inom både väg och järnväg. Det innebär bland annat att Trafikverket planerar avsevärt utökade insatser inom de järnvägsspecifika BEST-områdena (bana, el, signal och tele), samtidigt som vi bedömer att kompetensförsörjningen inom dessa områden tydligt indikerar brister på utförarsidan. Trafikverket har grovt uppskattat att resursbehovet inom BEST når en maximal nivå 2028 med cirka 6 900 yrkesverksamma, vilket är betydligt fler än vad som sannolikt finns att tillgå i dag. vår bedömning är att detta förhållande riskerar att leda till en överhettning som driver upp entreprenadkostnaderna.

Ytterligare förbättringsåtgärder behöver komplettera pågående initiativ

Trafikverkets ambition är att vara en attraktiv arbetsgivare med stärkt innovationskraft som erbjuder goda utvecklingsmöjligheter. Vi behöver säkra rätt bemanning och kompetens för att hantera en komplex anläggning och en ökad volym av investeringar och underhåll. Vi behöver även kunna tillvarata nya möjligheter som skapas genom teknikutveckling, digitalisering och automatisering. Genom konkreta initiativ behöver vi bidra till en god kompetensförsörjning i hela sektorn.

Trafikverket har bland annat tagit initiativ till ett kompetenscentrum för vägteknik som etablerades 2023, och även Järnvägscollege är etablerat och har mottagits positivt av branschen.

I maj 2025 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag om förslag till åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (Trafikverket 2025:055). Rapportens mer övergripande slutsatser är i mångt och mycket överförbara även till andra trafikslag. Vi fokuserar i rapporten på upphandling, prognoser och utbildning eftersom dessa aspekter är grundläggande för en fungerande och långsiktig kompetensförsörjning. I rapporten konstaterar vi att mycket av befintliga och pågående initiativ upplevs fungera väl, samtidigt som ytterligare förflyttningar behövs. Den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen bedöms finnas i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås i rapporten att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen. Att den långsiktiga kompetensförsörjningen till järnvägen är kritisk har även framhållits av Initiativet Omtag Svensk Järnväg, som anger att statusen på yrkesprogrammen behöver höjas.

På motsvarande sätt som i uppdraget ovan bedömer Trafikverket att det är nödvändigt att belysa kompetenssituationen även inom övriga trafikslag. Detta blir än viktigare ur ett totalförsvarsperspektiv.

10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer

I infrastrukturpropositionen är en prioritering från regeringen att möjligheter till alternativ finansiering ska prövas. Skrivningarna preciseras i direktivet till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan. Där beskrivs dels tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer, dels att regeringen avser att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Trafikverket gavs därför i uppdrag att återkomma med ytterligare underlag i dessa frågor i förslaget till nationell plan. Nedan beskrivs frågan om alternativa genomförandeformer. De tre utpekade objekten beskrivs översiktligt i avsnitt 12.3. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

Regeringen har bett om förslag på OPS-objekt

I direktivet betonar regeringen att syftet är att pröva om andra genomförandeformer kan ge effektivitetsvinster. Regeringen skriver: ”*Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör*

ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet."

I direktivet anges att Trafikverket ska ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS. Objekten ska företrädesvis vara på vägområdet, men kan även vara inom järnväg, och de ska ingå i förslaget till nationell plan. Minst 7 och högst 15 objekt ska föreslås. Några kriterier anges för urvalet och i korthet är de:

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten.

Slutligen anges att regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av OPS-objekt, och som också ska föreslå objekt för OPS. Utredaren tillsattes under våren 2025 (Dir. 2025:66).

Både renodlade OPS-lösningar och andra alternativa genomförandeformer föreslås

Vi har tolkat regeringens uppdrag som att de förslag på objekt som tas fram kan innehålla både projekt lämpliga för OPS-formen och sådana som genomförs i liknande former. För att få jämförelseobjekt till Trafikverkets gängse genomförande- och driftsformer bedömer vi att även andra typer av alternativa genomförandemodeller kan vara relevanta. Det kan gälla olika typer av samarbetsmodeller där den privata aktören får ett mer långtgående ansvar än i traditionell upphandling, exempelvis Trafikverkets alliansmodell. Ett annat exempel är när ett paket skapas av flera liknande mindre objekt, vilket ger möjligheter till upprepningseffekter.

Arbetet med att identifiera lämpliga objekt för OPS eller annat alternativt genomförande började med en analys av samtliga namngivna investeringsobjekt som har varit kandidater till att tas med i förslaget till nationell plan. Ett urval har därefter gjorts utifrån de kriterier som anges ovan om investeringens storlek, tydlighet i avgränsning och möjlighet att attrahera flera anbud vid upphandlingen. Dessutom har en grov bedömning gjorts av om det finns något som gör objektet särskilt lämpligt att genomföra som OPS eller annat alternativt genomförande. Det gäller exempelvis om objektet kan ge möjligheter att kombinera genomförandet med ett långsiktigt ansvar hos entreprenören för drift och underhåll och/eller om

det finns frihetsgrader i genomförandet. Även möjlighet till delfinansiering med avgifter har vägts in som ett urvalskriterium.

Vår ambition har varit att välja ut objekt som är av lite olika karaktär och i olika planeringsskeden, för att på så sätt få en objektsbank som kan ge erfarenheter av lite olika slag. Tyngdpunkten har legat i objekt som kommit relativt långt i planeringen, eftersom privata entreprenörer normalt är mindre villiga att gå in projekt i tidiga skeden där riskerna kan vara stora.

Nio objekt bedöms intressanta att gå vidare med

Vi har identifierat att följande objekt kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS):

Vägobjekt

- E4 förbifart Skellefteå (cirka 2,4 miljarder kronor)
- E4 Kongberget–Gnarp (cirka 2,7 miljarder kronor)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, sträckan trafikplats Gladö kvarn–trafikplats Slätmossen (cirka 4,7 miljarder kronor)
- Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro (cirka 1,2 miljarder kronor).

Järnvägsobjekt

- Tomteboda bangård (cirka 4,2 miljarder kronor, delar bör kunna lånefinansieras och betalas med serviceavgifter)
- Del av Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg (cirka 38 miljarder kronor för hela objektet)
- Del av Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), delen ny bana Olofström–Blekinge kustbana (cirka 2,9 miljarder kronor)
- Del av Värnamo–Jönköping/Nässjö, delen Byarum–Tenhult ny järnväg (cirka 2,7 miljarder kronor)
- Del av Hässleholm–Lund, två nya spår (cirka 32 miljarder kronor för hela objektet).

11 Kostnadsstyrning

Inom Trafikverket pågår ett prioriterat arbete inom områdena kostnadsstyrning, kostnadskontroll och kostnadseffektivitet. Arbetet gäller både investerings- och underhållsverksamheten och sträcker sig över flera områden. Syftet är att nyttja skattepengarna effektivt samtidigt som våra prognoser och kalkyler ska vara trovärdiga genom att ligga nära det faktiska utfallet.

Ett samlat program drivs för ökad kostnadsstyrning

För att följa utvecklingen inom området kostnadsstyrning drivs det sedan flera år ett program inom Trafikverket med uppgiften att regelbundet presentera en samlad bild över alla pågående aktiviteter inom området samt vid behov ta initiativ till nya åtgärder. Kostnadseffektivitet är dessutom ett av fem prioriterade målområden i Trafikverkets verksamhetsplan.

Situationen skiljer sig delvis åt mellan investerings- och underhållsverksamheten eftersom ny- och ombyggnationer genomförs som projekt och underhålls-verksamhet som processer. Detta är naturligtvis att förenkla bilden, men det visar på att det finns olika förutsättningar.

Historiskt har det inträffat kostnadsökningar i Trafikverkets investeringsobjekt som har uppmärksammats av bland annat Riksrevisionen och regeringen. Objekten blir dyrare, men det är ett mindre antal av dem som blir väsentligt dyrare. De största procentuella avvikelserna kan härledas till tidiga skeden samt att mindre objekt ökar mer i procent än stora projekt. De stora objekten ökar däremot mer i kronor. Vad gäller underhållsverksamheten är det minst lika viktigt att träffa budget, men också att kunna analysera kostnadsnivån för olika tjänster samt differenserna mellan kontrakterade och utförda mängder. Generellt sett gäller därmed behovet av en transparent, standardiserad och väl fungerande kostnadsstyrning både för investerings- och underhållsverksamheten.

För att ytterligare stärka vårt arbete med att vidareutveckla och förbättra processerna för kostnadskontroll har regeringen uppdragit åt myndigheten Trafikanalys att stödja Trafikverket genom att granska, analysera och följa utvecklingen. Vi ser ett stort stöd i Trafikanalys och upplever att det är en styrka att uppdraget sträcker sig över en längre tid.

Trafikverkets arbete med namngivna objekt utgår från regeringens beslut i tre olika steg. Det *första beslutet* fattas när regeringen fastställer den nationella planen. Det *andra beslutet* sker när ett namngivet objekt utretts och de övergripande planeringsförutsättningarna fastställts, vilket sker i det så kallade beslutet om förberedelse för byggstart. Det *tredje steget*, regeringens definitiva byggstartsbeslut,

fattas när Trafikverket slutfört planeringen och kunskapen om det namngivna objektet är tillräcklig för att slutligt upphandla och genomföra åtgärden.

Programmet innehåller en palett av åtgärder

Vägen till en bättre kostnadskontroll består av en palett av olika åtgärder. Vi arbetar därför med att utveckla grundkalkylerna, fånga upp kostnadsökningar redan i tidiga skeden, utreda mer grundligt innan det tas definitiva beslut, bedöma om planen som helhet är rimligt kostnadsbedömd utifrån tidigare erfarenheter, införa en riskreserv för de avvikelser som ändå kommer att inträffa samt slutligen använda möjligheten till att ompröva enskilda objekt vid kraftiga kostnadsökningar.

Trafikverket gör olika typer av kostnadsbedömningar under objektens levnad, från idéstadie till att anläggningen är öppnad för trafik. I tidiga skeden är osäkerheterna stora när det gäller både objektets utformning och omfattning, men allt eftersom bilden blir mer och mer detaljerad blir förutsättningarna tydligare och riskerna går då att bedöma och beräkna. Det finns därför ett behov av att systematiskt hantera osäkerheter och risker på ett strukturerat och enhetligt sätt genom objektens utveckling.

Osäkerhet karaktäriseras av brist på information för att förutsäga utfall. Det kan handla om situationer där vi inte vet vilka händelser som kan inträffa eller vilka konsekvenser de kan få. Risk, å andra sidan, är förknippat med situationer där vi har tillräckligt med information för att kunna beräkna sannolikheter och konsekvenser.

Olika metoder för kostnadsbedömningar tar hand om osäkerheter och risker på olika sätt och med en systematisk hantering blir arbetet transparent och spårbart. Det gör att olika metoder kan kalibreras mot varandra vilket skapar förutsättningar för att utvärdera resultat över tid och få en erfarenhetsåterföring som ger möjlighet att anpassa metoderna.

Det är avgörande att ha en tillräckligt bra uppfattning om kostnaderna i tidiga skeden för att kunna jämföra olika projekts samhällsekonomiska lönsamhet i ett prioriteringsskede. Vad olika objekt bedöms kosta är ett viktigt underlag vid beslut om vilka objekt som ska genomföras. Om kostnaderna för enskilda projekt är underskattade riskerar fel objekt att väljas ut för genomförande, vilket gör att den totala samhällsnyttan blir mindre än den kunde ha blivit.

Några nyheter är prioriteringskriterier, referensklassprognoser och riskreserv

För att stärka utredningsskedet och hitta den mest kostnadseffektiva lösningen har vi i arbetet med detta planförslag använt tydligare prioriteringskriterier än tidigare – se avsnitt 1.1. Sådana tydliga kriterier medför också att det blir tydligare för

uppdragsgivare och medborgare varför ett visst objekt prioriterats framför ett annat.

Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga skeden, trycker Trafikverket i denna planrevidering på att objekt i den andra halvan av planen ska ses som utredningsobjekt. Det innebär att regeringen tar definitiva beslut om genomförandet först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Då bygger beslutet på säkrare kunskap om utformning och kostnader. Det kräver att kostnadsbedömningar, innehållsförändringar och samhällsekonomiska underlag följs upp löpande för att kunna ligga till grund för beslut om genomförande eller omprövning.

Ett sätt att dra lärdom från tidigare erfarenheter av osäkerheter är en metod kallad referensklassprognoser. Ett utvecklingsarbete pågår inom Trafikverket och trots att underlagen har varit begränsade har det lett fram till viktiga reflektioner. Arbetet kommer därför att fortsätta med målet att etablera ytterligare ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Även om vi utvecklar metoderna för kostnadsbedömningar kommer det att inträffa kostnadsavvikelser. Därför kommer det att införas en central riskreserv som omfattar hela portföljen av namngivna investeringsobjekt – se avsnitt 7.3. Riskreserven ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsfördyringar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

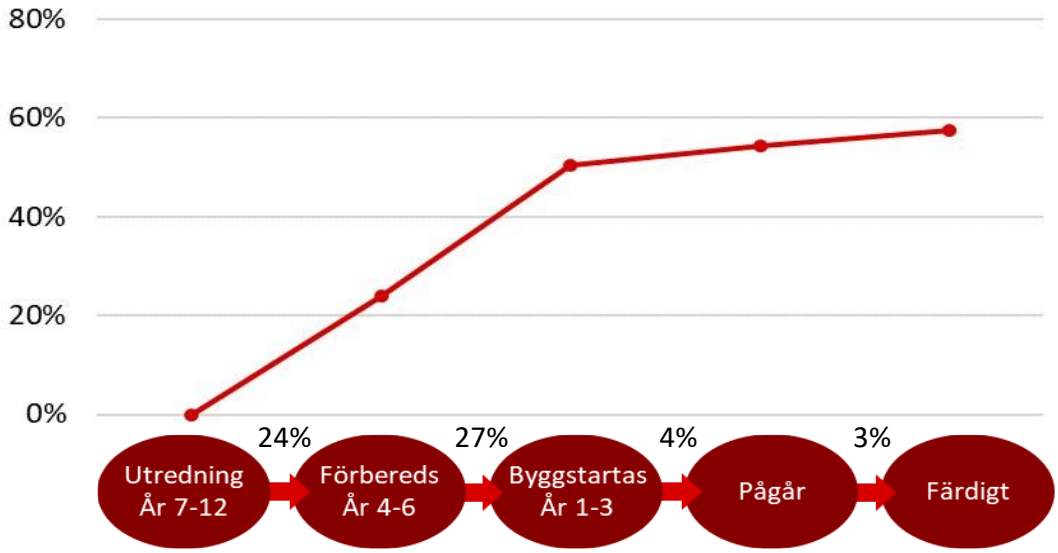
Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 49).

Figur 49. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj.

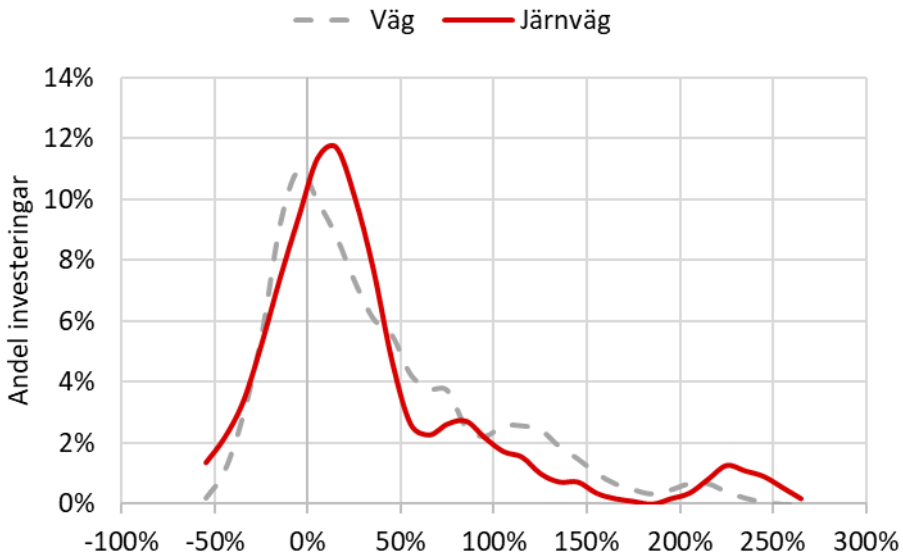
Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 50. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förstås förekommer variationer).



Figur 50. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 51.



Figur 51. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Om det inte görs används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är givetvis också angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar; om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget. Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för att planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat. Trafikverket utvecklade i det senaste inriktningsunderlaget (2024:003) hur detta lett till de problem med kostnadsökningar och felallokerade offentliga resurser som skisserats ovan. Riksrevisionen (2023:25) hade redan tidigare påpekat denna problematik. Regeringen har i såväl infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) som direktivet till ny nationell plan (LI2025/00640) understrukit att denna praxis måste förändras. Planeringsprocessen måste fungera som avsett: investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas.

Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt – se avsnitt 7.1.

Ett antal ytterligare åtgärder pågår

Några exempel på genomförda och pågående åtgärder i vårt utvecklingsarbete för att nå en förbättrad kostnadsstyrning är:

- kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare där alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022 (och de flesta senare än så)
- införandet av revisionsmöten för beslutsfattande om avvikelser för namngivna objekt i tidiga skeden
- en förbättrad orsakskategorisering vid beslutsfattande om avvikelser
- utveckling av referensklassprognoser för kostnadsjämförelser med tidigare genomförda projekt
- införande av halvtidsavstämningar i stora projekt
- nyttjande av oberoende granskare samt
- utveckling av standardiserade och industrialiserade anläggningsdelar.

Under arbetet med förslaget till plan har även några specifika åtgärder genomförts för att få mer träffsäkra kostnadsestimat för investeringar i tidiga skeden. Det

handlar bland annat om att alla kalkyler ska vara uppdaterade senast 2022 samt att alla investeringar med innehållsmässiga eller kostnadsmässiga förändringar först måste ha prövats enligt utvecklade interna rutiner.

Utvecklingen fortsätter för att ytterligare stärka kostnadsstyrningen

Vi håller på att införa systematiska analyser av livscykelkostnader, för att ge underlag för val av lösning utifrån ett samlat perspektiv och inte enbart baserat på investeringskostnader. Det innebär en summering av alla kostnader som en tillgång alstrar under sin livstid från koncept (*planläggning*), utveckling (*projektering*), realisering (*byggande*) och användande (*drift och underhåll*), men också kostnader för rivning och avveckling.

Ett annat pågående utvecklingsområde är att ta fram nyckeltal som visar det generella kostnadsläget och hur vårt kostnadsläge står sig i relation till internationella nivåer samt hur kostnaderna för en anläggningsdel utvecklas över tid. Även inom underhållsverksamheten kommer vi att ta fram nyckeltal som kan användas för att bedöma kostnaden för olika typer av tekniska lösningar.

För att kunna använda ekonomisk information som underlag vid beslut behöver den finnas tillgänglig och vara möjlig att aggregera och sammanställa för analys. En inventering har genomförts av var data lagras och det pågår ett arbete med att utveckla automatiserade systemlösningar för analys- och beslutsstöd. För att få ut störst möjliga nytta av systemstöden behöver tekniken kompletteras med arbetssätt för effektiva datadrivna analyser.

Trots att de största kostnadsavvikelserna sker i tidiga skeden inom investerings-verksamheten behöver projektstyrningen säkerställas även under skeden när anläggningarna produceras eller underhålls. Trafikverket ska därför bedriva verksamheten med högsta möjliga kostnadseffektivitet genom hela livscykeln för att optimera resursanvändningen över tid.

12 Ekonomiska ramar och finansiering

I detta kapitel sammanfattas Trafikverkets förslag till nationell plan i ekonomiska termer. Tabell 37 visar hur planeringsramen har fördelats på olika poster. Kapitlet beskriver också tillkommande medel utöver den anslagsfinansierade planeringsramen och vad de används till.

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 i enlighet med riksdagens beslut. Ramarna är uttryckta i prisnivå 2025. Till vidmakthållande av statliga järnvägar ska 210 miljarder kronor användas. Till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskild väghållning ska 354 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 6. Till utveckling av transportsystemet ska 607 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 7. Där beskrivs även hur prioritering av medlen har skett. Förslaget innehåller en riskreserv för namngivna investeringar uppgående till 39 miljarder kronor eller 10 procent av de namngivna investeringarna. Förslaget innehåller också utökade medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Vissa medel för förvaltning som tidigare ingått i den ekonomiska ramen kommer fortsättningsvis att hanteras inom anslag 1:3 Trafikverket i de årliga budgetarna. I propositionen (2024/25:28) *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* flyttades 59 miljarder kronor i prisnivå 2023 för detta ändamål till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket har därefter i budgetunderlaget för 2026–2028 redovisat behov av ytterligare flytt av medel till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket redovisade även andra förslag till ändringar av anslagsstrukturen som kan påverka planförslaget och fördelningen mellan de olika delarna av planeringsramen. Trafikverket särredovisar därför vissa poster som är aktuella för eventuell justering.

Planeringsramen omfattar, liksom i inriktningsunderlaget för 2026–2037, inte anslagsposten för civilt försvar på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt inte anslag för trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg. För anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingår endast anslagsposten Driftsbidrag till flygplatser. Trafikverket redovisar i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

Regeringen har också bedömt att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor.

Trafikverket har i arbetet med förslaget till nationell plan förutsatt att ingående överföringsbelopp hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut

om nationell plan, det vill säga att anslagssparande på anslagsposter som finansierar investeringar och vidmakthållande fortsatt disponeras.

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastruktur-investeringar och återbetalas med anslag. Trafikverket beaktar de räntesatser som lånen är bundna till hos Riksgälden. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhets-marginal för oväntade räntehöjningar.

Driftsbidrag till flygplatser beskrivs närmare i avsnitt 7.7.

Tabell 37. Planeringsram för år 2026–2037. Miljoner kronor.

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	**Belopp**
Vidmakthållande av transportsystemet	
Vidmakthållande väg, varav:	**354 000**
Drift och underhåll av vägar	243 000
Större reinvesteringar vägar (>300 mnkr)	40 000
Bärighetsåtgärder (av investeringskaraktär)	29 500
Övriga bärighetsåtgärder	11 500
Statlig medfinansiering av enskild väghållning	30 000
Vidmakthållande järnväg, varav:	**210 000**
Vidmakthållande järnväg	143 100
Vidmakthållande signalåtgärder	20 000
Större reinvesteringar järnväg (>300 mnkr)	45 000
Bidrag Inlandsbanan AB	1 900
Summa vidmakthållande av transportsystemet	**564 000**
Utveckling av transportsystemet	
Större investeringar i nationell plan (>150 miljoner kronor), varav	**431 900**
ERTMS inklusive signal (järnväg)	32 100
Övriga större investeringar järnväg	277 400
Större investeringar väg	58 600
Större investeringar sjöfart	24 500
Riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 miljoner kronor), varav	**70 000**
Trimning (inkl. teknikutveckling	30 600
Miljö	16 400
Trafiksäkerhet	20 000

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	Belopp
ERTMS ombordutrustning	3 000
Regional plan	**60 600**
Övrig verksamhet, varav	**42 000**
Forskning och innovation	7 400
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Stadsmiljöavtal	4 700
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa Utveckling av transportsystemet	**604 500**
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. driftsbidrag till flygplatser	**607 000**
Total planeringsram	**1 171 000**

12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram

Planeringsramen om 1 171 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel, huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Det bör dock påpekas att intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter är helt och hållet kopplade till investeringar som har särskild finansieringslösning och därför inte kan intecknas för andra behov och brister i den nationella planen om inte riksdag och regering särskilt beslutar om det. På motsvarande sätt kan de banavgifter som anges i Tabell 38 endast användas för att finansiera drift, underhåll och reinvesteringar inom järnväg. Ytterligare information om banavgifter finns nedan.

EU-bidrag till statlig infrastruktur redovisas under rubriken alternativ finansiering nedan.

Tabell 38. Tillkommande finansiering utöver planeringsram år 2026–2037. Miljoner kronor.

Tillkommande finansiering utöver planeringsram	Belopp i miljoner kronor
Banavgifter	34 500
Trängselskatt, anslag (produktion)	23 700
Trängselskatt lånedel (produktion)	18 100
Medfinansiering	23 500
Summa tillkommande medel	**99 800**

Banavgifter beräknas till drygt 34 miljarder kronor

Det samlade banavgiftsuttaget i planförslaget följer det underlag som Trafikverket presenterade i inriktningsunderlaget (34 200 miljoner kronor) och kvarstår med en viss uppräkning till 34 500 miljoner kronor som vår bästa estimering även efter att regeringsuppdraget för banavgifter slutredovisades den sista juni 2025.

Beräkningarna i regeringsuppdraget visar att kostnaderna som järnvägstrafiken orsakar sannolikt är högre än dagens banavgifter och att avgifterna sannolikt måste höjas. Trafikverket menade dock att ytterligare analyser och kvalitetssäkring behöver utredas innan något beslut kan fattas om att förändra storleken på banavgifterna. Trafikverket föreslog även en statlig utredning som belyser det bredare näringslivsperspektivet. Det betyder att det samlade banavgiftsuttaget för den kommande planperioden kan komma att justeras tidigast under våren 2026 i samband med järnvägsnätsbeskrivningen för tågplan 2028.

Trängselskatt och infrastrukturavgift tas ut på några platser

Trängselskatt, som har införts i Stockholm och Göteborg, ska bidra till att minska trängseln och förbättra miljön i de båda storstäderna. Efter avdrag för drift och administration av systemen används intäkterna i enlighet med de avtal som tecknats. Avtalen omfattar åtgärdspaket där upplåning görs för att finansiera delar av genomförandet, som inte direkt kan finansieras med trängselskatt. Därefter betalas amorteringar och räntor med intäkterna från trängselskattesystemet. Intäkterna i Stockholm finansierar på detta sätt E4 Förbifart Stockholm tillsammans med medel som avsatts i den nationella planen, och ytterligare ett tjugotal väginvesteringar i länet samt bidrag till tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet är utformat med en likartad konstruktion, där tillskott från regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet finansierar överenskomna åtgärder upp till femtio procent. Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmstunneln, Västlänken och en del av Götaälvbron. De kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken, exklusive återbetalningar från entreprenören, föreslås finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Det innebär att trängselskatt och regional medfinansiering kommer att finansiera femtio procent av totala kostnaden för paketet. De ökade kostnader som uppstått föreslås finansieras till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag. Givet att de prognoser på kostnadsökningar i Västlänken, inklusive de krav som kommer att ställas på entreprenören om återbetalning, faller ut innebär det att medel från trängselskattesystemet behöver tas ut under ytterligare 7 år för att finansiera Västsvenska paketet. Trafikverket kommer att återbetala lånen på cirka 32 år. (Beräkningarna baseras på att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal.)

Investeringsbeloppet för statliga investeringar som finansieras med trängselskatt och lån beräknas uppgå till cirka 41,8 miljarder kronor. Finansieringen av dessa investeringar, fördelat på finansieringskällor, framgår av Tabell 39. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 39. Finansieringskällor för objekt som ska finansieras av trängselskatt 2026–2037. Miljoner kronor.

Objekt	Förbifart Stockholm	Övriga objekt i Stockholm[1)]	Västsvenska paketet[2)]	Summa
Finansiering med trängselskatt, direkt	1 400	16 600	5 700	**23 700**
Lån som återbetalas med trängselskatt	10 100	3 400	4 600	**18 100**
Summa	**11 500**	**20 000**	**10 300**	**41 800**

1) Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatt (inkl. tunnelbanor)

2) Avseende Västsvenska paketet föreslår Trafikverket att kostnadsökningen kopplat till Västlänken ska fördelas med samma finansieringsprinciper som grundavtalet, vilket innebär att trängselskatt och regional medfinansiering ska finansiera hela paketet inkl. de ökade kostnaderna med 50%.

Intäkter genom infrastrukturavgifter avseende bron över Sundsvallsfjärden, bron över Motalaviken och bron över Skurusundet beräknas till cirka 1,7 miljarder kronor perioden 2026–2037. Intäkterna används för att täcka kapitalkostnaderna för dessa genomförda investeringar.

Lånebehov finns för investeringar som finansieras med trängselskatt

Regeringen anger att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037 i 2025 års prisnivå. Det finns en osäkerhet kring nivån på planeringsramen vilket bland annat beror på kostnadsökningen i Västsvenska paketet. Detta innebär att en översyn och revidering av planeringsramen behöver göras efter att förslaget till nationell plan är redovisat. Trafikverket avser att återkomma efter den analysen.

För åren 2026–2037 bedöms Trafikverkets lånebehov för vissa väg- och järnvägsinvesteringar som finansieras med trängselskatt uppgå till cirka 18,1 miljarder kronor. Upplåning görs hos Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt nedanstående tabell. Lån används dels för att täcka produktions-

kostnader, dels för att täcka drift- och administrationskostnader och kapitalkostnader. Amortering av lån görs med framtida trängselskatter.

Tabell 40. Lånebehov under planperioden 2026–2037. Prisnivå 2025. Miljoner kronor.

Objekt	Belopp
Förbifart Stockholm samt övriga objekt som finansieras med trängselskatt	13 500
Västsvenska paketet	4 600
Summa	**18 100**

I planförslaget ingår inga lånefinansierade objekt där lånen återbetalas med infrastrukturavgifter. Utredning pågår dock angående Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård, avseende eventuell lånefinansiering av serviceinfrastruktur. Kapitalkostnaden beräknas återbetalas med avgift. Lån tas via Riksgälden.

Medfinansiering med 23,5 miljarder kronor förutsätts

Medfinansiering innebär att kommuner, regioner och företag bidrar till att finansiera eller delfinansiera statlig infrastruktur. Under planperioden förväntas medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 23,5 miljarder kronor varav 15,4 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 4,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 3,8 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

I det här sammanhanget räknas inte finansiering från regionala planer som medfinansiering. Medfinansiering genom bidrag utgår från bidragsgivarens nytta och avser i första hand tillägg eller förbättringar i projekt som Trafikverket ändå planerar att genomföra. Möjligheten till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) skapas företrädesvis i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts vad avser utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Medfinansieringens syfte är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerar självständigt.

I Trafikverkets förslag ingår bland annat ett antal medfinansieringsobjekt redan från plan 2022–2033 som förutsätter 100 procents medfinansiering. Motiven är ökad möjlighet till exploatering avseende objekt Väröbacka station (Varbergs kommun), att möjliggöra bostadsutvecklingen avseende objekt E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (Uppsala och Knivsta kommun) samt stadsutveckling längs södra älvstranden avseende objekt Järnvågen med överdäckning av E45 (Göteborgs

stad). Kiruna ny järnvägsstation, alt. Väst (LKAB) förutsätter full finansiering med hänsyn till ersättning av befintlig infrastruktur enligt minerallagen (1991:45).

I förslaget ingår även medfinansieringsobjekt från plan 2022–2033 som förutsätter delvis medfinansiering. Det gäller bland annat:

- Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke med motivering som stadsmiljöutveckling och nya bebyggelseområden i stråket (Västra Götalandsregionen och kommunerna Göteborg, Mölndal, Härryda)
- Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 med motivering som regional utveckling och bättre förutsättningar för omvandling av omkringliggande område (Norrköpings kommun)
- Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet med motivering som anpassning av åtgärden genom att järnvägen går i tunnel genom centrala Sundbyberg (kommunerna Solna och Sundbyberg)
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana med motivering som att öka transportkvalitén för godstrafiken (kommunerna Älmhult, Osby, Olofström och Karlshamn)
- Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) med motivering som bostadsbyggande (Uppsala kommun)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn med motivering som ökar möjligheterna för bostadsutveckling, minska barriäreffekter och omgivningspåverkan genom att förlägga del av vägen i tunnel genom Glömstadalen (Huddinge kommun).

Det finns även möjlig medfinansiering för de objekt som ligger i senare skede och ska utredas och eventuellt föreslås i samband med kommande byggstarts-rapporteringar.

Sverige kan också ansöka om finansiering av infrastruktur från Nato Security Investment Program (NSIP). Det finansierar uppbyggnad av militär infrastruktur och förmågor som behövs för att Natos försvarsplaner ska kunna genomföras. Medlemsländerna kan ansöka om finansiering för investeringar som bidrar till alliansen som helhet. Investeringarna måste överstiga det nationella behovet och vad som kan förväntas bekostas av ett enskilt medlemsland. Trafikverket har kunskap om behov och brister utifrån militär rörlighet. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar ska dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ingår därför inte i förslaget till nationell plan.

Förskottering med 1,5 miljarder kronor förväntas

Genom förskottering (lån) från kommuner, regioner eller företag kan byggandet av statlig infrastruktur tidigareläggas, om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen för transportinfrastruktur och de regionala transportinfrastrukturplanerna. Under planperioden förväntas medfinansiering genom räntefria lån, så kallad förskottering, med cirka 1,5 miljarder kronor varav 0,7 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 0,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 0,5 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

För pågående objekt och objekt som föreslås få byggstarta inom år 1–3 under planperioden ingår inga planerade förskotteringar. Förskotteringar som erhölls före planperioden planeras återbetalas under år 2025.

Goda möjligheter bedöms finnas för EU-finansiering

Trafikverket söker medel från EU för projekt inom TEN-T. Medlen söks ur Fonden för ett sammanlänkat Europa som på engelska heter CEF (Connecting Europe Facility). Dessa medel betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. EU anordnar bidragsutlysningar och om Trafikverket har lämpliga projekt som uppfyller utlysningarnas kriterier kan bidrag erhållas.

Det är i nuläget svårt att göra en bedömning av storleken av dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare. Vi är också beroende av att lämpliga projekt faller inom ramen för vad som är sökbart. Förslaget till ny CEF-förordning som presenterades av EU-kommissionen i juli 2025 ska förhandlas innan ett antagande, vilket gör att dess inriktning i för Sverige viktiga delar kan komma att ändras. I förslaget är dock budgeten för programperioden 2028–2034 dubblerad jämfört med innevarande programperiod. Dessutom ingår en kraftigt utökad post för projekt inom militär rörlighet, vilket är ett område där Trafikverket vid tidigare utlysningar har haft betydande framgång. CEF väntas därför fortsatt vara en viktig finansieringskälla för Trafikverket och infrastruktur i Sverige, där det bör finnas goda möjligheter till CEF-finansiering motsvarande dagens nivåer under perioden 2026–2037. Den bedömningen utgår från faktorer som reviderad TEN-T-förordning, Natomedlemskapet, beslutad nationell plan med mera.

Inom Trafikverket ses arbetet med EU-finansiering över, särskilt med fokus på utveckling av ansökningsprocessen. I det arbetet ska det genomföras förändringar som gör att Trafikverket är mer samspelt i arbetet med EU-finansiering. Arbetet ska utgå från slutsatser i utredningsarbete riktat mot EU-finansiering som genomfördes 2025. Notera också att enligt nu gällande regler ska slutrapportering ske inom 60 dagar från CEF-projektets slutdatum, vilket är ett kraftigt förkortande jämfört med projekt som startade inom föregående programperiod (fram till 2021) där det gick

att vänta i upp till ett år efter slutdatum innan slutredovisning. Därtill kommer Trafikverkets nyinrättade internationella sekretariat få betydelse i ett fortsatt utvecklingsarbete. Parallellt behöver samverkan ske med Regeringskansliet med målet att utveckla det gemensamma strategiska arbetet med EU-finansieringen inför nästa programperiod.

Medel kan erhållas såväl för objekt i nationell plan som för objekt utanför nationell plan och dessa medel fördelas på olika anslagsposter. Nytt från 2026 är att eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur *inom* nationell plan inte kommer att utöka den ekonomiska ramen, utan anslagen kommer att minskas i motsvarande grad som bidrag erhålls. Erhållna EU-bidrag till objekt *utanför* nationell plan minskar dock inte övriga anslag utan är tekniskt sett att betrakta som tillkommande medel.

12.3 Alternativ finansiering

I direktivet till Trafikverket om nationell plan beskrivs tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer. Nedan sammanfattas vår syn på dessa. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

OPS kan vara lämpligt på Malmbanan

Trafikverket ska enligt direktivet arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå. Trafikverket ska även pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket har en löpande dialog med intressenter och transportörer som utnyttjar Malmbanan på lokal, regional och nationell nivå.

Vår bedömning är att på Malmbanans södra del (Luleå–Boden) kan genomförandet av åtgärder med fördel arrangeras i mer utvecklade former, men sannolikt utan att innefatta finansiering som tillhandahålls uteslutande av den utförande parten, vilket ofta ställer sig dyrt jämfört med statlig finansiering. Om det slutligen går att motivera att införa höjda banavgifter på denna södra bandel för framför allt det tyngsta godstransportsegmentet, skulle detta dock eventuellt kunna vara en finansiell bas för att pröva olika privata finansieringsalternativ.

Trafikverket genomför inom ramen för gällande nationell plan flera åtgärder på Malmbanans norra del (Boden–Riksgränsen). Här kan alternativa genomförandestrukturer tänkas om ytterligare åtgärder ska genomföras. Här är det dock angeläget att först noga analysera vilka åtgärder som är motiverade, från ett verksamhetsperspektiv för de transportköpande företagen och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Med en tillräckligt stor risktäckning från statens

sida, genom direkta statliga garantier, eller med garantier för ett jämnt kassaflöde till ett bolag som tar på sig att genomföra ett projekt och ett förvaltningsansvar på Malmbanan kan dock med stor sannolikhet mer omfattande åtgärder, som är rimliga och effektiva, genomföras i alternativa former, som OPS.

Sammanfattningsvis förefaller ett fortsatt statligt engagemang i Malmbanan även framöver som det mest sannolika, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation.

Förhandlingen om Östlig förbindelse

Trafikverket ska enligt direktivet ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm. Regeringen gav tidigare under 2025 en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (LI2025/00593).

Trafikverket har tagit fram efterfrågat underlag på uppdrag av förhandlingspersonen. Regeringsuppdraget avslutades den 30:e juni 2025, utan att några klargöranden kunde redovisas. Regeringen har den 18 september 2025 beslutat att ge en ny förhandlingsperson i uppdrag att fortsätta arbetet med att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget från regeringen ingår även att teckna en avsiktsförklaring som klargör förutsättningarna för genomförande och finansiering av projektet Östlig förbindelse. Uppdraget ska redovisas den 18 november 2025.

Östlig förbindelse ingår inte i förslaget till nationell plan. Trafikverket och Sverigeförhandlingen gjorde under 2016–2017 relativt omfattande analyser av möjligheten och lämpligheten av att genomföra Östlig förbindelse som ett OPS-projekt med brukarfinansiering. Sverigeförhandlingen[45] konstaterade att investeringsobjektet Östlig förbindelse inte uppfyller de prioriteringsgrunder som erfarenheter från Norge redovisat som lämpliga för en OPS. Skälet är bland annat att investeringsvolymen för Östlig förbindelse vida överstiger lämplig storlek samt att projektet ligger i en komplex storstadsmiljö som inte kan avgränsas utan att få oönskade effekter.

Ett antal åtgärder i Öresundsregionen kan finansieras av intäkter från Öresundsbron

Trafikverket ska enligt direktivet föreslå åtgärder lämpliga att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter samt peka på åtgärder som är möjliga att skynda på med dessa medel.

[45] Slutrapport från Sverigeförhandlingen, Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbyggande, SOU 2017:107.

Med Öresundsbrons svenska intäkter menas här mer precist Svedabs utdelningsbara medel. Öresundsregionen har i Trafikverkets utredning definierats som järnvägssystemet i region Skåne, samt för Södra stambanan en större geografi upp mot Alvesta, och för det övergripande vägsystemet primärt de västra delarna av Skåne. Detta infrastruktursystem knyter funktionsmässigt an till Öresundsbron och därmed återförs intäkter från Öresundspassager till åtgärder som kommer dessa resenärer och dessa transportörer till gagn. En viss flexibilitet i definitionen av Öresundsregionen föreslås och istället för att låsa intäkterna till en fast geografi är det viktigt att resonera om funktioner som kan förbättras.

En överslagsmässig beräkning som Svedab redovisat tyder på att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på cirka 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års penningvärde. Samlat kan det för denna period om 18 år kalkylmässigt finnas omkring 25 miljarder kronor som skulle kunna disponeras för tillkommande åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar.

Trafikverket föreslår åtgärder som kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel. Dialog har skett med Svedab, Öresundsbron, Region Skåne och Handelskammaren. Analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader behöver i flera fall fördjupas. Förslaget har inte överskridit den enligt uppgift skattade volymen medel som Svedab kan komma att dela ut under perioden. Möjliga åtgärder utöver vad som ingår i förslaget till nationell plan kan vara:

- Trimningsåtgärder E6 (ITS, trafikplatser/ramper, additionskörfält, etc.), cirka 0,5 miljarder kronor
- Förbigångsspår Södra stambanan - paket om fyra åtgärder (Alvesta–Hässleholm och Nässjö–Alvesta), cirka 0,8 miljarder kronor
- Anpassningar för nya och längre tåg (plattformar, signal, etc.), ännu inte kostnadsbedömt
- Skånebanan Attarp–Kristianstad, dubbelspår, cirka 2,5 miljarder kronor
- E65 Skurup–Ystad, 2+2, samt trimningsåtgärder och trafikplatsombyggnader, ännu inte kostnadsbedömt
- E22 Fogdarp–Hörby, ännu inte kostnadsbedömt
- Rv 11 Malmö–Staffanstorp–Dalby, 2+2, ännu inte kostnadsbedömt och ytterligare utredningar behövs.

Förslaget bör som Trafikverket ser det inte låsa förutsättningarna för en eventuell kommande förhandling med olika parter i den svenska delen av Öresundsregionen om lämpliga åtgärder. Regeringen kan om den finner det lämpligt tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras

via Svedabs utdelningsbara medel över tid. Ett sådant paket bör följa de principer, den geografi och de åtgärdsområden som nämnts ovan. För en fördjupad redovisning hänvisas till Trafikverkets utredning ”Åtgärder möjliga att finansiera via Öresundsbrons svenska intäkter” (Publikationsnummer 2025:124) på Trafikverkets hemsida.

Det finns ytterligare objekt som kan vara lämpliga för alternativ finansiering

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa om vi bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

Vi konstaterar att det finns ett antal objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer. För några av dessa har aktörerna tagit fram utredningar som beskriver möjliga OPS-upplägg med alternativ finansiering. Sådana objekt är till exempel:

- Stockholm–Oslo 2.55
- Inlandsbanan
- Oslo–Göteborg
- Kringåtgärder Sydostlänken
- Helsingborg–Helsingör
- Botniska korridoren (godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan)
- Upprustning av Västerdalsbanan
- Förbifart Örnsköldsvik
- Dubbelspår Luleå–Boden.

Ovan angivna objekt finns inte med i förslaget till nationell plan. Under arbetets gång har dialog förts med aktörer som arbetar med dessa objekt. Ytterligare dialog och utredningar behöver dock genomföras om det mer i detalj ska undersökas vilka möjligheterna är att realisera dem utan statlig medfinansiering.

Referenser

- Arlandasamordningen. Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. SOU 14 november 2024.
- Produktivitetskommissionen (2024). *Goda möjligheter till ökat välstånd – Delbetänkande av Produktivitetskommissionen*. SOU 2024:29.
- Riksrevisionen (2025). *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken*. RiR 2025:11.
- Trafikanalys (2024). *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – Delredovisning*. Rapport 2024:5.
- Trafikverket (2024). *Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*. TRV 2023/70321.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter*. TRV 2023/75532.
- Trafikverket (2024). *Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Trafikverkets flygprognos 2045/2065*. Publikationsnummer: 2024:072.
- Trafikverket (2024). *Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling*. TRV 2022/123008.
- Trafikverket (2024). *Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö*. TRV 2024/115021.
- Trafikverket (2024). *Strategi för rangerbangårdar: underlag för revidering av nationell plan*. TRV 2024/89434.
- Trafikverket (2024). *Digitalisering av sjöfart*. TRV 2023/81676.
- Trafikverket (2024). *Prioriterad utredning Stockholm C och Tomteboda bangård – Delrapport 1*. TRV 2023/41735.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.

- Trafikverket (2024). *Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda*. TRV 2024/44452
- Trafikverket (2024). *Regeringsuppdrag Delelektrifiering*. TRV 2023/66465.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll – på väg mot ökad operativ förmåga*. TRV 2023/90568.
- Trafikverket (2024). *Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland*. TRV 2023/76671.
- Trafikverket (2024). *Uppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket*. TRV 2022/106118.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.
- Trafikverket (2024). *RAPPORT Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser*. TRV 2023/125568.
- WSP. Konsekvenser av omprövning av infrastrukturobjekt – för regional och kommunal planering. 2025-01-08.

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning

Här redovisar vi den ekonomiska sammanställningen av planförslaget.

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
													2026-2037					Total																			
Vidmakthållande									564 000	564 000	598 500	598 500		34 500					34 500			1 367															
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001	Vidmakthållande väg	243 000	243 000	243 000	243 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001a	Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	40 000	40 000	40 000	40 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (investeringskaraktär)	29 500	29 500	29 500	29 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (övriga)	11 500	11 500	11 500	11 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV004	Statlig medfinansiering av enskilda vägar	30 000	30 000	30 000	30 000																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ001	Vidmakthållande järnväg	143 124	143 124	177 624	177 624		34 500					34 500																	
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ004a	Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	45 000	45 000	45 000	45 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	UHJ005	Vidmakthållande, signalåtgärder	20 000	20 000	20 000	20 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR204b	Bidrag till Inlandsbanan	1 876	1 876	1 876	1 876																									
Övrig verksamhet									39 768	39 768	39 808	39 808			40					40		1 367															
				Väg	Hela Landet	Hela landet	SC012	Räntor och amortering för investering, väg	2 513	2 513	2 513	2 513																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA006	Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	21 844	21 844	21 844	21 844																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR204a	Ersättning till Öresundsbro Konsortiet	5 490	5 490	5 490	5 490																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR203	Forskning och innovation utveckling	7 400	7 400	7 440	7 440			40					40																	
				Luftfart	Hela Landet	Hela landet	LUFT001	Driftbidrag Icke statlig flygplatser (1)	2 520	2 520	2 520	2 520																									
Övriga investeringar									74 695	74 695	80 322	80 322			4 260		1 367			4 260		1 367															
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823	Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) (2)	3 547	3 547	3 547	3 547																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823a	Ultunalänken, kollektivtrafiksatsning (stadsmiljöavtal)	1 148	1 148	2 515	2 515					1 367					1 367															
varav övriga investeringar (<150 mnkr)									70 000	70 000	74 260	74 260			4 260					4 260																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1820	Trimning / tillgänglighetsåtgärder	30 600	30 600	34 200	34 200			3 600					3 600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1821	Säkerhetsåtgärder	20 100	20 100	20 700	20 700			600					600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1822	Miljöåtgärder	16 300	16 300	16 360	16 360			60					60																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR2605	ERTMS, ombordsutrustning	3 000	3 000	3 000	3 000																									
Investeringar i regional plan									60 590	60 590	68 162	68 162	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	R-999x	Regionala planer övriga	57 087	57 087	64 659	64 659	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																	
				Väg	Skåne		SVF1811a	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar), samfinans	242	242	242	242																									
				Järnväg	Skåne	Malmö närområde	SVF1812a	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	94	94	94	94																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801a	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	1 107	1 107	1 107	1 107																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803a	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	321	321	321	321																									
				Järnväg	Stockholm		SVF1802a	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	1 350	1 350	1 350	1 350																									
				Väg	Västra Götaland		SVF1808a	Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	14	14	14	14																									
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1809a	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	66	66	66	66																								Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans		
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1806a	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	308	308	308	308																									
Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)									431 947	662 293	511 799	880 903	22 663	15 303	15 406	4 960	21 520	49 709	59 802	22 189	7 486	49 081										723 664					
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR203	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	19	19	23	23			4					4														4-TEN-Delvis				

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													2026-2037																								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR200	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	25	25	25	25																				4-TEN-Delvis				
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR200	Fjärrstyrning av järnväg	30	1 503	30	1 516								13	0	0										1 440	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	TRV011	Kraftförsörjning	2 558	8 054	2 581	8 165				24					101	10										8 165	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1803	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	779	906	779	906																				906	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR202	Nationellt tågledningssystem	181	1 841	181	1 841																				1 789	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1802	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering	8 182	12 342	8 182	12 342																				8 844	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1809	Teletransmissionsanläggning	1 805	4 056	1 984	4 481					179				247	179										4 441	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801b	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	428	536	428	536																				532	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801a	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	140	142	140	142																				936	4-TEN-Delvis	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	5 087	5 186	5 087	5 186								0			30%	4 667	7 260	-	-				FU	ULK	5 153	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
07-Obundna	Pågående		Prio. kat. 3	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2201	Sjöfartsverkets isbryttarflotta	8 300	8 300	8 300	8 300																				4 857	-	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	JSY1801	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	61	75	118	143				57				0	69		12%	126	160	198	1,0	0,9	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	163	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Blekinge	E22	VSO008a	E22 Björketorp (Ronneby Ö)-Nättraby	1 416	1 473	1 416	1 473											12%	1 296	1 650	902	0,7	0,5	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 353	3-TEN-Överg	-	E22 Ronneby Ö Nättraby	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Blekinge Kronoberg Skåne	(Älmhult) - Olofström	JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana [6]	6 486	6 654	7 716	7 890			922	182	126			927	182	126	19%	6 391	9 389	-5 337	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plalt	FKS	6 490	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	BVST016	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	9	616	9	641									24	1										570	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	JM1812	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	10	222	10	222									0		14%	191	253						BH	FKS	167	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	JM1806	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid [7]	221	325	221	325									0		19%	263	387	1 075	3,3		Förbättring	Lönsam	BH	FKS	312	-	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Dalarna	E16	VM066	E16 Borlänge-Djurås	691	1 012	695	1 029					4				13	4										1 008	-	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E45	VM001	E45 Vattnäs-Trunna	561	621	561	621											20%	499	744	163	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	512	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	4 000	15 455	4 000	15 791								0	336		13%	13 738	17 843	-10 030	-0,7	-0,8	Försumbar	Robust olönsam	Plgr	FKS	8 948	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JTR1804i	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	173	173	173	173											30%	156	242	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	E4	VM034	E4 Kongberget-Gnarp	2 597	2 741	2 597	2 741											19%	2 220	3 261	220	0,1	-0,1	Försämring	Nära noll	Plfh	FKS	2 728	1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	JM1808	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder [7]	76	147	76	148									0		9%	134	161	-38	< 0		Försumbar	Olönsam	BH	FKS	125	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Örebro Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	JSM208	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	595	1 066	595	1 066										0										1 066	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Halland	Västkustbanan	BVGB015	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	236	9 078	236	9 916								514	231	93										6 262	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA1801	Halmstad C/bangård	584	621	947	1 023			282	81				302	101	0	20%	819	1 228	511	0,6	0,3	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	1 121	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2206	Väröbacka station [3]			139	150			139					150	0		30%	135	211						ÅVS	Schablon	186	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	24	31	96	123			28	44				34	57		16%	103	143	934	3,5	3,2	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS	147	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JTR1804d	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	406	407	406	407											30%	366	570	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Jämtland	E45	VM051	E45 Rengsjön-Älvros	165	343	165	343																				267	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall								Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ						
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	3 319	3 370	3 712	3 870			200	193				200	300		17%	3 212	4 528	908	0,2	0,0	Förbättring	Lönsam	Flera	FKS	3 443	-	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 40	VSO033	Rv 40 förbi Eksjö	409	446	450	486			41					41			10%	438	535	184	0,5	0,3	Försumbar	Lönsam	Plgr	FKS	420	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	YSY007	Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö-Mon	375	411	375	411											18%	339	483	133	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	294	-	-	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1803	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	936	969	936	969											12%	852	1 085	2 359	2,4	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 054	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY1807	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	414	444	414	444											13%	386	502	-113	-0,3	-0,4	Försämring	Svårbedömd	Plgr	FKS	415	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSO020	Rv 25 Österleden i Växjö	96	418	127	536			31					117													391	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU015b	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	13	1 185	13	1 193								7		1											1 345	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301c	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	242	285	242	285											21%	225	345	-101	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	278	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301f	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning [7]	99	137	99	137											17%	114	159	-39	0,3		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	223	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1801	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	169	189	169	189									0		21%	149	229	241	1,5		Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	205	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Norrbotniabanan	JN2201	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	14 503	37 638	14 503	37 638											15%	31 992	43 284	-18 809	-0,6	-0,7	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	28 666	1-TEN-ETC	NL AT TL HG HP		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2206	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	205	420	205	420											21%	331	508	-340	-0,9		Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	302	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum [3], [7]	0	0	1 346	1 405			1 346					1 404		0	17%	1 166	1 643	-825	-0,7		Försämring	Olönsam	Plgr	FKS	1 680	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301d	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation	180	210	205	235				25					25		15%	200	270	-204	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	360	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2202	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation [7]	127	136	152	162				25					25		29%	115	208	-84	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	166	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2213	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation [7]	46	50	98	102				51					51		30%	71	132	-1	< 0		Förbättring	Osäker lönsamhet	BH	FKS	156	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2212	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation [7]	70	75	126	131				57					57		30%	92	171	-42	< 0		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	BH	FKS	135	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Norrbotten	763	XSN300	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	4 753	5 341	7 361	8 372					2 607			14	9	3 007											4 781	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN209	E10, Avvakko–Lappeasuando	461	694	461	694										0											785	1-TEN-ETC	MS			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN206	E10, Morjärv - Svartbyn (etapp 1)	854	963	854	963											17%	800	1 127	-674	-0,8		Försumbar	Robust olönsam	BH	FKS	947	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan	JSY1810	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	608	668	824	898			211		4			226		5	15%	763	1 032	-45	-0,1	-0,2	Försumbar	Nära noll	Plbmp	FKS	1 270	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	229	258	229	258											16%	216	299	359	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	485	1-TEN-ETC	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	3 341	32 308	3 341	32 308											30%	29 078	45 232	-22 132	-0,8	-0,9	Försumbar	Robust olönsam	ÅVS	ULK	34 597	1-TEN-ETC	TL	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSOR2606	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder	151	151	302	302					151				151		30%	272	423	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK046	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	62	1 275	62	1 275																						1 163	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		VSY201	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	58	199	58	217								11	1	7											239	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK042	E22 Trafikplats Ideon [7]	340	454	355	485			16					31		0				-	-		Förbättring	Lönsam	BH	ULK	477	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK038	E22 Trafikplats Lund S	174	590	174	593										3											385	3-TEN-Överg	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSY202	E22 Fjälkinge–Gualöv	22	655	22	667										12											525	3-TEN-Överg	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E65	VSK050	E65 Svedala-Börringe	647	701	647	701											9%	638	764	1 089	1,8	1,6	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	641	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH001	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	82	695	82	2 722										2 027											2 734	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1802	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	5	382	10	621			4					216		22											423	-	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST204	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	1 154	5 145	9 901	35 541	6 836	558			1 353	14 877	1 401			14 118											35 541	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH004	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	342	577	342	3 747										3 170											3 747	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1805	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	143	1 725	143	1 727										1											908	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	BVST014	Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	15 158	31 763	17 034	33 838			1 875					1 877		197											28 408	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH003	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	245	417	245	796										379											796	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1811	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	37	193	37	194									1											303	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	JST201	Hagalund, bangårdsombyggnad	241	403	241	408								5			30%	367	571	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	FU	Schablon	392	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JST1810	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	159	240	159	240																				226	-	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JTR1804f	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg	313	313	313	313											30%	282	439	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Sjöfart	Stockholm	511	XST301	Farled Södertälje-Landsort	366	406	366	429									23		15%	365	493	225	0,6	0,4	Förbättring	Lönsam	Plbmp	FKS	413	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E20	VST003	E20 Norra Länken	100	7 870	124	8 914					24	50			8	986										8 877	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4	VST001	E4 Förbifart Stockholm	2 096	9 804	13 557	58 076	1 361	10 100				9 932	38 213	0		126											41 023	1-TEN-ETC	NL			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	VST005	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	19 502	21 887	20 299	23 582	141	45	611			268	726	646	55		16%	19 738	27 426	-199	0,0		Försumbar	Nära noll	Plfh	FKS	18 775	3-TEN-Överg	NL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001ba	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning [6]	594	1 332	594	1 332											16%	1 115	1 549	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	BH	FKS	2 375	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001bb	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	926	1 004	926	1 004											15%	854	1 155	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plbmp	FKS	724	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	285	329	285	329											16%	277	382	746	2,1	1,7	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	296	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1810	Katrineholm, förbigångsspår [6]	264	346	264	346											14%	298	395	-58	< 0		Försämring	Olönsam	By	FKS	297	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Södermanland	Rv 56	VMN142	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Räta linjen	45	581	45	581										0											553	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Södermanland Västmanland Stockholm	901	SJOV004	Södertälje Sluss, Mälaren	573	4 952	573	5 443								375	117											5 039	2-TEN-Stom	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JSO201	Uppsala, Plankorsningar	7	273	149	526					142					253											668	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	JO1802	Heby Mötesspår	207	246	207	246									0		20%	197	295	363	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	195	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JO1807	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	15 603	16 310	16 431	17 161			770	59				787	59	6	20%	13 729	20 593	-10 841	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	16 316	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	E4	VO2271	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta [3]			303	318			303					318			30%	286	446	-	-			Osäker lönsamhet	ÅVS	Schablon	319	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	VO1802	Rv 56 Sala - Heby 2+1 [7]	188	249	266	326			6	72				6	72		17%	271	380	600	1,4			Lönsam	Plgr	FKS	330	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA204	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	55	1 168	55	1 193								25		0											700	1-TEN-ETC	TL HP			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JTR1804g	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	117	117	117	117											30%	105	163	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Godsstråket genom Bergslagen	JTR1804h	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg	131	131	131	131											30%	118	183	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Värmland	E45	YVA003b	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	259	282	259	283									1		14%	243	322	-4	0,0	-0,2	Försumbar	Nära noll - endast bedömd	BH	FKS	276	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001b	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	289	2 539	289	2 679								71	4	65											1 524	1-TEN-ETC	NL TL HG HP			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001a	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg [7]	17 250	20 760	17 250	21 008								0	248		14%	18 067	23 949	-	-0,7		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	18 567	1-TEN-ETC	NL TL HG HP		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1803	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering [7]	583	754	583	760									6		20%	608	912	-	-		Försämring	Lönsam	BH	FKS	639	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1804	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	424	464	424	466									2		17%	387	545	184	0,4		Försämring	Lönsam	Plgr	FKS	508	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1805	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	459	487	459	490									3		17%	407	573	53	0,1	-0,1	Försumbar	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	425	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	JSM215	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C – Kubikenborg [7]	647	877	647	877											17%	728	1 026	-	-0,8		Försumbar	Olönsam	Plgr	FKS	909	1-TEN-ETC	TL HP	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland		BVGV007	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	934	1 174	934	1 174										0	12%	1 033	1 315	-	-		Förbättring	Svårbedömd	BH	FKS	1 173	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JM2209	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	58	70	127	140				69					70		30%	126	195	1 781	10,5	7,8	Förbättring	Lönsam	FU	Schablon	148	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JM1807	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg [7]	377	488	377	489									1		30%	342	636	-217	< 0			Olönsam	BH	FKS	399	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JTR1804j	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	149	201	149	201											30%	181	281	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	JM1814	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder [7]	83	133	83	133											30%	93	172	-46	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	217	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Västmanland	E18	XSO302	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	18	1 353	18	1 353																				1 405	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	BVGB009	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	294	2 531	294	2 536								5												2 413	2-TEN-Stom	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119	Västsvenska paketet järnväg	4 345	25 828	10 822	53 105	1 877	4 600				8 621	17 321	1 215		119										22 643	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje	354	864	354	864																				873	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår		
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	703	849	722	868				19					19		15%	738	998	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	961	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	JVA200d	Göteborg-Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	40 493	53 313	44 742	58 791			4 002	247				5 229	249		17%	48 796	68 785	-47 966	-1,0	-1,0	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	58 754	1-TEN-ETC	AT TL	Göteborg-Borås, del av nya stambanor	SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Västra Götaland	161	SVA1801	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled [7]	2 018	2 080	3 540	4 176			244		1 277			244		1 852	16%	3 508	4 845	543	0,1			Lönsam	Plfh	FKS	2 578	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Sjöfart	Västra Götaland	955	XVA300	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	7 315	8 179	7 315	8 184									5		17%	6 793	9 575	-1 548	-0,2		Förbättring	Olönsam	Plbmp	FKS	7 289	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E6	VVA012A	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 550	2 370	2 531	3 795			147	90	745			240	131	1 053										2 896	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119b	Västsvenska paketet väg	3 274	9 547	7 127	17 762	3 853					6 249	193	1 698	0	76										17 972	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1816	E45 Tösse-Åmål	161	355	167	362			6					6	1											290	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA204	E20 Förbi Mariestad	1 277	2 090	1 277	2 252								163												2 185	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA015	E20 Götene - Mariestad	974	1 132	1 147	1 607			173					475		0										1 664	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1889	Järnvågen med överdäckning av E45 [3]		0	103	326			103					326											BH	Schablon	276	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland Örebro	Västra stambanan	JTR1804e	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg	199	200	199	200											30%	180	280	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	BVST030c	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 645	6 191	4 645	6 191										0											5 592	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	449	546	449	546									0		15%	464	628	705	1,8	1,3	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	399	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	VMN096	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	1 150	1 215	1 150	1 215											30%	850	1 579	706	0,6	0,2	Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	963	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JO1811	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	89 516	106 878	92 906	110 278			3 390					3 390	4	6											110 278	1-TEN-ETC	NL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Östergötland	E22	VSO004	E22 Förbi Söderköping [7]	1 945	2 168	2 016	2 239			59	12				59	12		19%	1 813	2 664	4 748	2,1		Försumbar	Lönsam	BH	FKS	1 993	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
Riskreserv enligt direktiv	Övrigt		-	Alla	Hela landet	Hela landet	TTR2601	Riskreserv 10% på namngivna inv	39 268	39 268	39 268	39 268																									
					varav																																	
					- ERTMS införande och utveckling inklusive signal [5]				32 097	69 250	32 112	69 312			14					42	20												75 614					
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA002	ERTMS utveckling	696	6 164	696	6 212								27	20											5 619	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2209	ERTMS vidareutveckling	8 029	8 238	8 029	8 238														-	-				Annan U	FKS	8 647	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	1 103	4 722	1 103	4 722											25%	3 541	5 902						Flera	FKS	10 878	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001a	ERTMS, TC Malmö	7 817	13 175	7 817	13 175											25%	9 881	16 469						Flera	FKS	12 771	4-TEN-Delvis	ER			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR201	ERTMS, TC Göteborg	2 109	7 421	2 109	7 421											25%	5 566	9 276	-	-				Flera	FKS	10 686	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2213	ERTMS, TC Stockholm Gävle	5 154	12 981	5 154	12 981											25%	9 736	16 226	-	-				Flera	FKS	14 385	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU014	ERTMS, Nord, Malmbanan	2 773	7 904	2 773	7 904											15%	6 719	9 090						Flera	FKS	5 568	1-TEN-ETC	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	JTR2212	ERTMS, TC Boden Ånge	1 032	2 611	1 032	2 611											25%	1 959	3 264	-	-				Flera	FKS	7 060	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	Övrigt		Prio. kat. 2	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning	3 385	6 033	3 399	6 048			14					14													4-TEN-Delvis	ER			
					- Storstadsförhandling				12 592	14 391	39 828	49 143	8 596		78	3 503	15 060	9 711		93	4 136	20 812										49 071					
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Skåne		SVF1816	Spårväg Lund C - ESS	25	84		1 066					-25				298	684										714	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1815	Helsingborg cykelobjekt	6	43	15	145					9					102										330	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1814	Helsingborg, Kollektivtrafik	88	198	148	389					60					191										406	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1817	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	51	53	202	213					152					159										204	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1813	Malmö cykelobjekt	145	180	582	720					437					540										732	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1811	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	1 385	1 688	2 859	3 933				242	1 232				329	1 917										4 010	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	SVF1812	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	159	173	331	378			78	94				93	112											255	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm		SVF1804	Hagalund, tunnelbanestation	96	224	657	1 546					562					1 322										1 343	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm		SVF1805	Stockholm, cykelobjekt	138	157	386	585					248					428										580	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	4 932	4 932	14 780	16 337	5 062			1 107	3 679	5 934			1 107	4 364										16 496	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	1 966	1 966	8 982	9 426	2 687			321	4 008	2 836			393	4 231										9 450	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm		SVF1802	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	1 238	1 238	5 162	5 505	847			1 350	1 727	941			1 351	1 975										5 540	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1810	Göteborg cykelobjekt	53	74	218	296					166					223										300	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1808	Göteborg, Citybuss Backastråket	111	195	227	457				14	101				37	226										478	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1809	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	347	380	840	912				66	426				75	458										919	-	-	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)		
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1806	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 855	2 808	4 438	7 233				308	2 276				434	3 991										7 314	-	-			
					- objekt i tidigt skede under utredning [8]				28 111		28 511	33 597			400				1 949	681	261	362										8 077					

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2620	Utredningar för namngivna järnvägsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	16 129		16 229				100				100																		
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2620	Utredningar för namngivna sjöfartsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	1 160		1 160																										
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR2620	Utredningar för namngivna vägobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	10 822		11 122				300				300																		
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2201c	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered - Lund				1 094												30%	985	1 532	1 230	1,0	0,5	Försumbar	Svårbedömd	Annan U	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2207	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår				247									59		30%	222	346	626	2,5	1,6	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC			SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVR2601	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår				146											30%	131	204	270	1,7	1,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	JM1815	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder				225											30%	202	315	240	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	FU	Schablon	382	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1802	E4 Trafikplats Ekhagen				689											30%	620	964	1 268	2,2	1,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26, 40	VSYR2602	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp				428											30%	385	599	606	1,7	0,9	Förbättring	Robust lönsam	Annan U	ULK		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kalmar	Kust till kustbanan	JSYR2601	Kalmar C, spår och plattformar				263											30%	237	369	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	E22	YSY004	E22 Förbi Bergkvara				674											19%	546	803	33	0,1	-0,1	Försumbar	Nära noll	Plalt	FKS	574	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	Rv 25	VSY2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten				158								53			30%	142	221	360	2,6	1,6	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	155	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1820	Alvesta, triangelspår				360											30%	324	504	401	0,9	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK	357	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1802	Luleå C ombyggnad av persontågård (etapp 2)				392											30%	353	549	-21	-0,1	-0,5	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon	415	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2203	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton				289											30%	260	404	408	1,9	0,9	Försumbar	Robust lönsam	FU	ULK	501	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2204	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton				298											30%	269	418	18	0,1	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	ULK	309	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår				85											30%	76	119	-16	-0,2	-0,4	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår				201											30%	181	281	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Österv ärn, dubbelspår				222											30%	199	310	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning				959											30%	863	1 342	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra stambanan	JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				264											30%	237	369	117	0,4	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan/Väst kustbanan	JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder				797											30%	717	1 116	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	AT		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Ystadbanan	JSY2216	Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår				671									202		30%	604	939	912	1,3	0,7	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Västkustbanan	JSOR2612	Maria - Helsingborg, utredning				190																						1-TEN-ETC	-			
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E4	VSOR2605	E4 Trafikplats Ättekulla				219								147			30%	197	307	381	2,1	1,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E6	VSY2202	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält				482											30%	434	675	782	2,0	1,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra Stambanan	JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				176											30%	158	246	161	0,7	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1803	Märsta station och bangårdsombyggnad				1 421										287	30%	1 279	1 989	853	0,7	0,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	JST2205	Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering				608											30%	548	852	6 500	11,6	8,1	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206a	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård				4 154						1 949					30%	3 739	5 816	-	-		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E18	VST001d	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 281								11			17%	1 063	1 499	2 752	2,6	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	919	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VST2207	E20 trafikplats Hovsjö				290								70		76	30%	261	405	53	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon	288	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST001e	E4 trafikplats Glädjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 082											30%	974	1 515	1 468	1,6	0,8	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST2204	E4 trafikplats Häggvik-trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				623											30%	561	872	6 010	11,6	8,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001c	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 338											19%	1 084	1 592	1 815	1,6	0,8	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken				454											30%	408	635	398	1,1	0,4	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro				1 179											30%	1 061	1 650	106	3,1	-0,8	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK	1 104	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	Ostkustbanan	JMR2608	Knivsta plankorsning				305											30%	274	427	-205	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA2217	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår				827											30%	744	1 157	774	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland/Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår				102											30%	92	143	49	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1803	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår				658											30%	592	921	1 096	1,7	0,9	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1801	E4 förbifart Skellefteå				2 439									1		18%	2 000	2 879	1 761	0,9	0,6	Försämring	Robust lönsam	Plalt	FKS	1 854	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA1805	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen				193											30%	173	270	1 391	6,0	4,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	243	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet				587											30%	528	821	82	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon	976	2-TEN-Stom	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille				4 523											30%	4 071	6 332	1 991	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1806a	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1				1 158											30%	1 043	1 622	900	0,9	0,3	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv				486											30%	438	681	675	1,2	0,6	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv				361											30%	325	506	428	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
	Summa Planeringsram								1 171 000	1 401 346	1 298 591	1 667 694	23 665	52 573	23 506	4 960	22 888	50 710	97 072	30 289	7 486	50 448															
Namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen med 10 procent									39 268												39	57														
										39 268		54 887							785	274	380	1 489		36 674	56 916												
			Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning för objekt med +10% utökad medel [4]		2 099		5 777																					4-TEN-Delvis	ER			
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya		8 300		8 300																					-	-			
			Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E16	VM2212	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering		166		166											30%	149	232	26	0,2	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård		1 449		1 449											30%	1 304	2 029	-946	-0,7	-0,9	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	Rv 56	YM001	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Räta linjen [4]		1 420		1 434											30%	1 291	2 008	410	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 26	VVA1808	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg		534		534											30%	481	748	494	1,0	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 25	VVA2604	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1		691		691											30%	621	967	130	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSYR2601	Rv 26 Smålandsstenar - Isberga		256		256											30%	230	358	33	0,1	-0,2	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet		277		277											30%	249	387	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		123		123											30%	111	172	66	0,4	0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår		142		142											30%	128	198	123	0,8	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSY2201	Rv 25 Norreden i Växjö inkl. trafikplats		705		759								27	27		30%	683	1 062	280	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2602	Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		170		170											30%	153	238	47	0,2	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår		90		90											30%	81	126	161	1,3	0,8	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken		907		907											16%	762	1 052	-910	<-1	-1,1	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	FKS		1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering		640		1 289									650		30%	1 160	1 805	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JOR2602	Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar		249		249											30%	224	348	311	1,4	0,7	Försämring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST2207	Årstabergs bytespunkt		737		1 009									247	25	30%	908	1 413	-50	-0,1	-0,4	Förbättring	Nära noll	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm (4)		7 767		16 742											30%	15 068	23 439	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Södermanland	E20	VO2209	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2		1 064		1 064											30%	957	1 489	411	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform		138		138											30%	124	193	14	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN012	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering (4)		558		562									1		30%	506	786	217	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E12	VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering		502		502											30%	452	703	221	0,5	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN2202	E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering (4)		648		650											30%	585	910	162	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VNR2603	E4 Anumark-Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg		443		443											30%	398	620	2	0,0	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering		88		203										115	30%	183	285	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering		332		752										420	30%	677	1 053	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E4	VM1804	E4 Förbi Örnsköldsvik (4)		1 610		2 710								785	248	61		30%	2 439	3 795	922	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation		179		179											30%	161	251	90	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM1801	E14 Blåberget-Matfors (4)		506		523									4		30%	470	732	99	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM2605	E14 Stöde-Matfors,mitträckesseparering		512		512											30%	461	717	90	0,2	-0,2	Försämring	Nära noll	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västmanland	Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår		245		245											30%	220	342	66	0,2	-0,1	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6/Rv40	VVA2208	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet		334		334											30%	301	468	2 160	7,7	5,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n	JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet		477		477											30%	430	668	-410	-0,9	-1,0	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs persontangård, omloppsnära uppställningsspår		135		135											30%	121	189	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6.20	VVR2602	E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring		2 216		2 216											30%	1 994	3 102	625	0,3	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Västra Götaland	Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar		1 390		1 611										221	30%	1 450	2 256	608	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Mälarbanan	JO2206	Hovsta, Förbigångsspår		124		124											30%	112	174	52	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder		364		364											30%	327	509	388	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet		425		425											30%	383	595	187	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (4)		171		268									39	57	30%	241	375	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	FU	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår		86		86											30%	78	121	-74	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår inte beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster.
(2): Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) avser åtgärder med bundna avtal varav Ultunalänken med större totalkostnad redovisas för sig.
(3): Förutsätter full finansiering av andra aktörer
(4): Indikation för behovet under planperioden handlar om del av finansiering. NNK baseras på hela totalkostnaden inklusive tillkommande finansiering.
(5): Omfördelning av medel för ERTMS utgår från "masterplan för signal". Här ingår även särredovisning av signalåtgärder från berörda namngivna objekt.
(6): Samlad effektbedömning (SEB) och kalkylsammanställning till redovisad totalkostnad kompletteras senare.
(7): Samlad effektbedömning (SEB) utgår från tidigare förutsättning innan april 2024.
(8): Behov under planperioden som belastar objekt för utredningar för namngivna investeringsobjekt handlar om del av finansiering eller endast utredning.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET.PUBLIKATIONSNUMMER:2025:111.ISBN:978-91-8045-477-3.PRODUKTION:TRAFIKVERKET.TRYCKERI:ÅTTA45TRYCKERIAB.FOTOOMSLAG:ANDERSANDERSSON,JOHNÉRBILDBYRÅ.

TRAFIKVERKET

Ärendenummer
TRV 2025/37255
Motpartens ärendenummer
LI2025/01587

Dokumentdatum
2025-09-30

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Enligt sändlista

Kopia till
Trafikverkets generaldirektör
Trafikverkets överdirektör
Diariet
Verksgemensam styrning
GD-sekreterare
Webb- och projektstöd

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Utöver förslaget till nationell plan remitteras även Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV2025/17432). Redovisningarna är tillgängliga på Trafikverkets webbplats Nationell plan 2026-2037 - Bransch.

Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) **senast den 30 december 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Frågor om förlängd remisstid ställs till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Pär-Erik Westin
Transportsystemutveckling
Direkt: +46 123 61 57
Mobil: +46 73 598 42 96
par-erik.westin@trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Ärendenummer
TRV 2025/37255
Motpartens ärendenummer
LI2025/01587

Dokumentdatum
2025-09-30

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta. För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter. Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Pär-Erik Westin
Strategisk planerare

par-erik.westin@trafikverket.se
Direkt: 010-123 6157
Mobil: 073-598 4296

Trafikverket
Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentegenskaper, Ärendenummer *TRV 2025/37255*, Motpartens ärendenummer *LI2025/01587*, Dokumentdatum *2025-09-30*, Dokumenttyp *BREV*. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner att remitterad Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 översänds till regeringskansliet.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037.

Den regionala transportinfrastrukturplanen har varit remitterad 30 september till 12 december och synpunkter som inkommit har legat till grund för förtydliganden och justeringar av planen och den ekonomiska tabellen.

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

Ärendebeskrivning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 2 364 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

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

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större järnvägsinvesteringar och väginvesteringar, 898 respektive 583 miljoner kronor. I

dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägarna Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö och Nässjö-Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner, 515 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter, 155 miljoner kronor. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser, 151 miljoner kronor. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar, 60 miljoner kronor.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan. Vid framtagandet av den regionala transportplanen har hög måluppfyllelse och stora nyttor, kontinuitet och en fördelning av insatser mellan trafikslag och insatser i länet varit vägledande vid prioritering av åtgärder.

Remissyttrande har inkommit från länets alla 13 kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen Jönköpings län, Region Östergötland, Region Kalmar, Region Skåne, Region Halland, Länsstyrelsen Halland, Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen Västra Götaland, Handelskammaren Jönköpings län, Lantbrukarnas riksförbund, Naturskyddsföreningen i Jönköpings län, föreningen Rädda järnvägen i Tabergsdalen och Tenhultsföretagarna.

Översiktligt kan synpunkterna sammanfattas i att systemnytta för järnvägen betonas och vikten av en fungerande Jönköpingsbana och satsningarna på järnvägssystemet i norra Småland lyfts fram. Även infrastruktur som stödjer en fungerande och attraktiv kollektivtrafik betonas utifrån de regionala målen. Genomförbarhet är i fokus. Samhällsekonomisk lönsamhet och att få mycket byggt för pengarna lyfts särskilt och statlig medfinansiering framhålls som väl nyttjade pengar. Det framhålls att det är positivt med förtydligad årlig uppföljning av framdrift och upparbetning av den regionala planen av Trafikverket och efterfrågas ytterligare transparens för Trafikverkets prioritering av ”potter” i den regionala planen.

Synpunkter som inkommit under remissperioden har legat till grund fortsatt politisk dialog och förankring med länets kommuner och landat i förändringar som lett till att den ekonomiska tabellen justerats och beskrivningar förtydligats.

Åtgärdsområdet Gång- och cykelinvesteringar har tilldelats ytterligare pengar för statlig medfinansiering till kommunerna samtidigt som potten för insatser längs statlig väg har minskats under de första åren. Även potterna för kollektivtrafikåtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet har krympt något.

Ett antal förtydliganden har gjorts avseende på vilket sätt samhällsekonomisk lönsamhet och effektivitet varit del av prioriteringsgrunden för objekt och åtgärdsområden i planen. Vidare har alternativen i konsekvensbeskrivningen förklarats ytterligare utifrån att de varit en metod vid framtagandet av planen och inte exakt avspeglar planförslaget. Förtydliganden har även gjorts i beskrivningen av flera åtgärdsområden såsom pott för järnvägen Nässjö-Vetlanda, pott för plattförsmsförlängningar, pott för gc-åtgärder längs statlig väg och trafiksäkerhet och framkomlighet. Även prioritering mellan vägobjekt som ligger över kant har förtydligats. Slutligen har utredningsbehov kompletterats med etapp 2 för lv 842 Förbi Tenhult.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-12-16
- Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning för Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037
- Sammanställning av yttranden med synpunkter på Region Jönköpings läns förslag till Regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037
- Samlingsfil inkomna remissvar

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och samhällsbyggande

Regional transportplan

Jönköpings län 2026–2037

Region Jönköpings län

Tillsammans för ett bra liv för alla.

Version beslutad december 2025

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

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

Förord

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

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

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

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

Tommie Ekered

Ordförande i nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö

Ordlista

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Innehåll

Sammanfattning **9**

Investeringar 2026–2037 11

Geografisk fördelning 12

Planering av transportinfrastruktur **15**

Planernas innehåll och uppbyggnad 16

Rullande planering 17

Roller 17

Process för planering 18

Förändrat omvärldsläge 20

Mål och strategier med stor påverkan 20

Regionala mål och strategier 22

Ekonomiska förutsättningar 24

Länets förutsättningar och behov **27**

Övergripande beskrivning av länet 27

Länets transportsystem 30

Länets järnvägsnät 32

Länets vägnät 36

Länets kollektivtrafik 39

Länets statliga gång- och cykelvägnät 40

Flyg i länet 41

Alternativ **43**

Alternativa inriktningar 43

Bundna objekt i gällande transportplan 44

Balans i åtgärder 46

Insatser för lokalt liv 48

Satsningar i stråk 50

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier 52

Sammanfattning av konsekvensbeskrivning **55**
Utgångspunkter 55
Fokusområden 58
Sammanfattning av bedömda konsekvenser 60
Sammanfattande bedömning: Klimat 61
Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet 63
Sammanfattande bedömning: Landskap 65
Sammanfattande bedömning: Resurshushållning 67
Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling 69

Beslutad plan **72**
Prioriteringar 72
Investeringar 2026–2037 74
Järnväg 75
Större väginsatser 79
Gång- och cykelinvesteringar 82
Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet 85
Kollektivtrafikåtgärder 86
Bidrag 88
Regionala utredningsbehov 89
Genomförande av regional transportplan 91
Uppföljning av planens genomförande 94
Investeringsåtgärder i nationell plan 95
Större investeringsåtgärder i våra grannlän 97

Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar perioden 2026–2037 och har en ekonomisk ram på 2 362 miljoner kronor. Planen prioriterar åtgärder vars sammanlagda uppskattade kostnad ryms inom denna ram.

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

Åtgärderna i planen består av en kombination av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där medel har avsatts, men de specifika insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i diagram 1 på sida 10 och tabell 1 på sida 11. Störst andel medel avsätts för järnväg och större väginsatser. Här ingår bland annat namngivna objekt på riksväg 27 förbi Bor och Ulås–Bredasten samt järnvägarna Värnamo–Vaggeryd–Jönköping/Nässjö och Nässjö–Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än i tidigare planer och i åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder innehåller bland annat medel för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar.

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

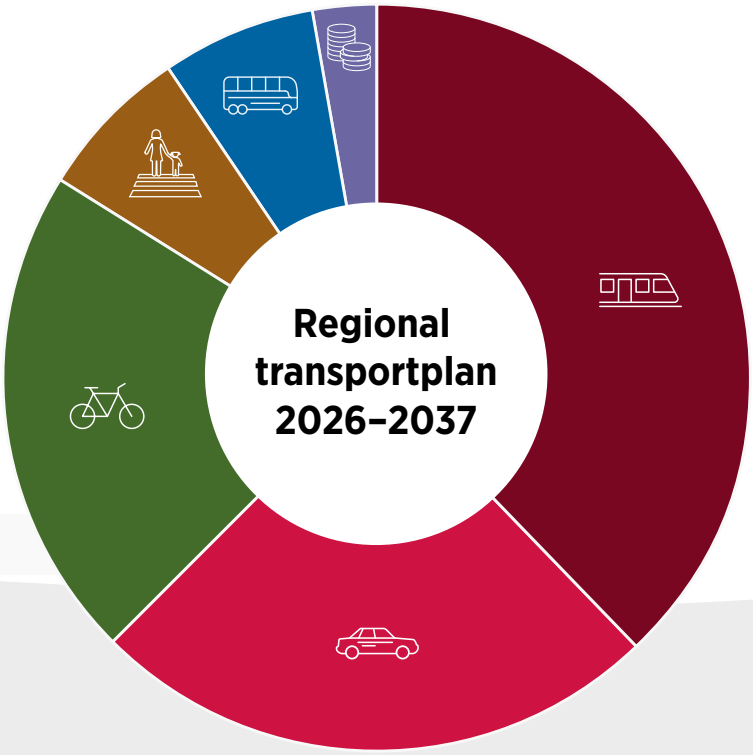


Diagram 1.

Järnväg

- **En ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult** samt elektrifiering av sträckan Värnamo–Nässjö ökar kapacitet, kortar restider och förbättrar trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.
- **En ny mötesstation vid Ryhov/A6** ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.
- **Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö–Eksjö** möjliggör ett mer effektivt nyttjande av JLT:s nya tågflotta.
- **Plattformsförlängingar** på de järnvägssträckor som kan bli aktuella att dubbelkoppla de nya regionaltågen.
- **Upprustningsåtgärder på Vetlandabanan** förbättrar restiderna mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Större väginsatser

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

Kollektivtrafikåtgärder

- **76 mnkr avsätts för kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg**.
- **75 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder för kommunla kollektivtrafikåtgärde**r.

Gång- och cykelväg

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

Trafiksäkerhet och framkomlighet

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

Bidrag

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

Investeringar 2026–2037

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

Åtgärder	Total kostnad för objekt	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Järnväg	**-**	**297**	**197**	**404**	**898**
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870[1]	0	146	51	197
Station Ryhov/A6	476[2]	0	0	129	129
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	195	9	0	204
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	58	42	150	250
Pott för plattformsförlängningar	-	44	0	74	118
Större väginsatser	**-**	**169**	**153**	**261**	**583**
Rv 27 Förbi Bor	255	159	0	0	159
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp[3]	390	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd[3]	179	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	**-**	**95**	**153**	**267**	**515**
Längs statlig väg		20	88	137	245
– Furusjö–Dungen	*36*	*15*	*0*	*0*	*15*
– Tenhult–Huskvarna	*70*	*0*	*63*	*0*	*63*
– Gnosjö–Hillerstorp	*96*	*0*	*0*	*87*	*87*
– Längs statlig väg (pott)	-	*5*	*25*	*50*	*80*
Medfinansiering till kommuner	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**-**	**39**	**39**	**77**	**155**
Kollektivtrafikåtgärder	**-**	**26**	**33**	**92**	**151**
Längs statlig väg	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	13	16	46	75
Bidrag	**-**	**15**	**15**	**30**	**60**
Enskilda vägar	-	15	15	30	60
Summa	**-**	**641**	**590**	**1131**	**2 362**

1. Objektets totalkostnad anges exklusive kostnad för signalsystem. Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
2. Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.
3. Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.

Geografisk fördelning

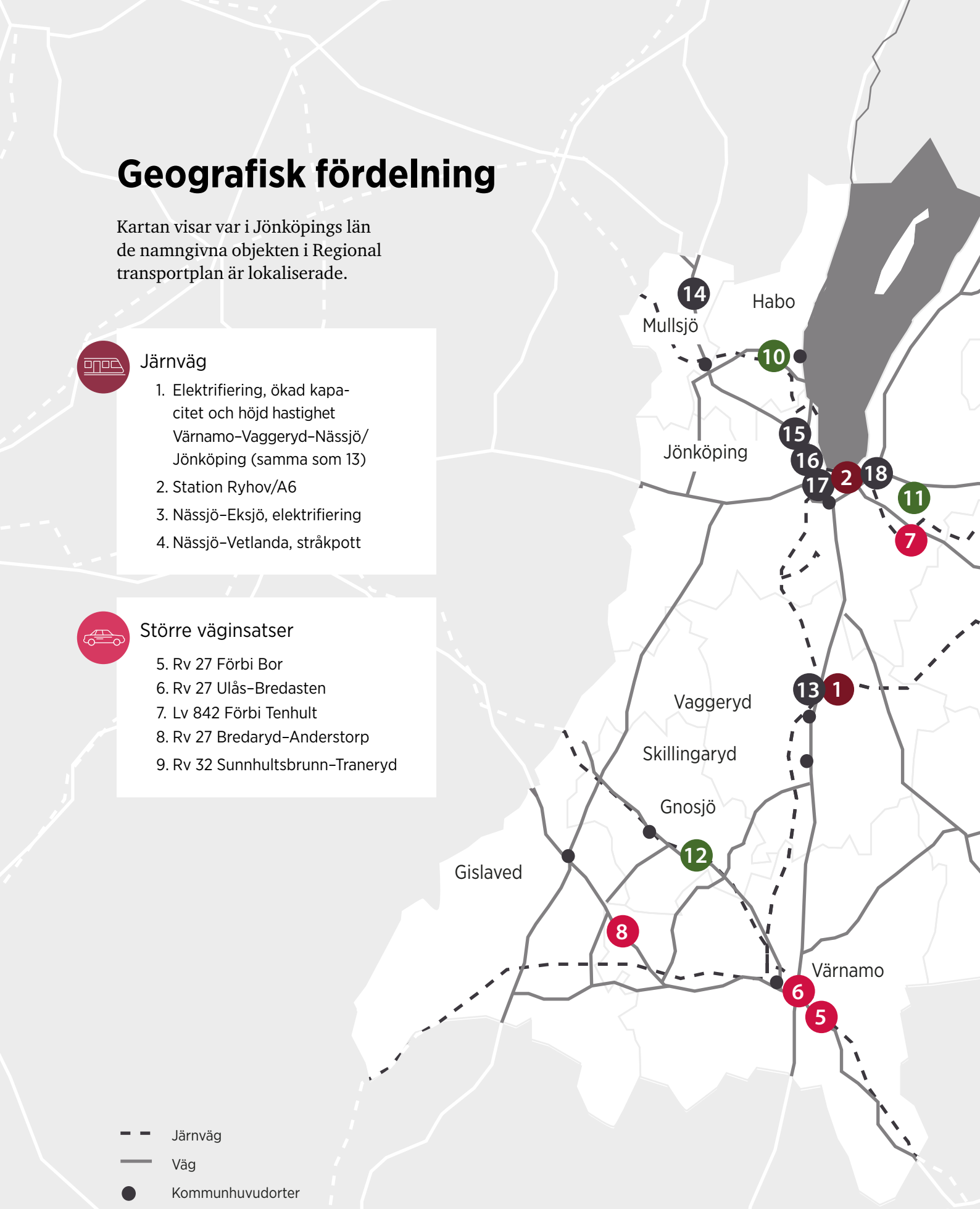
Kartan visar var i Jönköpings län de namngivna objekten i Regional transportplan är lokaliserade.

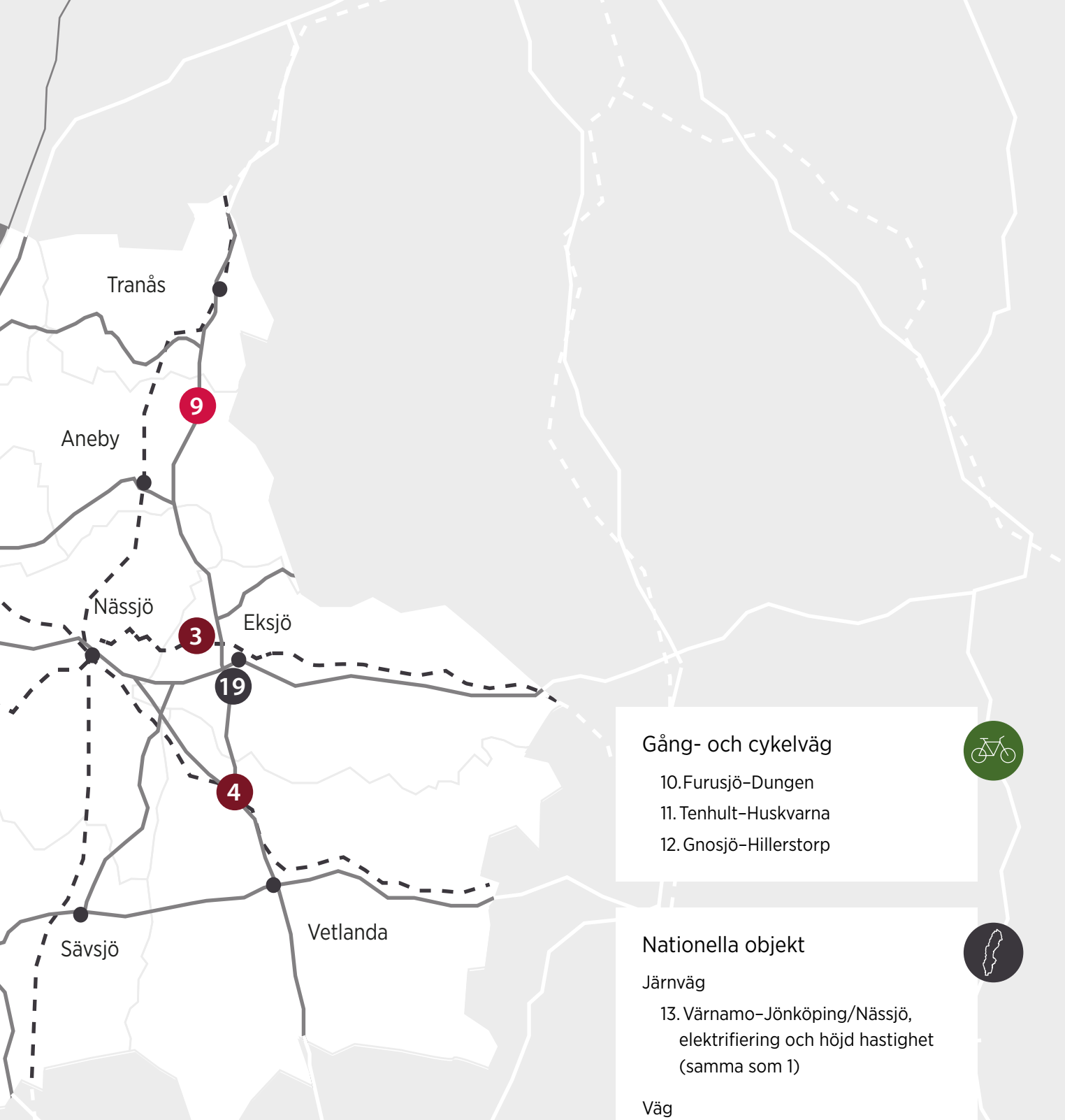
Järnväg

1. Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping (samma som 13)
2. Station Ryhov/A6
3. Nässjö–Eksjö, elektrifiering
4. Nässjö–Vetlanda, stråkpott

Större väginsatser

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





Gång- och cykelväg

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

Nationella objekt

Järnväg

13. Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (samma som 1)

Väg

14. Rv 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö–Mon
15. Rv 26 Hedenstorp–Månseryd
16. Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
17. E4 Trafikplats Ljungarum
18. E4 Trafikplats Ekhagen (ny)
19. Rv 40 Förbi Eksjö

Planering av transportinfrastruktur

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

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

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

Nationell plan för transportinfrastruktur

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

Regional plan för transportinfrastruktur

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

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

Planernas innehåll och uppbyggnad

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

Nationell plan för transportinfrastruktur

Innehåll

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

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

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

Regional plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.
- Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt, samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra, icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet.
- Investeringsstöd till enskilda vägar.

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

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

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

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

Rullande planering

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

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

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

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

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

Roller

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

Regeringen
- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.

Riksdagen
- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för regional plan.

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

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

Process för planering

Planeringen av transportinfrastruktur är en strukturerad process som ger flera aktörer möjligheter att påverka.

Region Jönköpings län

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

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

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

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

Regionfullmäktige fastställde innehållet i den regionala transportplanen.

Förankring

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets planering och arbete

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

Utreda brister i transportsystemet

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

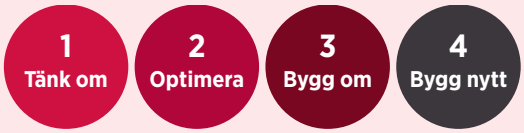
ÅVS är ett krav för att större infrastrukturprojekt ska kunna inkluderas i nationell eller regional plan. Syftet är att säkerställa att rätt åtgärder prioriteras.

Fyrstegsprincipen

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

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

Vill du veta mer? Läs mer här: Fyrstegsprincipen.



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

Genomföra åtgärder

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

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

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

Planskede

Många åtgärder kräver planläggning enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg, så kallade väg- och järnvägsplaner. Den lagstyrda planläggningen utreder var och hur vägen eller järnvägen ska byggas för att minimera intrång, kostnader och olägenheter, samtidigt som olika samhällsintressen beaktas.

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

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

Bygghandlingsskede

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

Byggskede

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

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

Förändrat omvärldsläge

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

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

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

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

Mål och strategier med stor påverkan

Nationella mål och strategier

Sveriges transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

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

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

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

Sveriges miljömål

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

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

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

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

Klimatmål

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

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

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

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

Etappmål för trafiksäkerhet

Regeringens etappmål för trafiksäkerhet innebär att:

- antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030
- antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030
- antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Etappmålet för trafiksäkerhet har integrerats i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Regionala mål och strategier

Baserat på remissversion

Regional utvecklingsstrategi

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

Av de fem strategiska områdena är det framför allt området **Ett sammanlänkat län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen. Även utvecklingsmål inom områdena **Ett attraktivt län** och **Ett kompetent län** är relevanta. Även om målen är relativt allmänt formulerade utgör de underlag för prioriteringar, utformning av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika planalternativ i konsekvensbeskrivningen.

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

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

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

Utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.

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

Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

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

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram

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

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

- **Marknadsandel:** Kollektivtrafiken ska stå för 25 procent av alla motoriserade resor.
- **Antal resor:** Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 40 miljoner 2040.
- **Kundnöjdhet:** Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.
- **Tillgänglighet:** Kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga.
- **Miljö:** All kollektivtrafik ska drivas med förnybara drivmedel.

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

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

Klimat- och energistrategi

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

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

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

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

Baserat på remissversion

Ekonomiska förutsättningar

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

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

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

Förutsättningar för kommande regionalt planförslag

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

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

Direktivet och propositionens fokus för planperioden 2026–2037

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

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

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

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

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

Länets förutsättningar och behov

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

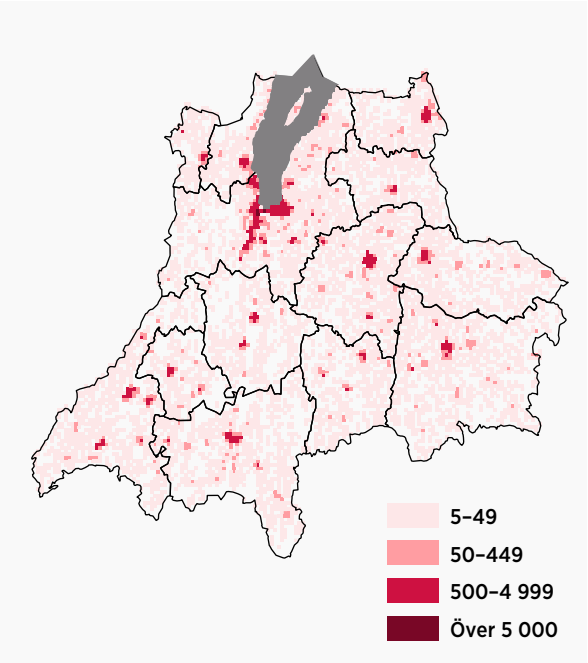
Övergripande beskrivning av länet

Geografisk fördelning

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

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

Figur 1. Befolkningstäthet år 2023



Befolkningstäthet på kilometerruta.
Källa: Statistiska centralbyrån, 2023.

Ålders- och utbildningsstruktur

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

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

Näringsliv och sysselsättning

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

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

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

Arbetsmarknader

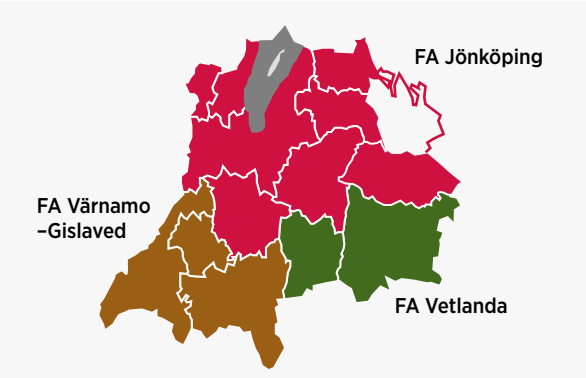
Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl olika områden är integrerade med varandra genom resor mellan bostad och arbete. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Jönköping läns kommuner tillhör tre funktionella arbetsmarknadsregioner i FA25:

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

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

Figur 2. FA-regioner

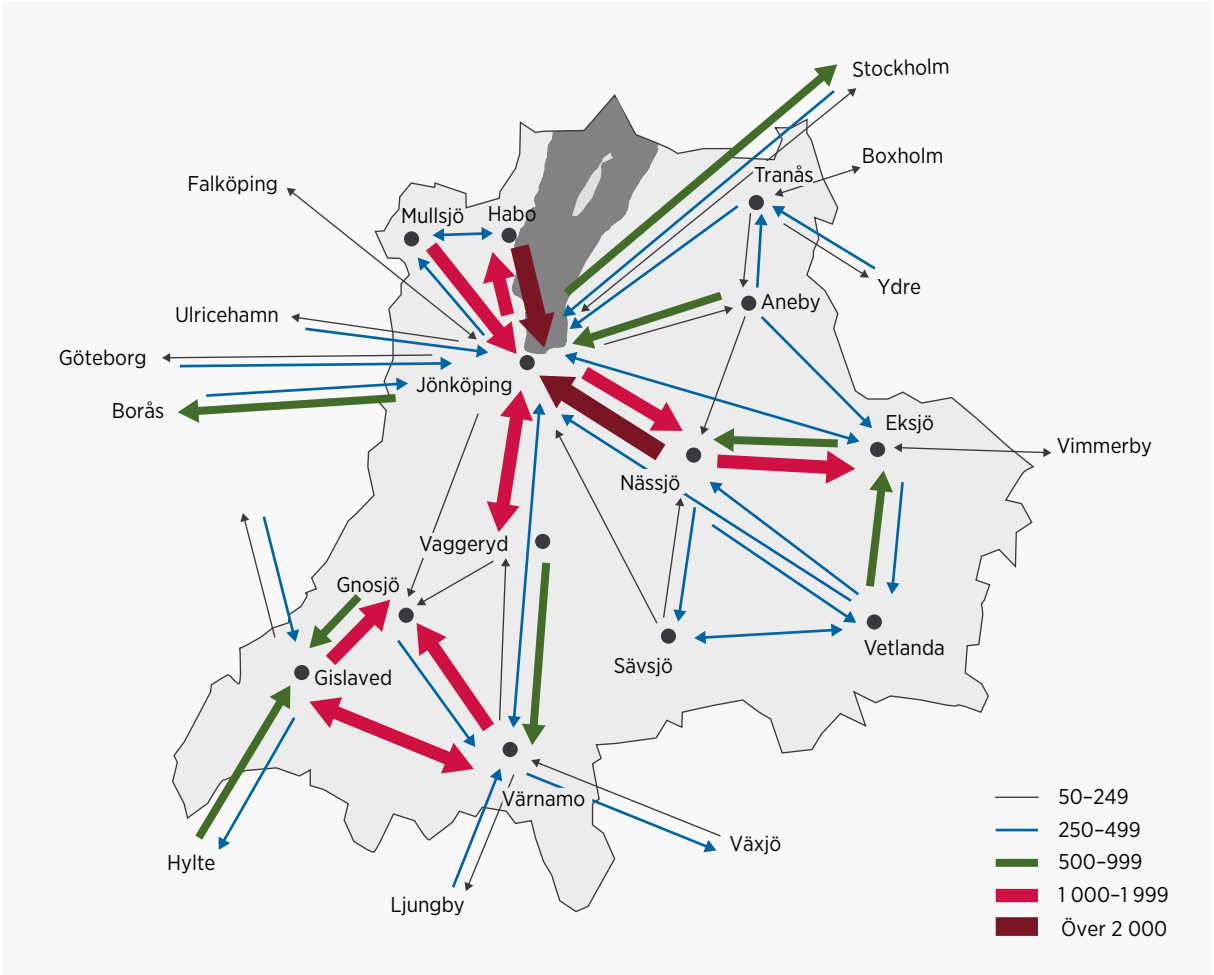


Arbetspendling

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

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

Figur 3. Arbetspendling mellan kommuner



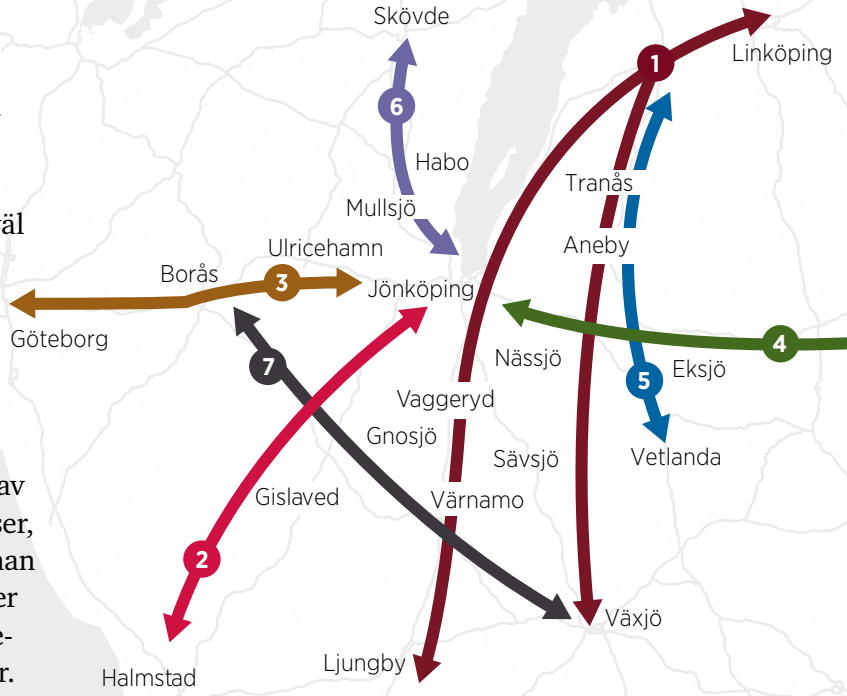
Källa: Statistiska centralbyrån, 2024.

Länets transportsystem

Övergripande transportstråk

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

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



Figur 4. Övergripande transportstråken

1 Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion

E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden då landförbindelsen över Fehrman bält beräknas stå klar 2029.

Regional funktion

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

2 Stråket rv 26 och väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion

Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket är även av betydelse för godstransporterna till och från Göteborg hamn.

Regional funktion

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

3 Västliga stråket utmed rv 40

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

4 Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan–Bockabanan

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

5 Stråket utmed rv 31 och rv 32

Interregional funktion

Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby. I söder kopplar stråket samman länet med Blekinge och Kalmar.

Regional funktion

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

Stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47 6

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

Stråket är också betydelsefullt för och har en stor potential för ökad arbetspendling österut mellan regioncentrat Jönköping och Eksjö/Vetlanda. 7

Stråket utmed rv 27 och Kust till kust-banan

Interregional funktion

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

Regional funktion

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

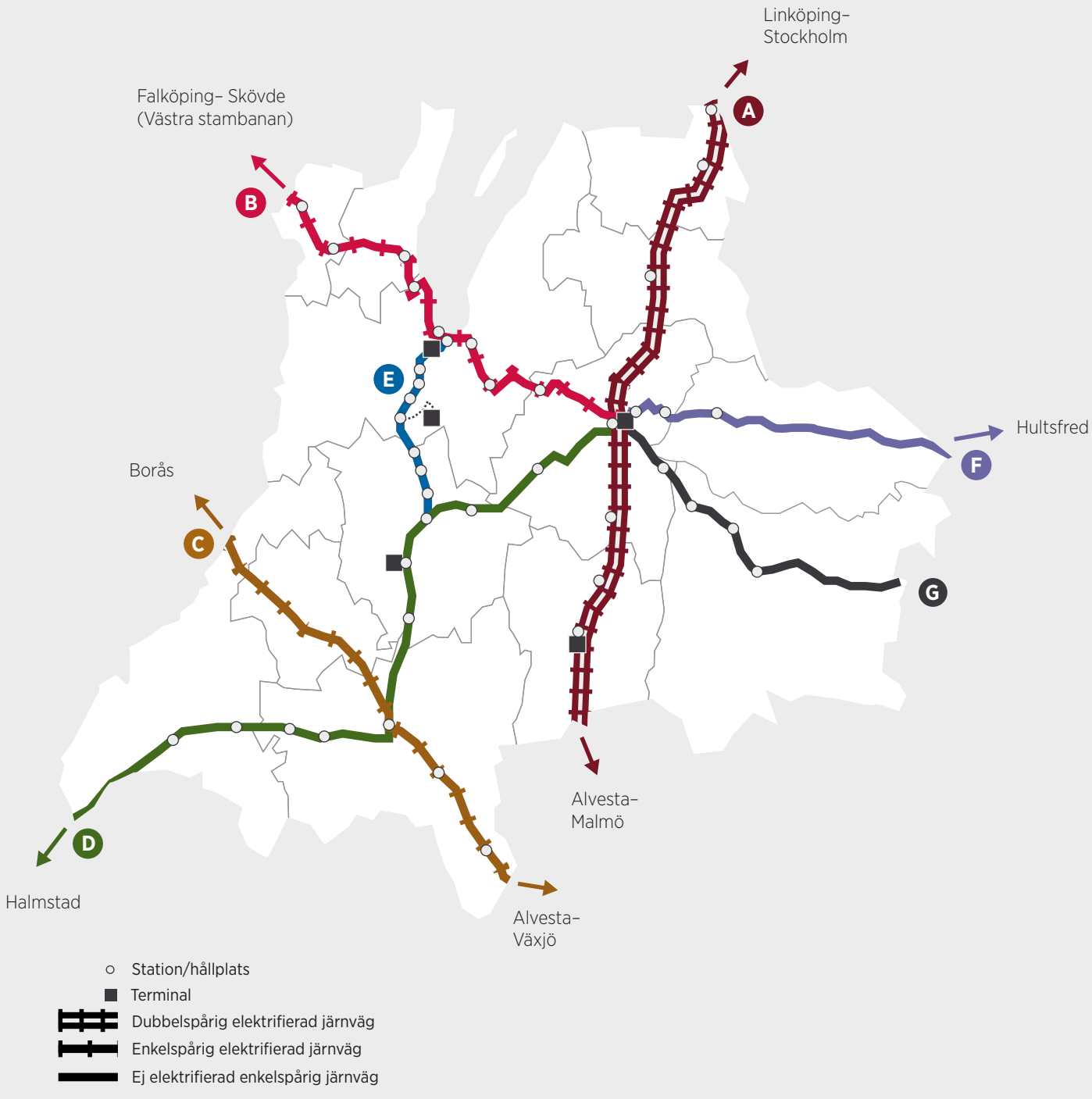
Figur 5. Jönköpings läns läge i södra Sverige

Länets järnvägsnät

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

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

Figur 6. Järnvägar i Jönköpings län



A

Södra stambanan (SSB)

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

B

Jönköpingsbanan

Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och där järnvägen ansluter till Västra stambanan. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö–Sandhem har hastighetsbegränsning (120–160 km/h).

C

Kust till kust-banan

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

D

Halmstad–Nässjö järnväg (HNJ)

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

E

Vaggerydsbanan

Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

F

Höglandsbanan

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

G

Vetlandabanan

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

Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping).

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

Behov och utmaningar för järnvägen

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

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan

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

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

Kortare restid med tåg på sträckan Jönköping–Värnamo

Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo. Sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden, vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö.

Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder

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

Banstandarden är låg på sträckorna Jönköping–Vaggeryd, Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar. Utöver elektrifiering behöver banorna kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan

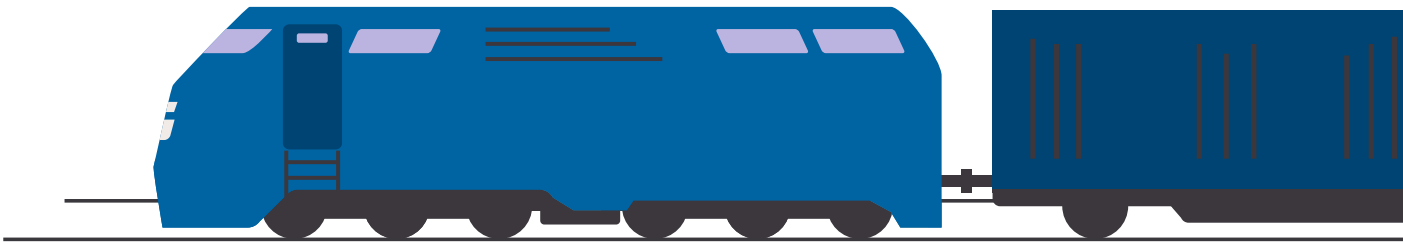
Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret, vilket innebär hög konkurrens mellan olika typer av trafik. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen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

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg

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

Utmaningar för intermodala transporter

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

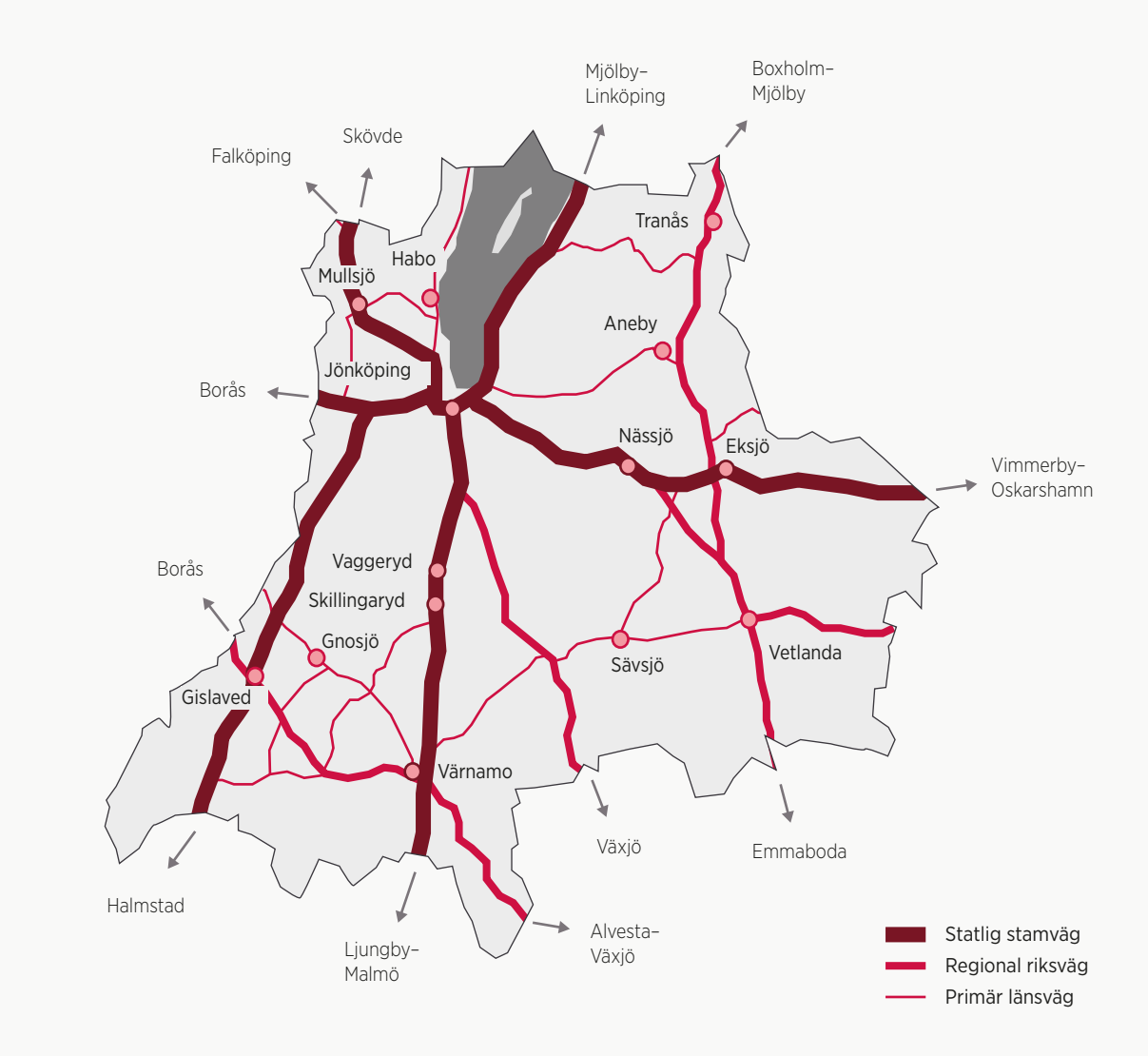


Länets vägnät

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

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

Figur 7. Länets huvudvägnät



Källa: Nationella vägdatabasen, 2025.

Trafiksäkerhet

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

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

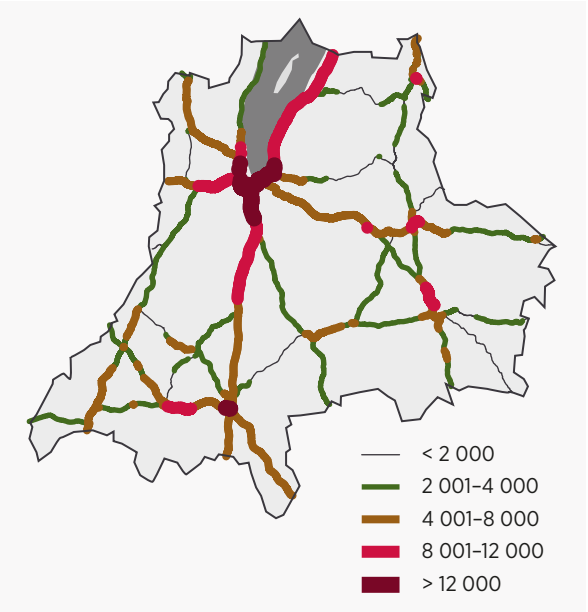
Sambandet mellan trafikmängd och antalet olyckor är tydligt. Detta innebär att ett fortsatt långsiktigt arbete med mittseparering av de mest trafikerade vägarna och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på övrigt vägnät, är av stor betydelse för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i Jönköpings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

Krav på funktionellt samband

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

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

Figur 8. Årsmedelsdygnstrafik för utvalda viktiga vägar i länet



Källa: Nationella vägdatabasen, 2024.

Behov och utmaningar för vägnätet

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar

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

Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar i länets mindre tätorter

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

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät

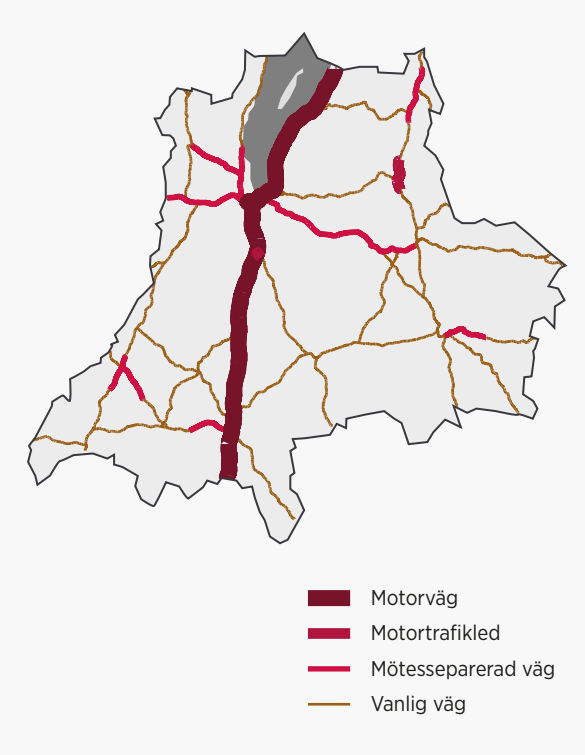
Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.

Väghållare

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

- **Staten** (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- **Kommunerna** förvaltar kommunala gator och vägar.
- **Vägföreningar/samfällighetsföreningar** och **enskilda fastighetsägare** ansvara för enskilda vägar.

Figur 9. Vägtyp



Källa: Nationella vägdatabasen, 2025.

Länets kollektivtrafik

Förutsättningar

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

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

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

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska utvecklas i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt. Kollektivtrafiken ska bidra till att fler kan resa till arbete, skola, vård, service och fritid, att invånare når fler arbetsplatser inom rimligt avstånd. Det ska även bidra till att arbetsgivare kan rekrytera kompetens från ett större område och att klimatpåverkan minskar genom färre bilresor. Att personer med funktionsnedsättning får god tillgänglighet och att det finns prisvärda och jämställda möjligheter att resa.

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

I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet. Strategiska bytespunkter är viktiga för att tillgängligheten till starka kollektivtrafikstråk ska vara god i alla delar av länet och för alla invånare.

Regional kollektivtrafikmyndighet

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

Behov och utmaningar

Minska restider och öka attraktivitet

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

Mål om restider 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektrivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

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

Tillvarata strukturbildande effekter

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

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

Göra kollektivtrafiken tillgängligare

För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas. För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.

Länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter. I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna–Kaxholmen–Skärstad, Huskvarna–Lekeryd, Anderstorp–Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved–Hestra, Skillingaryd–Vaggeryd–Hok, Vetlanda–Landsbro samt Vetlanda–Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

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

Behov och utmaningar

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla mellan större tätorter innebär en hög potential för vardagscykling och skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor

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

Flyg i länet

Jönköping Airport AB ägs av Jönköpings kommun och Region Jönköpings län. Jönköpings flygplats är en hub för flygfrakt och charter. Flygplatsen är också en beredskapsflygplats. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga.

Regionala flygplatsens funktion

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

I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik.

Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.

4. Läs mer om bristerna i Regional cykelplan.

Alternativ

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

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

Alternativa inriktningar

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

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

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

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

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

Bundna objekt i gällande transportplan

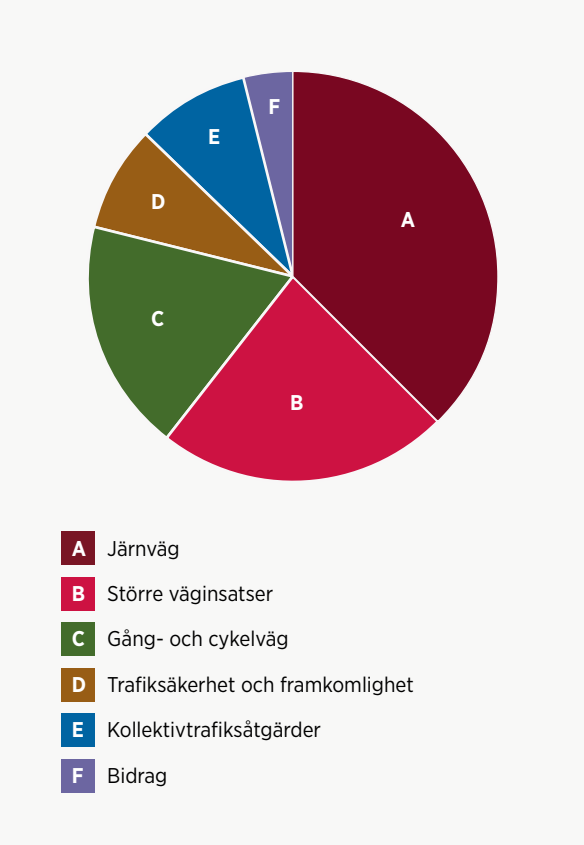
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod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

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

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

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

Diagram 2. Åtgärdsfördelning i Regional transportplan 2022–2033



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

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

Balans i åtgärder

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

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

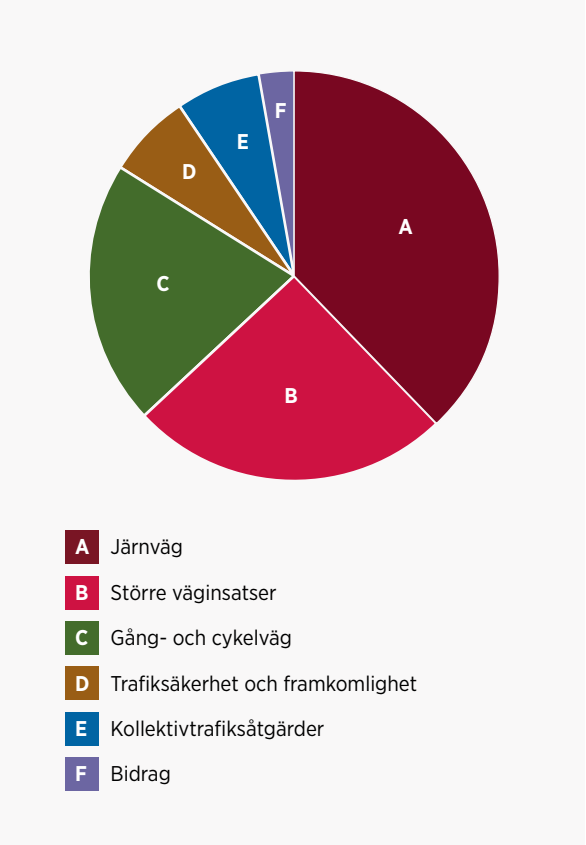
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt Kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

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

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

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

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



Tabell 3. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

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

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

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

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

Insatser för lokalt liv

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

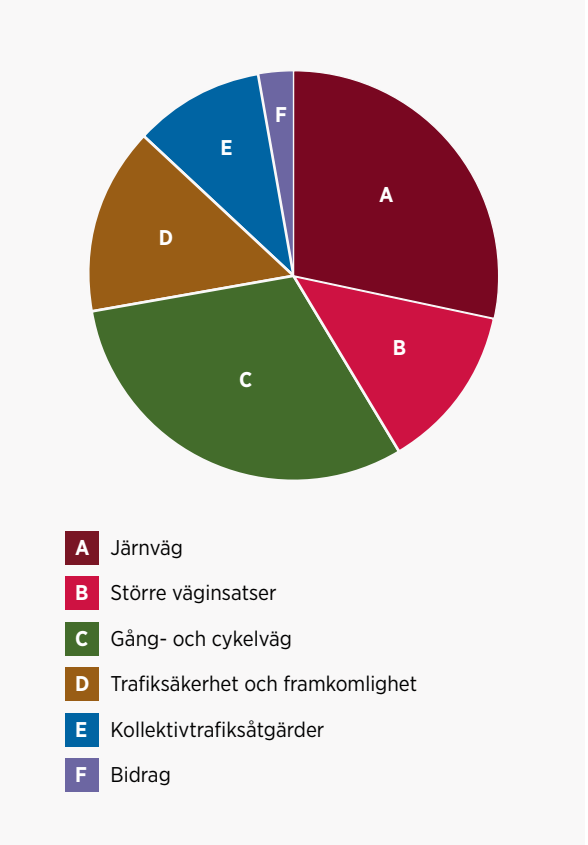
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

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

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

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

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



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

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

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

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

Satsningar i stråk

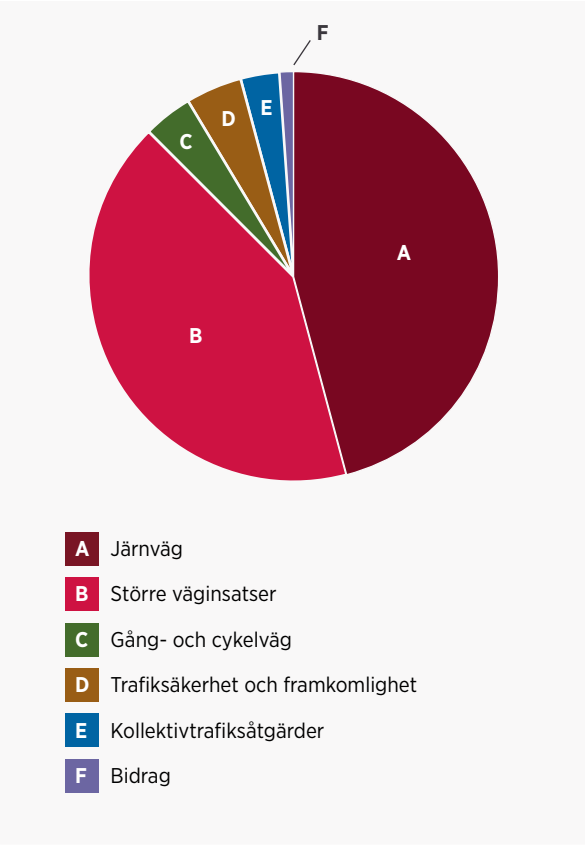
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginsatser prioriteras.

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

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

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

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



Tabell 5. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

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

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

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

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

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

Nyttor på kort sikt (2026–2031)

Åtgärder i balans

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

Insatser för lokalt liv

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

Satsningar i stråk

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

Nyttor på medellång sikt (–2037)

Åtgärder i balans

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

Insatser för lokalt liv

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

Satsningar i stråk

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

Nyttor på lång sikt (–2045)

Åtgärder i balans

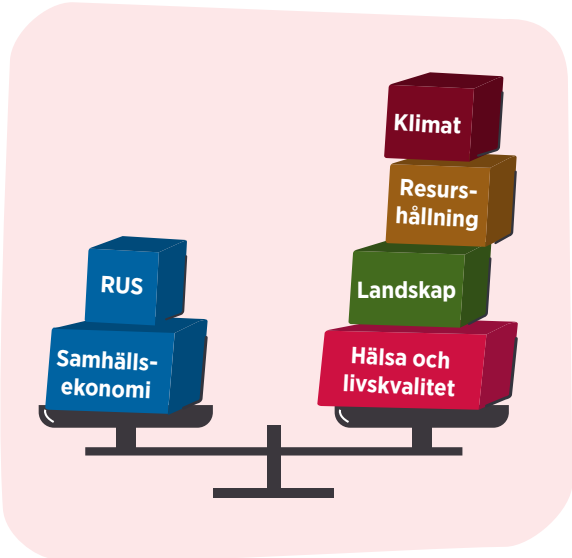
Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd–Anderstorp rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (förutsatt finansiering i kommande plan).

Sammanfattning av konsekvensbeskrivning

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

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

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



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Utgångspunkter

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

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

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

Avgränsning

Tidsmässig avgränsning

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

- Bedömningar på kort sikt avser 1–6 år i planen, det vill säga åren 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

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

Avgränsning i sak

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

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

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

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

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

Metodik för bedömning av konsekvenser

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

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

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

Påverkan, effekter och konsekvens

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

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

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

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

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

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

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

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. E

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

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. B

Tillgänglighet och användbarhet

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

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

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

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

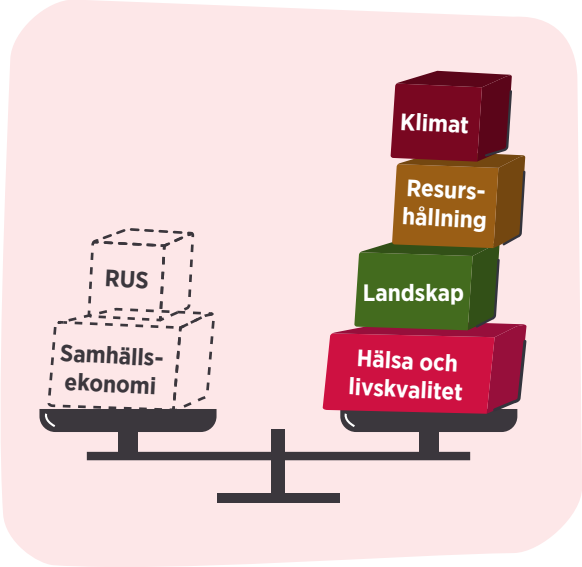
Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås. B

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.[12] A B C D

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

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

Samlad bedömning miljöaspekter



Konsekvensbeskrivningens fokusområden avseende miljöaspekter.

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

Alternativ Balans i åtgärder

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

Alternativ Satsningar i stråk

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

Alternativ Insatser för lokalt liv

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

Tabell 6. Samlad bedömning miljöaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning: Klimat

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

Trafikens påverkan

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

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

Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektivtrafik och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

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

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

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Klimatpåverkan över tid

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

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

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

Tabell 8. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet

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

Människors hälsa

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

Befolkning

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

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

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Luft

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden.

För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Landskap

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

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malmbäck och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* liv bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. *Nollalternativet* bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

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

Tabell 11. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Landskapsbild

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

Påverkan på landskapet över tid

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

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Resurshushållning

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

Mark

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

Materiella tillgångar

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

Vatten

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

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ Balans i åtgärder och *Satsningar i stråk* eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av bruknings-värd åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 14. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och Balans i åtgärder bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ även några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts. För alternativet *Insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Beslutad plan

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

Prioriteringar

Hög måluppfyllelse och stora nyttor

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

Kontinuitet

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

Jämn fördelning

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

Samhällsekonomi, trafiksäkerhet och stråktänk

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

Prioriteringar inom planen

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

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

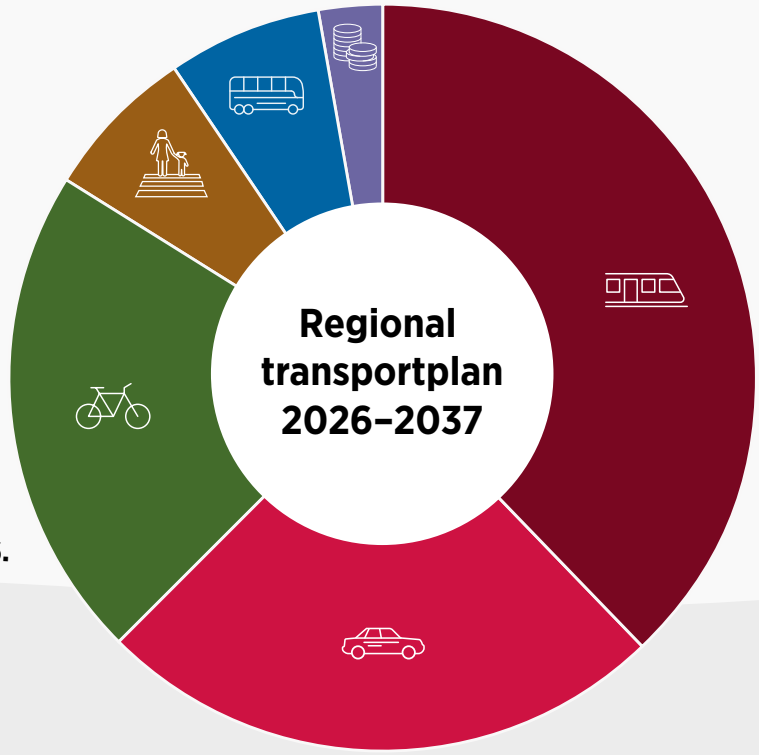


Diagram 6.

Ekonomiska förutsättningar för Regional transportplan

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

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

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

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

- Järnväg
- Större väginsatser
- Gång- och cykelväg
- Trafiksäkerhet och framkomlighet
- Kollektivtrafikåtgärder
- Bidrag

Investeringar 2026–2037

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

Åtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Järnväg	**-**	**-**	**297**	**197**	**404**	**898**
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870[13]	103	0	146	51	197
Station Ryhov/A6	476[14]	-	0	0	129	129
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	195	9	0	204
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	-	58	42	150	250
Pott för plattformsförlängningar	-	-	44	0	74	118
Större väginsatser	**-**	**-**	**169**	**153**	**261**	**583**
Rv 27 Förbi Bor	255	96	159	0	0	159
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp[15]	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd[6]	179	-	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	**-**	**-**	**95**	**153**	**267**	**515**
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
– Furusjö–Dungen	*36*	*18*	*15*	*0*	*0*	*15*
– Tenhult–Huskvarna	*70*	*-*	*0*	*63*	*0*	*63*
– Gnosjö–Hillerstorp	*96*	*-*	*0*	*0*	*87*	*87*
– Längs statlig väg (pott)	*-*	*-*	*5*	*25*	*50*	*80*
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**-**	**-**	**39**	**39**	**77**	**155**
Kollektivtrafikåtgärder	**-**	**-**	**26**	**33**	**92**	**151**
Längs statlig väg	-	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	-	13	16	46	75
Bidrag	**-**	**-**	**15**	**15**	**30**	**60**
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Summa	**-**	**-**	**641**	**590**	**1131**	**2 362**

13 Objektets totalkostnad anges exklusive kostnad för signalsystem. Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

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

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

Järnväg

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Namngivna objekt nationell plan

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

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan

De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö–Eksjö, upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda och plattformsförlängningar) har olika karaktär. Elektrifiering Nässjö–Eksjö är ett regionalt namngivet objekt vilket innebär att åtgärden ska ha en uppdaterad SEB. Övriga åtgärder ska ses som potter vilket innebär att de innehåller flera mindre åtgärder i ett paket. Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering – de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

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

Järnväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870[13]	103	0	146	51	197
Station Ryhov/A6	476[14]	-	0	0	129	129
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	195	9	0	204
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	-	58	42	150	250
Pott för plattformsförlängningar	-	-	44	0	74	118
Totalt	**-**		**297**	**197**	**404**	**898**

13 Objektets totalkostnad anges exklusive kostnad för signalsystem. Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

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

Grunder för prioritering

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

Påbörjade åtgärder

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

Planeringsmognad

Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.

Potential och samhällsnytta

Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.

Systemfunktion

Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

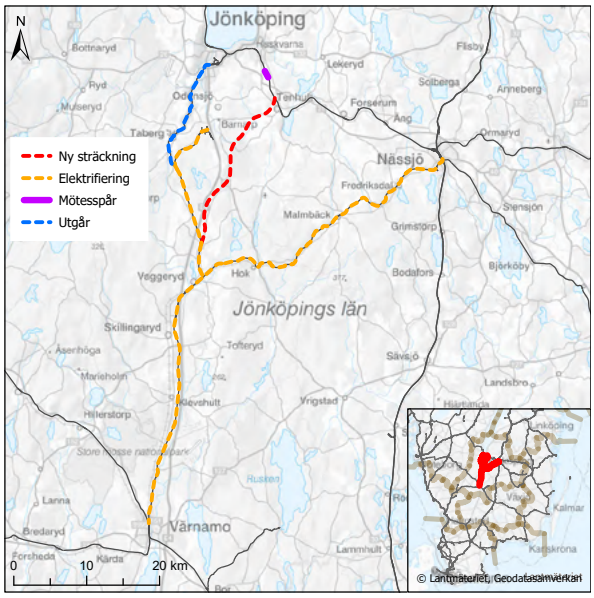
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

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

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

Nysträckning Byarum–Tenhult befinner sig i järnvägsplan, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö–Värnamo befinner sig i bygghandling och förväntas vara genomförd 2030.

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



Karta: Trafikverket, 2025.

Mötesstation Ryhov/A6

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till till länets andra största målpunkt vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Genom att bygga ut station Ryhov/A6 möjliggörs styv tidtabell för trafikering på Jönköpingsbanan och möjlighet att upprätthålla dagens trafikering. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplattformar inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel över fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 600 meter långa tåg. Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden förutsätter finansiering ur Nationell plan. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

Total kostnad är 476 mnkr i prisnivå 202306 (Funktionsutredning järnväg, ärendenummer: TRV 2024/31351). 129 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.

Karta: Trafikverket, 2025.

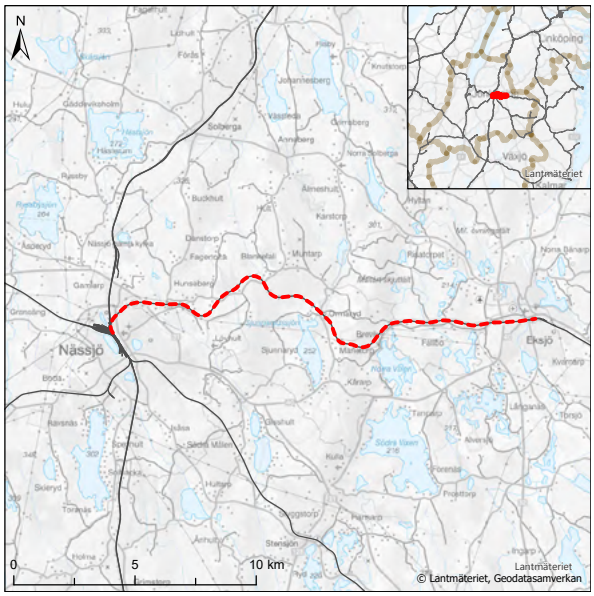
Järnvägsåtgärder med full regional finansiering

Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping–Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och trädsäkring. Åtgärden befinner sig i planskedet och förväntas vara färdig 2029.

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



Karta: Trafikverket, 2025.

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på i första hand Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationerna i Tenhult och Huskvarna. Medel finns avsatta för ytterligare åtgärder, men förtydliganden av strategiska ställningstaganden och tidsatta prioriteringar gällande framtida trafikering krävs för slutligt beslut om var åtgärderna ska genomföras. Fortsatt utveckling av plattformsförlängningar kommer att kontinuerligt prioriteras tillsammans med kollektivtrafiksmyndigheten i länet.

Upprustningsåtgärder utmed sträckan Nässjö–Vetlanda

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

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

Därefter utreds insatser som krävs för en robust trafik med nya tåg för välfungerande trafikering, möjlig timmestrafik mellan och möjlig genomgående trafikering. Det kan exempelvis handla om plattformsförlängningar och mötesmöjligheter på banan. För största möjliga nytta och tidsvinst i trafikeringen på sträckan måste dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan.

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

Större väginsatser

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Samplanering

Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen utgår från att en vägplaneprocess kan påbörjas när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och arbetet med att ta fram en plan för att bygga järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant

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

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

Grunder för prioritering

Påbörjade åtgärder

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

Planeringsmognad

Brister som har genomgått ÅVS och har en färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.

Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med storregional eller nationell betydelse, ska prioriteras högt.

Samplanering

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

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

Större väginsatser	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Rv 27 Förbi Bor	255	96	159	0	0	159
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp[15]	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd[6]	179	-	0	0	-	-
Totalt	**-**		**169**	**153**	**261**	**583**

15 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns 167 mnkr under planperioden för båda objekten. Syftet är att skapa flexibilitet i planen och nå en god upparbetning av pengarna avsatta.

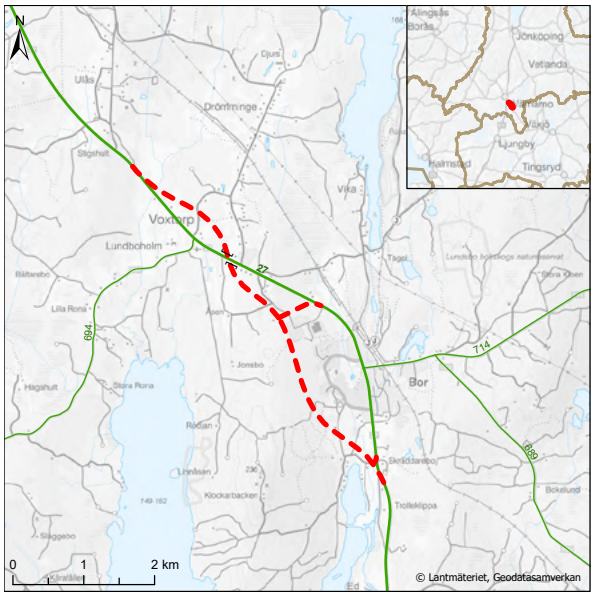
Namngivna vägåtgärder

Rv 27 förbi Bor

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

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Byggnation pågår och objektet beräknas vara klart i slutet av 2027.

Total kostnad för åtgärden är 255 mnkr, varav 96 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

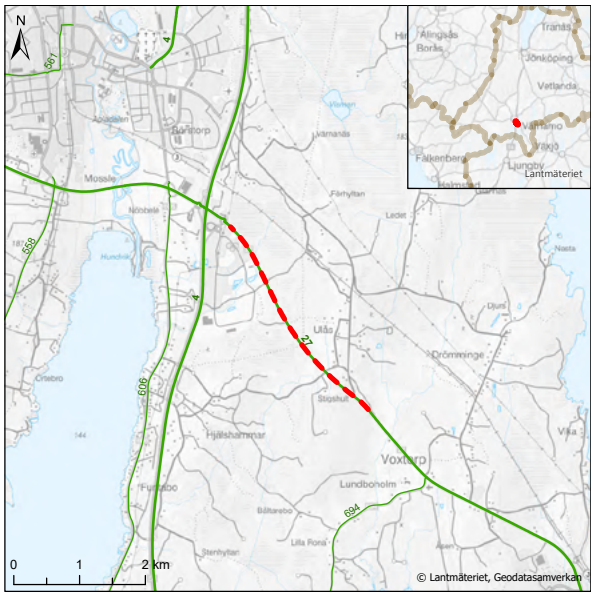
Rv 27 Ulås–Bredasten

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

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

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

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



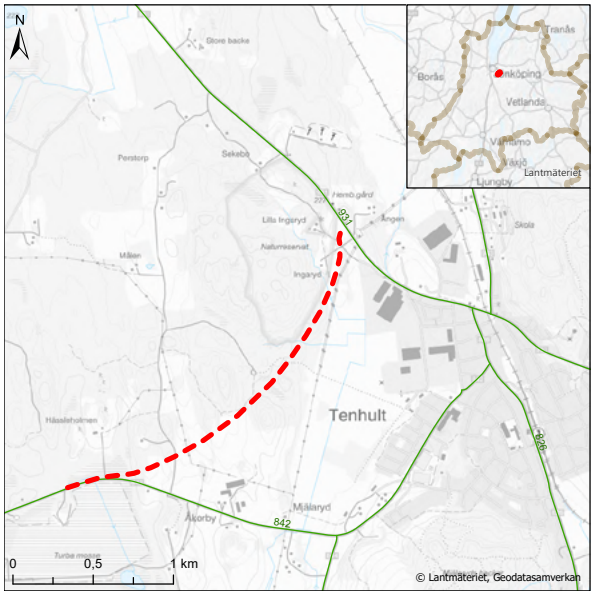
Karta: Trafikverket, 2025.

Väg 842 förbi Tenhult

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

Den föreslagna åtgärden syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Det är en del av en helhetslösning som omfattar hela sträckan till riksväg 40. Åtgärden innebär att väg 842 får en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/h. Lokaliseringen av vägen samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

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

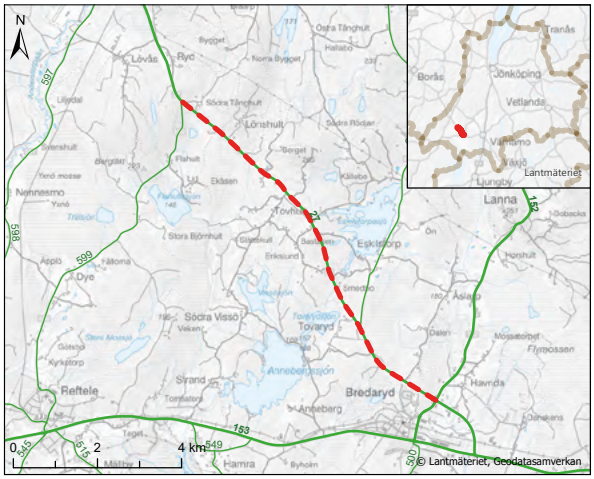


Karta: Trafikverket, 2025.

Rv 27 Bredaryd–Anderstorp

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

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



Karta: Trafikverket, 2025.

Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd

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

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

Gång- och cykelinvesteringar

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Finansieringsmodell gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10 procent kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån en tidig kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

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

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

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

Grunder för prioriteringar

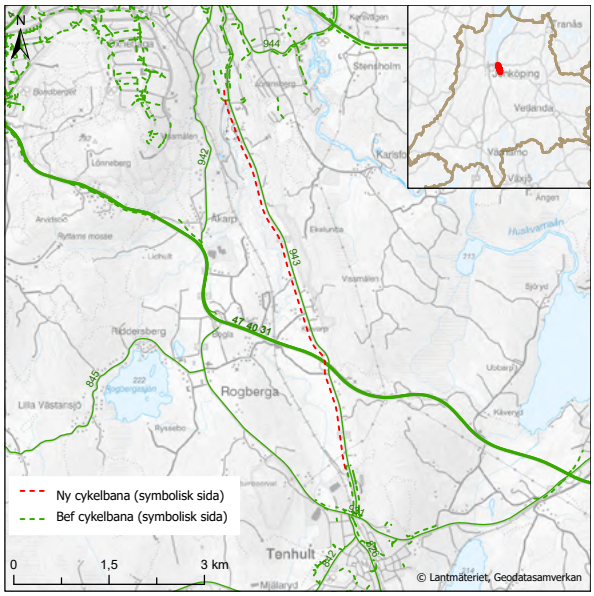
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

Planeringsmognad

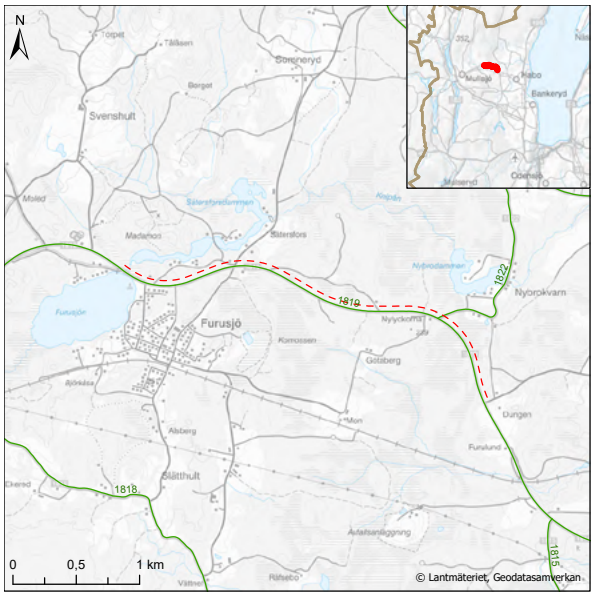
Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Regional cykelplan

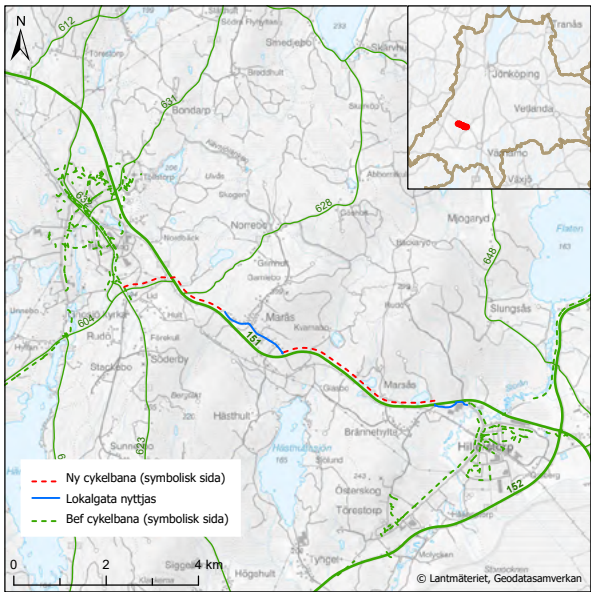
I regional cykelplan prioriteras åtgärder på sträckor mellan tätorter. De åtgärder som genomförs inom denna planperiod är förutom det pågående objektet Furusjö–Dungen de objekt med högst prioritet i Regional cykelplan dvs., Tenhult–Huskvarna och Gnosjö–Hillerstorp.



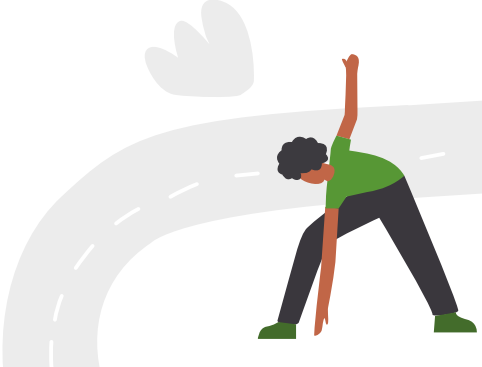
Karta: Trafikverket, 2025



Karta: Trafikverket, 2025.



Karta: Trafikverket, 2025.



Pott för mindre insatser

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

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

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

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

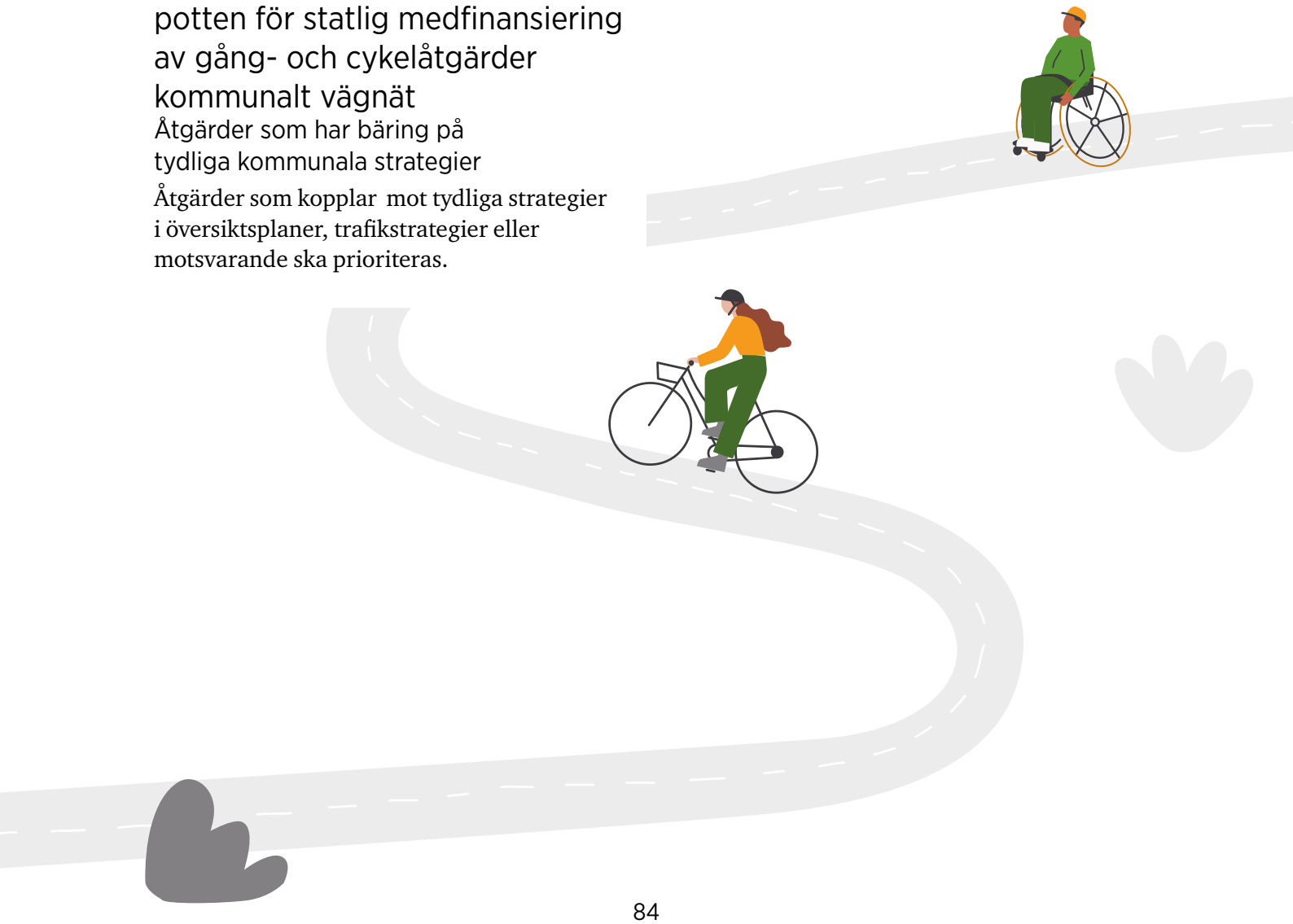
Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

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

Geografisk balansering

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



Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Syfte och innehåll

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

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt

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

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

Standard för tätortsåtgärder

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

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn

Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik passerar genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.

Insatser på vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods

Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke: ÅDT över 2 000 fordon) som inte kommer att mittsepareras under planperioden.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

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

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

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

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

Kollektivtrafik-åtgärder

Syfte och innehåll

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

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

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

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

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

Förutsättningar för genomförande

Framförhållning

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

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

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

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

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

Grunder för prioritering

Prioriteringsgrunderna gäller båda potterna inom åtgärdsområdet

Framkomlighetsåtgärder för att minska restid

Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

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

Åtgärder som främjar kombinationsresor

Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.

Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

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

Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

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

Grunder för prioritering inom potten

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

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag

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

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

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

Regionala utredningsbehov

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

Bakgrund

Syfte

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

Avgränsning

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

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

Innehåll

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

1. **Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029:** Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet *Större väginsatser*. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.
2. **Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029:** Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet *Trafiksäkerhet och framkomlighet*. För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.
3. **Övriga angelägna brister att utreda:** På längre sikt bör dessa brister utredas, i vilken ordning och på vilket sätt (etappindelningar etc.) avgörs inför kommande utredningar.

Grunder för prioritering av brister för utredning

Potential och samhällsnytta

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

Brister att utreda

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029

Rv 27 Forsheda–Bredaryd

Riksväg 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT drygt 8 800 fordon varav knappt 900 lastbilar, januari 2023) och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade. Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029

Rv 30 Stigamo–Växjö

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

Övriga angelägna brister att utreda

Rv 27

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

Rv 32

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

Rv 31/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda

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

Stråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad

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

Etapp 2, Lv 842 förbi Tenhult

Utifrån nu pågående lokaliseringsutredning för väg 842 förbi Tenhult bedöms det på sikt finnas ett behov av att studera väg 842 vidare koppling mot Rv 40. Detta ska göras med utgångspunkt i en lösning som svarar på behov från både den lokala och långväga trafiken.

Nyligen genomförda eller pågående utredningar

ÅVS Rv 32 Eksjö–Traneryd

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

ÅVS Mullsjö–Habo–Jönköping

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

Genomförande av regional transportplan

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

Järnväg

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

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

Större väginsatser

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Gång- och cykelinvesteringar

Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån de prioriterade bristerna i Regional cykelplan.

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

Genomförande av åtgärder

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

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

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning

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

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

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ansökningar och handläggning

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

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

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning

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

Genomförande av åtgärder

Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

Uppföljning av planens genomförande

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

Avrapportering av framdrift och upparbetning

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

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

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

Kommunikation vid avvikelser

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

Detta avsnitt bygger på remiss-versionen av Nationell plan 2026–2037.

Investeringsåtgärder i nationell plan

För att få en fullständig bild av vilka investeringar som planeras i länets transportinfrastruktur behöver den regionala transportplanen läsas tillsammans med nationell transportplan.

Den nationella planen redovisar alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Nedan beskrivs ett urval av de namngivna objekten som ingår i den nationella planen. Länets önskvärda satsningar och prioriteringar som inte fått plats i planen, exempelvis riksväg 40 Ulricehamn–Jönköping och Vätterlänken, redovisas inte.

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

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

Objektet samfinansieras av den regionala transportplanen. Se beskrivning under *Järnväg* i planen.

Namngivna vägobjekt nationell plan

Rv 40 Förbi Eksjö

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

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden. Den nya vägen byggs som vanlig väg med hastigheten 80km/h.

Rv 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö–Mon

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö–Slättäng. Sträckan är cirka 15 km lång. I förslaget till Nationell plan har objektets sträckning minskats till att endast omfatta delen Mullsjö–Mon, en sträcka på knappt 10 km. Vad som händer med den norra delen av det tidigare projektet är i dagsläget oklart.

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

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapassager planeras längs sträckan och gång- och cykelvägsförbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2027–2028 med en byggtid på ca 3 år.

Rv 26 Hedenstorp–Månseryd

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

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

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

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

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

E4, trafikplats Ekhagen

Nytt objekt i förslag till Nationell plan.

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

Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp

Nytt objekt i förslag till Nationell plan.

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

Detta avsnitt bygger på remiss-versionerna av de regionala planerna resp. remiss-version av nationell plan 2026–2037.

Större investeringsåtgärder i våra grannlän

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

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

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154

Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen bland annat Värnamo i Jönköpings län.

Halmstad C

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

Kalmar län

Åtgärder på rv 37/47

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

Kronobergs län

Alvesta triangelspår

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

Östergötland

Ostlänken

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

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön

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

Västra Götaland

Göteborg–Borås

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

Region Jönköpings län

Konsekvensbeskrivning

Regional transportplan, Jönköpings län 2026–2037

Region Jönköpings län

Tillsammans för ett bra liv för alla.

Version beslutad december 2025

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

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

Foto omslag:

Denna bilaga tillhör Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.
Här presenteras den fullständiga konsekvensbeskrivningen som ligger till grund för transportplanen.

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

Innehåll

Inledning **7**

Utgångspunkter 7
Balans i åtgärder 11
Insatser för lokalt liv 13
Satsningar i stråk 15
Fokusområden 19

Klimat **22**

Bedömningsgrunder 22
Sammanfattande bedömning 23
Trafikens påverkan 24
Infrastrukturens klimatpåverkan 26
Klimatanpassning 27

Hälsa och livskvalitet **29**

Bedömningsgrunder 29
Sammanfattande bedömning 30
Människors hälsa 32
Befolkning 34
Luft 37

Landskap **39**

Bedömningsgrunder 39
Sammanfattande bedömning 40
Naturmiljö 41
Kulturmiljö 43

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

Inledning

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

Utgångspunkter

Avgränsning

Avgränsningssamråd

Under våren 2025 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

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

- Bedömningar på kort sikt avser 1–6 år i planen, det vill säga åren 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

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

Avgränsning i sak

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

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

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

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

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

Metodik för bedömning av konsekvenser

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

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

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

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

Påverkan, effekter och konsekvens

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

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

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

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

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

Krav på innehåll

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- En **sammanfattning av planens innehåll**, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer.
- En identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd.
- Uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem** som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och **hur hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål och andra miljöhänsyn.**
- En **identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter** som genomförandet av planen kan antas medföra.

  Uppgifter om de **åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa** betydande negativa miljöeffekter.
- En **sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes.
- En redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.
- En **icke-teknisk sammanfattning.**

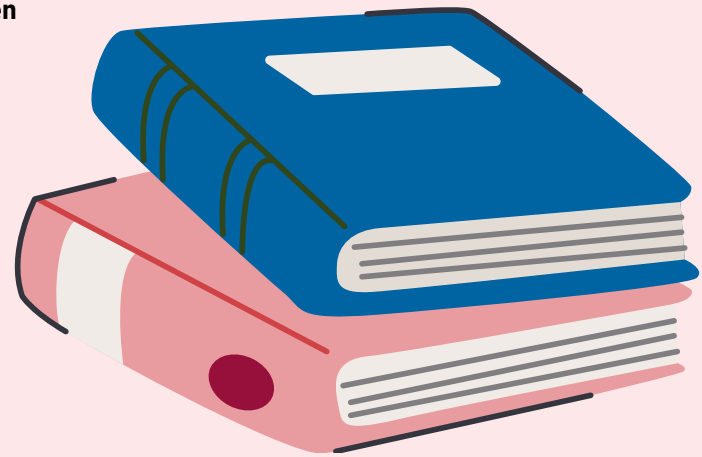
Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

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

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig.

- Synpunkterna ska beaktas innan planen antas.

När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrerats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.



Balans i åtgärder

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

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

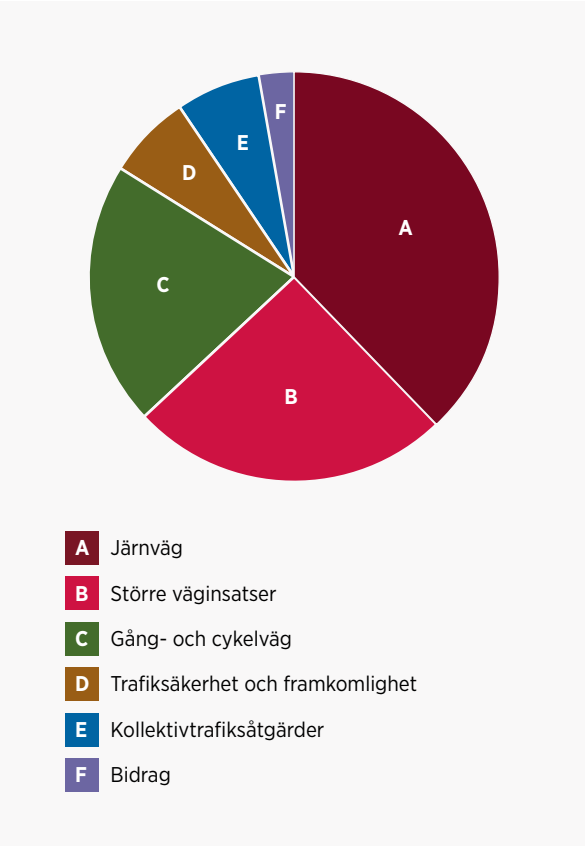
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

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

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

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

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



Tabell 1. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

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

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

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

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

Insatser för lokalt liv

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

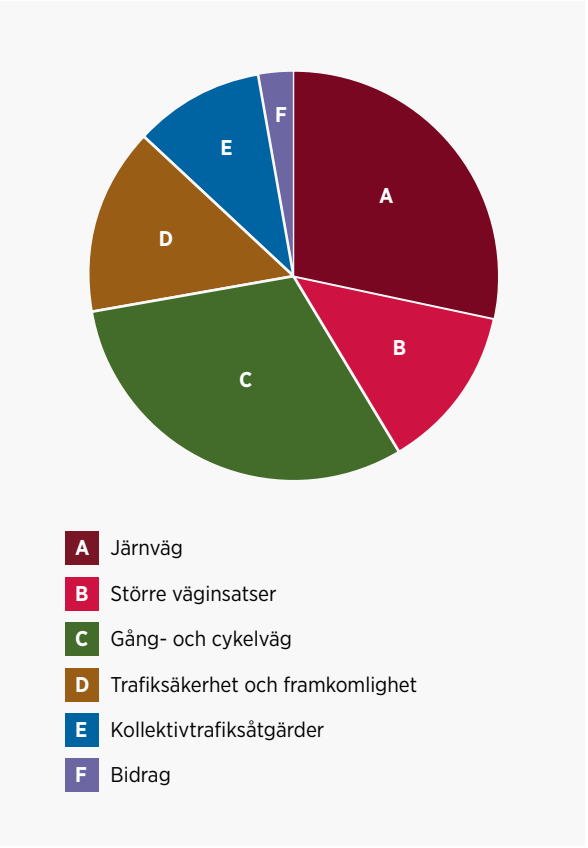
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

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

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

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

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



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

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

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

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

Satsningar i stråk

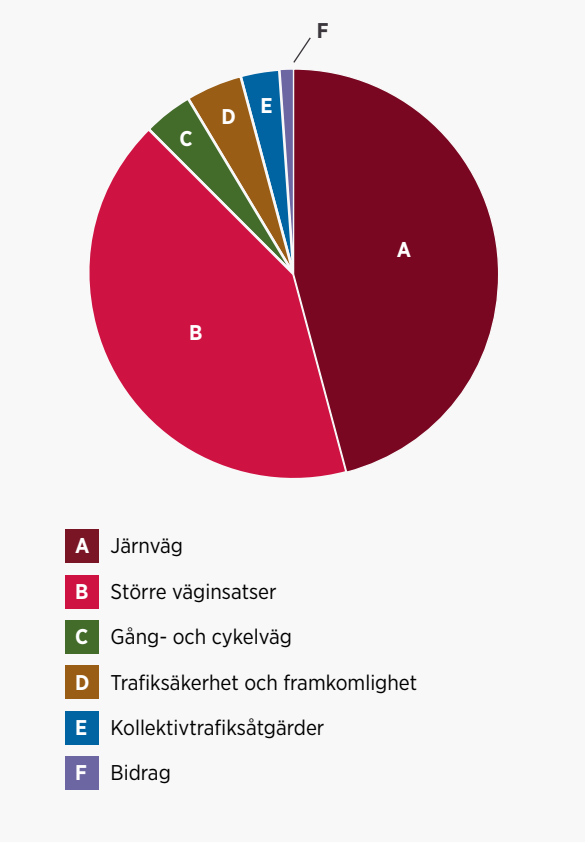
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginsatser prioriteras.

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

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

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

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



Tabell 3. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

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

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

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

Nollalternativ

Nollalternativet inkluderar pågående investeringar. I gällande plan är riksväg 27 förbi Bor och cykelsatsningen Furusjö–Dungen påbörjade och ingår i Nollalternativet. Bedömingarna av konsekvenser av Nollalternativet är utifrån att dessa projekt genomförs, men inga andra insatser för att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets järnvägar och vägar, för tåg, bil, cykel eller buss. Även satsningar på ny infrastruktur som stärker länets utveckling uteblir.

Tabell 4. Nollalternativ 2026–2037

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

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

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

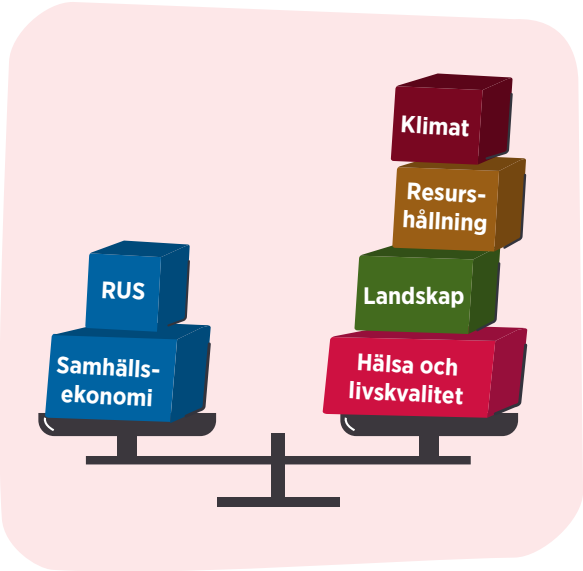
I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

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



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

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

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. **E**

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. **E**

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

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. **B**

Tillgänglighet och användbarhet

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

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

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

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås. **B**

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.[1] **A** **B** **C**

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

Klimat

Bedömningsgrunder

Trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan

Preciseringen omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet. Transportsektorn står för 38 procent av länets totala energianvändning och behöver minska för att länets koldioxidbuget ska hållas.

Precisering trafikutveckling

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

Precisering energieffektivitet

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

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

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

Tabell 5. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Trafikens påverkan

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

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

Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektivtrafik och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

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

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

Tabell 6. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Klimatpåverkan över tid

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

Nollalternativet innebär att befolkningsökningen som kan förväntas inte aktivt flyttas över på mer hållbara transportslag. Detta innebär att de problem som vi kan se i dag med trafikens påverkan och klimatanpassning kan förväntas öka, framförallt på sikt. Det objekt som förverkligas på kort sikt i nollalternativet finns även i de övriga alternativen, och har en negativ klimatpåverkan avseende infrastrukturen.

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

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

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Trafikens påverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan trafik

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

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

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

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan trafik

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

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

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

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan trafik

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

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

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

Ingen stor påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

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

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

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

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

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

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

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

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

Klimatanpassning

Balans i åtgärder

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

Satsningar i stråk

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

Insatser för lokalt liv

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

Nollalternativ

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

Aktuella samhällsekonomiska beslutsunderlag

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

Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – Sydöstra regionen

Hälsa och livskvalitet

Bedömningsgrunder

Människors hälsa

Fysisk aktivitet

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

Buller och vibrationer

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

Trafiksäkerhet

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

Befolkning

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

Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

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

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader. Männens funktionella geografier är mer polära än kvinnornas: En högre andel av männens minsta tätortsbaserade arbetsmarkandsregioner (TA-regioner) består av självständiga orter, samtidigt som de stora TA-regionerna i flera fall är större för män än för kvinnor.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras. Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

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

Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar

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

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning

Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft. Antalet tätorter som överskrider rekommendationerna kan komma att öka då WHO:s nya rekommendationer, på lägre nivåer, slår igenom för svenska miljökonsekvensnormer.

Tabell 8. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Människors hälsa

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

Befolkning

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

Luft

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

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

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

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Människors hälsa

Balans i åtgärder

Fysisk aktivitet

Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv, tillsammans med satsning på mötesstation Ryhov/A6 som är en regionalt stor målpunkt som tillgängligörs med tåg. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet. Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafikåtgärder på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykelinvesteringar, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i länet. Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

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

Satsningar i stråk

Fysisk aktivitet

Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnvägssystemet och fler som har möjlighet att resa med tåg. Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter och trafiksäkerhetsåtgärder i samhället.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Sunnhultsbrunn förbättras. Större satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Insatser för lokalt liv

Fysisk aktivitet

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

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

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

Nollalternativ

Fysisk aktivitet

Inga positiva effekter.

Buller och vibrationer

Problemen med buller och vibrationer i Tenhult riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet

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

Befolkning

Balans i åtgärder

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

Alternativet är positivt sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämlikt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för gång- och cykelåtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

Satsningar i stråk

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

Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråken förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs gång- och cykelvägar där potential för aktiva resor finns, vilket förbättrar tillgänglighet med cykel. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet prioriterar större järnvägs- och vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägsåtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

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

Alternativet innebär ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet och att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelvägsåtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Insatser för lokalt liv

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

Alternativet ger något förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med tåg utmed delar av de regionala järnvägsstråken. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar stärks, vilket bedöms ge stor positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativets satsning på kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar bedöms förbättrar jämlikhet och jämställdhet och förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

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

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

Åtgärdsområdena för trafiksäkerhet och framkomlighet, kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägsåtgärder ger möjlighet till höjning av tillgängligheten med geografisk spridning. Järnvägssatsningarna innebär att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet.

Nollalternativ

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

Inga effekter.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Inga effekte.

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Inga effekter.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Inga effekter.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Inga effekter.

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

Inga effekter.

Luft

Balans i åtgärder

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar regional tåg- och busskollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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

Satsningar i stråk

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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

Insatser för lokalt liv

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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

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

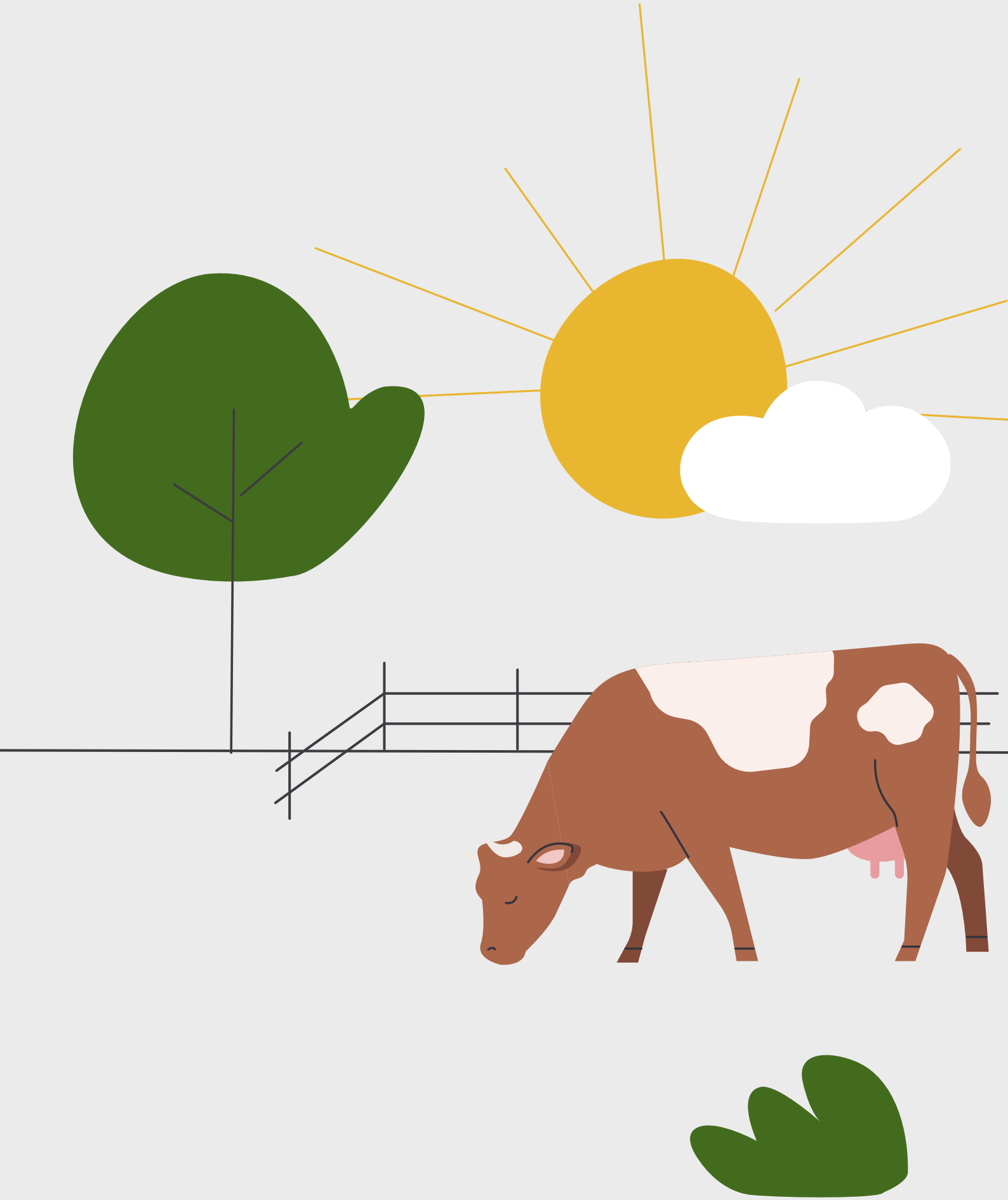
Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar

Inga effekter.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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



Landskap

Bedömningsgrunder

Naturmiljö

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv

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

Kulturmiljö

Kulturlämningar och landskapets strukturer

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

Landskapsbild

Påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

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

Tabell 11. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malmbäck och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. Nollalternativet bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

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

Landskapsbild

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

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på landskapet över tid

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

Naturmiljö

Balans i åtgärder

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult.

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Satsningar i stråk

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Kulturmiljö

Balans i åtgärder

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötesspareringar Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd och förbifart Tenhult.

Satsningar i stråk

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Betydande risk för negativ påverkan på kulturminne på grund av tretågsstation i Forserum. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd samt förbifart Tenhult.

Insatser för lokalt liv

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer

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

Landskapsbild

Balans i åtgärder

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan

på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötesspareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Satsningar i stråk

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötesspareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Insatser för lokalt liv

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

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

Resurshushållning

Bedömningsgrunder

Mark

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Materiella tillgångar

Areella näringar

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

Vatten

Flöden och nivåer

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

Dricksvatten

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

Ekologiska värden

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

Tabell 14. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Mark

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

Materiella tillgångar

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

Vatten

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ *Balans i åtgärder* och *Satsningar i stråk* eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av bruknings-värd åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Mark

Balans i åtgärder

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Satsningar i stråk

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Insatser för lokalt liv

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Nollalternativ

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

Förorenade områden

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

Materiella tillgångar

Balans i åtgärder

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) kan kräva att skogs- och/ eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten. Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Satsningar i stråk

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) kan kräva att skogs- och/ eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten. Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Areella näringar

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

Vatten

Balans i åtgärder

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

Insatser för lokalt liv

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

Satsningar i stråk

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

Nollalternativ

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsgrunder

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

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

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

Regional utvecklingsstrategi

Sammanlänkat län

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

Kollektivtrafik

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

Tabell 17. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse avseende samhällsekonomi. Dock har alternativet lägre måluppfyllelse avseende konkurrenskraft. Alternativet har begränsade satsningar på väg- och järnväg i regionalt viktiga stråk, vilket innebär att godsets framkomlighet och storleken på arbetsmarknadsregionerna i länet inte ökar eller förbättras. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

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

Tabell 18. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts. För alternativet *insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 19. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Balans i åtgärder

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

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

Satsningar i stråk

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

Insatser för lokalt liv

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Satsningen på Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

Mål om sammanlänkat län i regional utvecklingsstrategi

Balans i åtgärder

Sammanlänkat län

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

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

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

Stärkt kollektivtrafik

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

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

upplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

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

Satsningar i stråk

Sammanlänkat län

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

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

Alternativet innebär även en positiv påverkan genom ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6, vilket möjliggöra resandeutbyte med spårbunden trafik till större bostads-, verksamhets- och handelsområden samt ökat kapacitet och robusthet på Jönköpingsbanan. Positiv påverkan även på grund av mötesspår Malmbäck som skapa förutsättningar för att sträckan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö, tillsammans med del av Kust-till kustbanan, kan fungera som ett effektivt omledningsstråk för Södra stambanan. Även positiv påverkan till följd av Tretågsstation Forserum vilket ökar möjligheten till utökad trafikering för både person- och godstrafik, kortare restider och ökad förmåga att stå emot och hantera störningar.

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

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

Stärkt kollektivtrafik

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

Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

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

Insatser för lokalt liv

Sammanlänkat län

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

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

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

Stärkt kollektivtrafik

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

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

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

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

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

Nollalternativ

Sammanlänkat län

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

Stärkt kollektivtrafik

Påverkar inte utvecklingsmålet i någon riktning.

Region Jönköpings län

Regional Utveckling

Regional plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Sammanställning av yttranden med synpunkter på Region Jönköpings läns förslag till Regional plan för transportinfrastrukturen

Bakgrund och tidplan

I det regionala utvecklingsuppdrag som Region Jönköpings län har ingår att ta fram långsiktiga planer för transportinfrastruktur.

I nedanstående tabell ges en översiktlig bild av inkomna synpunkter, för att på den fullständiga bilden måste samtliga inspel läsas i sen helhet.

Återkommande övergripande synpunkter:

- Överlag positivt till
    - planens innehåll (förslaget Balans i åtgärder),
    - process med framtagandet,
    - koppling till regionala strategier och mål samt
    - långsiktighet i satsningarna som föreslås.

- Systemnytta för järnvägen betonas och vikten av en fungerande Jönköpingsbana och satsningarna på järnvägssystemet i norra Småland lyfts fram.
- Infrastruktur för en fungerande och attraktiv kollektivtrafik lyfts fram som viktigt.
- Att få mycket byggt för pengarna förordas och statlig medfinansiering framhålls som väl nyttjade pengar.
- Positivt med förtydligad årlig uppföljning av framdrift och upparbetning av den regionala planen av Trafikverket.

Regional Utveckling
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

- Genomförbarheten i planen betonas som viktig, likt transparens för Trafikverkets prioritering av ”potter” i den regionala planen.

Höglandsgemensamt yttrande

- Utveckling av rv 32, helst inom planperioden.
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda är viktig.
- Omfördelning av cykelåtgärder, från sträckor längs statlig väg till statlig medfinansiering.
- Utredning av rv 30 bör påbörjas snarast.

Kommun	Huvudsakliga synpunkter
Aneby	Höglandsgemensamt yttrande – inget eget yttrande
Eksjö	Höglandsgemensamt yttrande – inget eget yttrande
Gislaved	Viktigt av att övriga "delsträckor" av riksväg 27 utreds under planperioden. Utredning av HNJ för elektrifiering bör påbörjas under planperioden.
Gnosjö	10% kommunal medfinansiering till gc- läng statlig infrastruktur behöver revideras för att korrelera med storlek på kommunen alternativt tas bort. Viktigt med trafikering och satsningar på kust-till-kustbanan. Väg 151 mellan Gnosjö-Hillerstorp behöver utvecklas till mötesfri 2+1 väg.
Habo	Positivt att Trafikverket påbörjat ÅVS för stråket Mullsjö – Habo – Jönköping. Positiv till arbetet med att utveckla Jönköpingsbanan i stort och att ett stationsläge utmed Jönköpingsbanan vid A6/Ryhov i Jönköping prioriteras. Medel bör avsättas för plattformsförlängningar vid Habo station. Viktigt att fullfölja arbetet med den regionala cykelbanan Dungen och Habo tätort.
Jönköping	Viktigt att finansieringen och beroenden mellan regional och nationell plan tydliggörs, så att prioriterade projekt kan realiseras. Trimningsåtgärder på väg 195 och väg 26 bör prioriteras. Viktigt med station Ryhov/A6 för hållbart resande och kapacitet på Jönköpingsbanan. Ev. ökad regional finansiering av station Ryhov/A6, för genomförande. Vikten av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping framhålls. Viktigt med fortsättning av väg 842 förbi Tenhult.

	Tydliggörande av prioriteringsgrund för GC-pott längs statlig väg behövs. GC-instaser behövs på sträckan Skärstad-Ölmstad-Gränna (höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter då vägen ofta drabbas av nationella omledningar).
Mullsjö	Önskar ökad tyngd åt inriktningen “Insatser för lokalt liv”. Viktigt att säkerställa fortsatta satsningar på Jönköpingsbanan. Prioriterar gång- och cykelvägar samt trafiksäkerhetsåtgärder. GC-sträckan Mullsjö – Furusjö bör prioriteras med nya ekonomiska förutsättningar. Möjliggör flexibel användning för trimningspotten för trafiksäkerhet i ortsnära miljöer och på rv 26/47 och väg 185. Landsbygdsnära lägen bör prioriteras i den regionala planeringen för kollektivtrafiksåtgärder. I genomförandet fokuserar på tillgänglighet, trygghet och klimatnytta i hela länet.
Nässjö	Höglandsgemensamt yttrande Eget yttrande: Omfördelning inom åtgärdsområde Gång- och cykelväg - minska utrymmet längs statlig väg till förmån för medfinansiering till kommuner. Inte fullfinanisering av station Ryhov/A6 i regional plan. (Om) inte station Ryhov/A6 kommer med i nationell plan bör möjligheten att istället medfinansiering till Tretågsstation Forserum ses över. Framkomlighetsåtgärder bör prioriteras på länsvägarna som sammanbinder Malmbäck-Torsvik, Flisby-Sunneränga och Vaggeryd-Nässjö. Önskar ökad transparens från Trafikverket för hur investeringar i trafiksäkerhet, framkomlighet och kollektivtrafikåtgärder prioriteras.
Sävsjö	Höglandsgemensamt yttrande Eget yttrande: Önskar tydligare kopplingen till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Tågstopp i Rörvik bör utredas (anlägga station för persontrafik). Om inte station Ryhov/A6 kommer med i nationell plan bör medel användas för vägobjekt som idag ligger över kant i regional plan. Noterar att mer pengar behövs för enskilda vägar.
Tranås – ännu inte politiskt beslutat	Höglandsgemensamt yttrande Eget yttrande:

	Om möjligt bör rv 32 Sunhultsbrunn-Tranerydfinaniseras fullt inom planperioden. Station Ryhov/A6 är viktigt. Utveckling av stationer längs Södra stambanan bör utvecklas, uppställningsspår Tranås station bör prioriteras. Pott för gc-längs statlig infrastruktur bör användas för bl.a. ny järnvägsbro norr om Säby. Inför kommande planering lyfts utvecklingsbehov på väg 133 Säby-Gränna fram.
Vaggeryd	Mötesspår Malmbäck bör ingå i planen. Brister i den så kallade ”diagonalen”, förbindelsen i öst-västlig riktning mellan Nässjö-Vaggeryd, Skillingaryd – Bredaryd behöver hanteras.
Vetlanda	Höglandsgemensamt yttrande Eget yttrande: För järnvägen Nässjö-Vetlanda är det viktigt att under planperioden upprättas en järnvägsplan för genomförande av sista etappen/elektrifiering. Utredning för sträckan 31/32/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda bör kompletteras med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.
Värnamo	Mötesspår Malmbäck bör in i planen om något projekt inte blir av. Planeringen för att fortsätta ombyggnationen av Rv 27 på sträckan från Bor och ner till korsning med mellan Rv 27 och 25 bör inledas. Tågstopp vid Hörle. Utredning av HNJ för elektrifiering bör påbörjas.
Region Halland	Inga synpunkter Medskick: Region Halland efterfrågar fortsatt dialog kring förslagen om nämnda åtgärdsvalsstudie för stråket Värnamo – Smålandsstenar - Halmstad. Likadant angående de föreslagna satsningar på infrastrukturen som omnämns i planförslaget.
Region Östergötland	Inga synpunkter
Region Kalmar län	Inga synpunkter Medskick: Region Kalmar län önskar fortsatt gemensamt arbete för att förbättra infrastrukturen längs stråken Kust-till-kust banan och Rv 40, för att länen gradvis kommer att knytas närmare varandra.
Region Skåne	Positiv till järnvägssatsningar som görs i planen. Positiv till insatser för tätortsmiljöer i de större vägobjekten.

	Positiv till ökad satsning på gång-och cykel längs med statlig väg som binder samman orter. Uppskattar tydliga prioriteringsgrunder för att säkerställa att avsatta pottmedel går till prioriterade insatser inom området, såsom säkra skolvägar för barn, åtgärder som kopplar mot antagna strategier eller åtgärder som möjliggör kombinationsresor genom förbättrade noder. Regionsamverkan Sydsverige (RSS) lyfts fram som ett viktigt forum för vidare utveckling i regionövergripande intressefrågor som infrastruktur, kollektivtrafik, arbetsmarknadsförstoring och kompetensförsörjning.
Västra Götalandsregionen	Region Jönköpings läns inriktning och mål för länsplanen ligger väl i linje med motsvarande mål för Västra Götaland. Kommande utredningsbehov beskrivs tydligt. Konsekvensbeskrivning redovisar på ett bra sätt hur olika hållbarhetsaspekter påverkas. Att arbeta med en målledd bedömning av planens påverkan där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas är klokt. Dock svårt att på ett enkelt sätt utläsa de samlade effekterna av beslutsversionen av transportplanen.
Länsstyrelsen Jönköpings län	Positiv till åtgärder som bidrar till kapacitetsförbättringar i prioriterade stråk, med särskilt fokus på Jönköpingsbanan. Saknar resonemang om på vilket sätt väg och järnväg kan behöva anpassas utifrån de krav som ställs för att kunna transportera tunga militära fordon. I det fortsatta arbetet med genomförande av planen är det viktigt att dialog sker med Försvarsmakten. Saknar en beskrivning av de behov som finns av att omhänderta klimatrelaterade risker såsom översvämning samt ras och skred och vilka behov av förebyggande åtgärder som finns. Det saknas också en beskrivning av vilken beredskap som finns för att hantera störning inom väg- och järnvägsnätet, exempelvis om en väg eller järnväg påverkas av ras, översvämning eller storm och även vilka behov som finns för att säkerställs samhällets funktionalitet i det perspektivet. Det kan vara så att det regionala planen inte kan hantera dessa utmaningar men Länsstyrelsen menar att eventuella behov bör synliggöras. Saknar en utvärdering av hur väl de tidigare planerna styrt mot de nationella och regionala klimatmålen, och önskar större tydlighet kring hur den föreslagna planen kan tänkas bidra till att uppfylla målen. Önskar större tydlighet kring hur bedömningen att alternativet Balans i åtgärder är det alternativ som leder till minst klimatpåverkan.

	Önskar större transparens kring vilka antaganden som gjorts om framtida utveckling och hur olika tänkbara utvecklingsvägar skulle påverka vägtrafikens och därmed planens klimatpåverkan. Efterlyser en framtida analys av de förutsättningar som finns att transportera gods på järnväg samt funktionen hos de kombiterminaler som finns inom länet.
Länsstyrelsen Västra Götaland	Inga synpunkter Medskick: Framöver behöver vi gemensamt lyfta fram vikten av hållbara transporter i hela stråket Göteborg – Borås – Ulricehamn - Jönköping.
Länsstyrelsen Hallands län	Inga synpunkter
Trafikverket, Sydöst	En regional trafikstrategi som samlar och konkretiserar målen i RUS skulle underlätta styrning, prioritering och genomförande av framtida investeringar. Utifrån underliggande beskrivningar i konsekvensbeskrivningen är det svårt att se att Balans i åtgärder har högst måluppfyllelse i en sammanvägd bedömning. Redovisning av resultatet av måluppfyllelsebedömningarna och de sammanvägningar som gjorts är inte tillräckligt tydlig. På vilket sätt samhällsekonomi, eller andra prioriteringsgrunder, haft betydelse i val av namngivna åtgärder önskar vi ska framgå tydligare av planförslaget. Det kan framstå som att principen ”lagt kort ligger” medför att samhällsekonomisk lönsamhet inte fullt ut beaktats för de objekt som direkt tagits vidare från gällande plan. I synnerhet inte för det icke påbörjade objektet Rv 27 Bredaryd-Anderstorp som visar låg lönsamhet och där kostnaden ökat jämfört med förra planomgången. Det bör dock noteras att även de större namngivna objekt som prövats i planarbetet, men inte kommit med i planen, visar på låg samhällsekonomisk lönsamhet. Planens genomförbarhet i bortre halvan bör analysera utifrån genomförbarhet pga. Samfinansiering av objekt Station Ryhov/A6 saknas i nationell plan, osäkerhet i samhällsekonomisk lönsamhet i åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda och rv 27 Bredaryd-Anderstorps finansiering innebär att den kan börja byggas först år 10-12 i plan. Bra om planens tabeller förtydligas med vad siffran ”0” avser, det vill säga att planering och planläggning kan inledas under dessa år även om huvuddelen av upparbetningen sker senare i utförandefasen. För åtgärdsområdet gång- och cykelväg bör möjligheten till omprioritering framgå, till exempel i de fall en kommun saknar förutsättningar att medfinansiera enligt angiven modell.

	Ett tydliggörande av hur åtgärderna bidrar till TEN-T och godstransporter i stort skulle stärka den strategiska kopplingen ytterligare. Flertalet av de SEB:ar som tagits fram i arbetet med Regional transportplan för Jönköpings län är olönsamma eller visar på svag/osäker lönsamhet. Endast objektet Rv 27 Ulås-Bredasten bedöms vara klart lönsamt. Det bör framgå i planen hur regionen förhåller sig till samhällsekonomisk lönsamhet då detta varit en bärande inriktning i både infrastrukturproposition och direktiv. Det bör dock belysas att det utifrån rådande kostnadsläge och SEB-förutsättningar är svårt att få lönsamhet i mittsepareringsprojekt på regionala vägar. Detta är något Trafikverket ser i hela landet. Även regionala järnvägsåtgärder är generellt svåra att räkna hem med gällande samhällsekonomiska modeller. För gc-satsningar längs statlig väg behöver planen tydligare beskriva när och på vilket sätt den tidiga kostnadsuppskattningen, som ligger till grund för kommunal medfinansiering, görs. Önskvärt med en tydlig inbördes prioritering av de fyra utredningsbehoven, samt angiven tidshorisont. Aktualitet, brist, och tidsperspektiv blir styrande för prioriteringarna vid Trafikverkets utredningar. För stråk 30 är bedömningen är att löpande inventering av Trafikverkets planerare tillsammans med verksamhetsområde Underhåll och löpande dialog med regionen och berörda kommuner är tillräckligt för att identifiera för stråket rimliga åtgärder. Järnvägssträckan Värnamo-Smålandsstenar-Halmstad är ett lågtrafikerat stråk med ett relativt litet resandeunderlag. Erfarenheter från andra lågtrafikerade stråk i regionen visar att det är svårt att identifiera samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder kopplat till denna typ av behov. För Järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda föreslås att möjligheter till mötesspår på sträckan ska utredas och att dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan. Trafikverket håller inte med om denna beskrivning utan anser att nästa steg måste vara att beskriva syfte, mål och avgränsning för att kunna utreda hur och om en stegvis förbättring av järnvägssträckan kan genomföras. Under rubriken Behov och utmaningar för järnvägen beskrivs ”Utveckling av stationer utmed Södra stambanan” som ett område och att detta behövs för att kunna utveckla regionaltågstrafiken. Det finns inga förslag på åtgärder eller utredningar kopplat till detta behov i den regionala planen.
Handelskammaren Jönköpings län	Stärkt utbyggnad av stambanor, ÅVS för sträckan Linköping-Jönköping och fortsatt utredning av alternativ finansiering kopplat till Vätterlänken. Motorvägsstandard på rv 40 mot Ulricehamn/Borås och Göteborgs hamn.

	Rv 26 behöver byggas om till 2+1 väg med bättre viltstängsel för att möta framtidens trafikbehov. Näringslivsråd för samverkan kring länstrafiken för bättre tvärförbindelser mellan länets orter, kopplingar till industriområden och logistiknav, kortare restider för utvidgade arbetsmarknadsregioner.
LRF, Lantbrukarnas riksförbund	Stråk mellan anläggningar och brister i infrastruktur kopplat till livsmedelsproduktion behöver kartläggas bättre. Önskar tydligare koppling till länets livsmedelsstrategi och mer analyserad beskrivning av gods. Tydligare belysa jord- och skogsbrukets transportbehov, inklusive behovet av vägnät med hög bärighet (BK4) och det enskilda vägnätet. Prioritera åtgärder som underlättar effektiva transporter av livsmedel från produktion till förädling och marknad. Det enskilda vägnätet är viktigt och att framkomlighet för transporter kopplade till de gröna näringarna behöver vara med i fortsatt planering av trimningsåtgärder. Kopplar tydligare samman robusthet med förmågan att säkra livsmedelsförsörjningen.
Naturskyddsföreningen i Jönköpings län	Planen bör omfördela medel från vägbyggen till cykelbanor så att de senare kan byggas ut på några få år. Konkreta förslag finns på cykelkarta.se
Rädda järnvägen i Tabergsdalen	Förespråkar att den befintliga järnvägen upprustas istället för att bygga en ny sträcka mellan Byarum - Tenhult.
Tenhultsföretagarna	Positiv till de delar av projektet *Värnamo – Jönköping/Nässjö elektrifiering och höjd hastighet* som avser elektrifiering av befintliga sträckor. Istället för nybyggnationen av sträckan Byarum – Tenhult förespråkar man upprustning av befintlig bana i Tabergsådalen istället. Positivt till att utreda lv 842 Förbi Tenhult för förbättrad trafiksituation. Förordar att en västligare sträckning utreds, exempelvis i stråket från Ubbarps bergtäkt till Trafikplats Rogberga. För att trafiken ska ledas bort från hela Tenhult, övriga delar av väg 842 avlastas och samtidigt skapas en förbifart för Ekhagsrondellen och hela Jönköping.

REMISSYTTRANDE

2025-12-11

regionen@rjl.se

Handelskammaren Jönköpings län

Remissvar – Regional transportplan 2026–2037
Handelskammaren i Jönköpings län
Handelskammaren i Jönköpings län välkomnar arbetet med Regional transportplan 2026–2037. Som en av Sveriges mest transportintensiva regioner är Jönköpings län beroende av ett robust, effektivt och kapacitetsstarkt transportsystem. En väl fungerande infrastruktur är en absolut förutsättning för att säkra näringslivets konkurrenskraft, kompetensförsörjning, hållbar tillväxt och logistikens nationella betydelse.
Vi ser positivt på flera av de föreslagna objekten, men lyfter här de åtgärder som är mest angelägna för länets näringsliv – samt kompletteringar som vi menar måste in i planen.

---

1. Järnväg – ökad kapacitet och robusthet i hela systemet
Handelskammaren betonar att fortsatt elektrifiering, upprustning och kapacitetshöjning är nödvändiga för att länet ska kunna växa. Regionen behöver fortlöpande åtgärder som stärker såväl pendling som godstransporter och är helt i linje med näringslivets behov.

---

2. Långsiktiga järnvägsstråk
Här finns centrala frågor som Handelskammaren prioriterar:

Stambanor och långsiktiga stråk

Handelskammarens vill fortsatt se att regionen ska verka för långsiktig utveckling av det nationella järnvägssystemet, inklusive **kapacitetsstarka banor mellan storstäderna**, då dessa är avgörande för Jönköpingsregionens arbetsmarknad och godsflöden. Vi behöver framför allt säkerställa att järnvägsinvesteringar mellan Järna och Linköping får förutsättningar för fortsatt utbyggnad mot Jönköping. Ett viktigt steg är att Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, för sträckan Linköping-Jönköping. Ett annat är att fortsätta samtalet om Vätternlänken där det finns långtgående kunskap om hur alternativ finansiering kan bidra till att koppla ihop Linköping och Jönköping. Vi vill också se att järnvägsutbyggnaden mellan Göteborg och Borås får en tydlig fortsättning mot Jönköping. Det är först när vi kopplar ihop investeringarna i järnväg i ett system som vi kan få utväxling och skapa tillväxt.

Detta är strategiskt viktiga möjlighet för att korta restiderna, skapa större arbetsmarknadsregioner, stärka redundansen i systemet och ge kapacitet även för en framtida godstrafik på järnväg.

Vi efterlyser att Region Jönköping tydligt driver på för fortsatt utredning och håller alternativen levande på nationell nivå. Handelskammaren är gärna med och stöttar i det arbetet.

---

3. Vägar – kritiskt för logistik och nationella godsflöden

a) **Motorvägsstandard på RV 40 Jönköping–Ulricehamn–Borås–Göteborg**

Handelskammaren vill betona att utbyggnaden av RV 40 till fullgod motorvägsstandard är en av de viktigaste strategiska infrastruktursatsningarna för regionens näringsliv.
Skälen är tydliga:

- Jönköpings län är en av Nordens viktigaste logistikregioner
- Stråket är den naturliga förbindelsen mot Göteborgs hamn
- Vägen är hårt belastad och saknar tillräcklig kapacitet för framtida tillväxt
- Restider och trafiksäkerhet är kritiska för industrins transporter

Handelskammaren Jönköpings län

Vi anser att den regionala transportplanen måste tydligt lyfta RV 40-stråkets motorvägsutbyggnad som en central prioritering, även om finansieringen ligger nationellt.

b) Riksväg 26 – Nissastigen: behov av kapacitetsökning och ökad säkerhet

Riksväg 26 (Nissastigen) är ett av länets mest betydelsefulla nord–sydliga transportstråk och fungerar både som regional huvudförbindelse och som ett viktigt godsstråk för näringslivet i Jönköpings län, Halland och Västra Götalandsregionen. Vägen är starkt trafikerad av såväl pendlare som tung trafik och utgör en central förbindelse för industrin i bland annat Hylte, Vaggeryd, Habo och Mullsjö. Trots detta är standarden på flera delsträckor otillräcklig, med bristande omkörningsmöjligheter, låg trafiksäkerhetsnivå och återkommande olyckor. Detta hämmar såväl transporteffektivitet som arbetskraftens rörlighet. En utbyggnad till 2+1 väg och Ytterligare viltstängsel och åtgärder för att minska viltolyckor på RV 26 skulle hantera många av utmaningarna.

---

4. Kollektivtrafik – avgörande för kompetensförsörjningen
Handelskammaren välkomnar avsatta medel för kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg och för kommunala åtgärder.
För att arbetsmarknaden ska fungera krävs:

- Bättre tvärförbindelser mellan länets orter
- Kollektivtrafik som stödjer skiftarbete
- Starka kopplingar till industriområden och logistiknav
- Kortare restider för att utvidga arbetsmarknadsregionen

Dessa åtgärder stärker näringslivets möjligheter att attrahera och behålla arbetskraft. Här föreslår vi ett näringslivsråd där länstrafiken och näringslivsrepresentanter kan informera och kommunicera kring behov och förändringar i länstrafiken. Handelskammaren är gärna med och bygger ett sådant råd.

Slutsats
Handelskammaren i Jönköpings län anser att den Regionala transportplanen är ett viktigt steg för att stärka länets infrastruktur, men för att fullt ut möta näringslivets behov vill vi betona följande:

Våra viktigaste tilläggskrav:

1. Stärkt utbyggnad av stambanor, ÅVS för sträckan Linköping-Jönköping och fortsatt utredning av alternativ finansiering kopplat till Vätternlänken.
2. Motorvägsstandard på RV 40 mot Ulricehamn/Borås som prioriterat strategiskt stråk.
3. RV 26 behöver byggas om till en 2+1 väg med bättre viltstängsel för att möta framtida trafikbehov.
4. Näringslivsråd för samverkan kring länstrafiken.

Med dessa förstärkningar kan Region Jönköping långsiktigt säkra tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet för företag och invånare.

Henrik Dahlström

VD

Fabriksgatan 6, 553 18 Jönköping Telefon: 036-30 14 30 info@handelskammarenjonkoping.se handelskammarenjonkoping.se

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

From: Vetlanda Kommunkansliet
Sent: 2025-12-12 10:59:31
To: Region Jönköpings län
Cc: Gunnar Elmeke
Subject: RJL 202 5/3105 Vetlanda kommun
Attachments: Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län.docx, Vetlanda kommuns Yttrande över regional transportplan.docx, Vetlanda kommunstyrelse Beslut 2025-12-03Yttrande över remiss Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037.docx

Hej
Bifogar Vetlanda kommuns yttrande gällande JL 202 5/3105 Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037.

Vänliga hälsningar

Daniel Tengdelius
Administratör
Kommunledningsförvaltningen, Vetlanda kommun
Telefon: 038397156
E-post: daniel.tengdelius@vetlanda.se

Postadress: 574 80 Vetlanda

Vetlanda

Information om hur Vetlanda kommun hanterar dina personuppgifter finns på vetlanda.se/gdpr

Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan plan Jönköpings län 2026-2037”

Inledning

Höglandskommunerna Sävsjö, Vetlanda, Nässjö, Eksjö, Aneby och Tranås har gemensamt beslutat om ett antal synpunkter att framföra gällande förslaget till Regional transportplan.

Kopplingen mellan mindre, industritäta orter och större regionala centra blir allt viktigare i takt med att industrin blir alltmer kvalificerad och kompetensförsörjningen avgörande för livaktiga företag på mindre orter. Vi behöver bra boendemiljöer och företagsamhet i hela regionen och behöver tänka framtid och nätverkssamhälle med kopplingspunkter för Ett bra liv i en attraktiv region.

I förslaget till Regional utvecklingsstrategi finns ambitionen att vara ett Sammanlänkat län med en robust infrastruktur. Där finns också ett utvecklingsmål som handlar om att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris. Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter. Vi ser positivt på detta utvecklingsmål och konstaterar att den Regionala transportplanen är ett medel för att nå det målet.

Från höglandskommunerna vill vi i detta yttrande lyfta fram följande tre åtgärdsområden som särskilt viktiga utan inbördes prioritering:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Utveckling av väg 32

En fortsatt satsning på väg 32 och **Sunnhultsbrunn-Traneryd** är angeläget. Om möjligt bör detta projekt ges finansiering i planförslaget.

Enligt planen har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen.

Riksvägarna 31/32/47 **Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda**. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt.

Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.

Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda

Utvecklingsbehovet på sträckan är väl känt. Förslaget till transportplan redovisar behovet på ett bra sätt.

Vi vill komplettera med att en ÅVS genomfördes 2020 och att åtgärdsbehovet därför bör betraktas som definierat. Med redovisat utrymme i planen som kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan, bör berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör en formell järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Omfördelning av cykelåtgärder

Förbättring för gång- och cykeltrafikanter är angeläget. Vi vill här föreslå att medfinansiering till kommunerna stärks i förhållande till satsningar längs statlig väg eftersom vi tror på fler bra projekt, större nytta och snabbare genomförande. En förutsättning är att ge kommunerna generösare villkor för medfinansiering. Exempel kan vara att öka den statliga andelen av finansieringen och att medge medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden.

Övrigt

Höglanskommunerna konstaterar att **riksväg 30 mellan Stigamo och Växjö** i nu gällande plan finns upptagen under rubriken längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025. Sävsjö kommun har lyft frågan i samverkansmöten med Trafikverket utan att någon utredning har påbörjats. I planförslaget står samma utredningsbehov kvar i samma kategori, och bör utredas 2026-2029. Höglandskommunerna vill framföra att det är viktigt att denna utredning påbörjas snarast för att skapa just planeringsmognad och möjligheter att få finansiering för åtgärder på sträckan.

Planens text om **uppföljning av planens genomförande** är mycket bra. Vi uppmuntrar till att redovisade rutiner etableras och att kommunicering även sker till kommunerna.

Therese Petersson
Sävsjö kommun

Robin Wallén Nilsson
Vetlanda kommun

Sara Lindberg
Nässjö kommun

Mikael Andreasson
Eksjö kommun

Beata Allen
Aneby kommun

Mats Holmstedt
Tranås kommun

2025-11-03

Vetlanda

Yttrande
2025-11-12

Ärendenr
KLF 2025/318

Region Jönköpings län
RJL 2025/3105
regionen@rjl.se

Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037”

Vetlanda kommun hänvisar till Höglandskommunerna gemensamma yttrande över planen där följande tre åtgärdsområden lyfts fram:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Vi vill understryka att det för utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda är angeläget att berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Behovet av att utreda sträckan 31/32/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda ökar. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt. Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar. Även i denna fråga är det är angeläget att berörda parter träffas för att komma i gång med utredningen.

I planen beskrivs det ”Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan-Bockabanan”. Texten borde enligt vår mening handla om två ostliga stråk där rv 47 tillhör stråket utmed rv 31/47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan-Vetlandabanan”. Stråket är viktigt för såväl godstransporter mot Oskarshamn som arbetspendling mellan Jönköping- Nässjö-Vetlanda.

Robin Wallén Nilsson
Kommunstyrelsens ordförande

Gunnar Elmeke
Teknisk chef

Remiss 441 2761

§ 165 Ärendenr KLF 2025/318

Yttrande över remiss Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen godkänner Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan plan Jönköpings län 2026-2037”

Beslutar yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037”.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län har skickat ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025.

Beredning av ärendet har skett samordnat med Höglandskommunerna, både politiskt och bland tjänstepersoner.

Beslutsunderlag

Till ärendet hör

- Remittering av Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 inklusive konsekvensbeskrivnin
- Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037, remissversion
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan, remissversion
- Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län
- Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037”

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Godkänna Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan plan Jönköpings län 2026-2037”

Besluta yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037”.

Beslutet skickas till

Tekniska kontoret
Region Jönköpings län

Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan plan Jönköpings län 2026-2037”

Inledning

Höglandskommunerna Sävsjö, Vetlanda, Nässjö, Eksjö, Aneby och Tranås har gemensamt beslutat om ett antal synpunkter att framföra gällande förslaget till Regional transportplan.

Kopplingen mellan mindre, industritäta orter och större regionala centra blir allt viktigare i takt med att industrin blir alltmer kvalificerad och kompetensförsörjningen avgörande för livaktiga företag på mindre orter. Vi behöver bra boendemiljöer och företagsamhet i hela regionen och behöver tänka framtid och nätverkssamhälle med kopplingspunkter för Ett bra liv i en attraktiv region.

I förslaget till Regional utvecklingsstrategi finns ambitionen att vara ett Sammanlänkat län med en robust infrastruktur. Där finns också ett utvecklingsmål som handlar om att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris. Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter. Vi ser positivt på detta utvecklingsmål och konstaterar att den Regionala transportplanen är ett medel för att nå det målet.

Från höglandskommunerna vill vi i detta yttrande lyfta fram följande tre åtgärdsområden som särskilt viktiga utan inbördes prioritering:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Utveckling av väg 32

En fortsatt satsning på väg 32 och **Sunnhultsbrunn-Traneryd** är angeläget. Om möjligt bör detta projekt ges finansiering i planförslaget.

Enligt planen har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen.

Riksvägarna 31/32/47 **Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda**. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt.

Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.

Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda

Utvecklingsbehovet på sträckan är väl känt. Förslaget till transportplan redovisar behovet på ett bra sätt.

Vi vill komplettera med att en ÅVS genomfördes 2020 och att åtgärdsbehovet därför bör betraktas som definierat. Med redovisat utrymme i planen som kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan, bör berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör en formell järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Omfördelning av cykelåtgärder

Förbättring för gång- och cykeltrafikanter är angeläget. Vi vill här föreslå att medfinansiering till kommunerna stärks i förhållande till satsningar längs statlig väg eftersom vi tror på fler bra projekt, större nytta och snabbare genomförande. En förutsättning är att ge kommunerna generösare villkor för medfinansiering. Exempel kan vara att öka den statliga andelen av finansieringen och att medge medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden.

Övrigt

Höglanskommunerna konstaterar att **riksväg 30 mellan Stigamo och Växjö** i nu gällande plan finns upptagen under rubriken längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025. Sävsjö kommun har lyft frågan i samverkansmöten med Trafikverket utan att någon utredning har påbörjats. I planförslaget står samma utredningsbehov kvar i samma kategori, och bör utredas 2026-2029. Höglandskommunerna vill framföra att det är viktigt att denna utredning påbörjas snarast för att skapa just planeringsmognad och möjligheter att få finansiering för åtgärder på sträckan.

Planens text om **uppföljning av planens genomförande** är mycket bra. Vi uppmuntrar till att redovisade rutiner etableras och att kommunicering även sker till kommunerna.

Therese Petersson

Therese Petersson
Sävsjö kommun

Robin Wallén Nilsson

Robin Wallén Nilsson
Vetlanda kommun

Sara Lindberg

Sara Lindberg
Nässjö kommun

Mikael Andreasson

Mikael Andreasson
Eksjö kommun

Beata Allen

Beata Allen
Aneby kommun

Mats Holmstedt

Mats Holmstedt
Tranås kommun

2025-11-03

Signature:
Sara Lindberg (Nov 25, 2025 11:54:36 GMT+1)
Email: sara.lindberg@nassjo.se

Signature:
Mikael Andreasson (Nov 26, 2025 09:21:14 GMT+1)
Email: mikael.andreasson@eksjo.se

Signature: Beata Allen
Beata Allen (Nov 26, 2025 10:13:47 GMT+1)
Email: beata.allen@aneby.se

Signature:
Robin Wallén Nilsson (Nov 28, 2025 11:25:26 GMT+1)
Email: robin.wallen-nilsson@vetlanda.se

Signature: Therese Petersson
Therese Petersson (Nov 28, 2025 14:00:03 GMT+1)
Email: therese.petersson@savsjo.se

Signature: Mats Holmstedt
Mats Holmstedt (Nov 28, 2025 15:35:56 GMT+1)
Email: mats.holmstedt.po@tranas.se

Svar reg plan Höglandet

Final Audit Report 2025-11-28

Created:	2025-11-25
By:	Dejan Nedic (nedic.dejan@gmail.com)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAQAA_I58UC2FS23NXfSzEnsKgjUeqWjQ2

"Svar reg plan Höglandet" History

Document created by Dejan Nedic (nedic.dejan@gmail.com)
2025-11-25 - 9:57:03 AM GMT- IP address: 178.22.207.35

Document emailed to sara.lindberg@nassjo.se for signature
2025-11-25 - 9:59:43 AM GMT

Email viewed by sara.lindberg@nassjo.se
2025-11-25 - 10:50:49 AM GMT- IP address: 178.22.207.35

Signer sara.lindberg@nassjo.se entered name at signing as Sara Lindberg
2025-11-25 - 10:54:34 AM GMT- IP address: 178.22.207.35

Document e-signed by Sara Lindberg (sara.lindberg@nassjo.se)
Signature Date: 2025-11-25 - 10:54:36 AM GMT - Time Source: server- IP address: 178.22.207.35

Document emailed to mikael.andreasson@eksjo.se for signature
2025-11-25 - 10:54:38 AM GMT

Email viewed by mikael.andreasson@eksjo.se
2025-11-26 - 8:02:59 AM GMT- IP address: 94.191.152.219

Signer mikael.andreasson@eksjo.se entered name at signing as Mikael Andreasson
2025-11-26 - 8:21:12 AM GMT- IP address: 94.191.152.219

Document e-signed by Mikael Andreasson (mikael.andreasson@eksjo.se)
Signature Date: 2025-11-26 - 8:21:14 AM GMT - Time Source: server- IP address: 94.191.152.219

Document emailed to beata.allen@aneby.se for signature
2025-11-26 - 8:21:18 AM GMT

Email viewed by beata.allen@aneby.se
2025-11-26 - 9:11:03 AM GMT- IP address: 185.205.224.79

Signer beata.allen@aneby.se entered name at signing as Beata Allen
2025-11-26 - 9:13:45 AM GMT- IP address: 185.205.224.79

Document e-signed by Beata Allen (beata.allen@aneby.se)
Signature Date: 2025-11-26 - 9:13:47 AM GMT - Time Source: server- IP address: 185.205.224.79

Document emailed to robin.wallen-nilsson@vetlanda.se for signature
2025-11-26 - 9:13:49 AM GMT

Email viewed by robin.wallen-nilsson@vetlanda.se
2025-11-28 - 10:23:56 AM GMT- IP address: 104.47.51.254

Signer robin.wallen-nilsson@vetlanda.se entered name at signing as Robin Wallén Nilsson
2025-11-28 - 10:25:24 AM GMT- IP address: 178.22.205.71

Document e-signed by Robin Wallén Nilsson (robin.wallen-nilsson@vetlanda.se)
Signature Date: 2025-11-28 - 10:25:26 AM GMT - Time Source: server- IP address: 178.22.205.71

Document emailed to therese.petersson@savsjo.se for signature
2025-11-28 - 10:25:28 AM GMT

Email viewed by therese.petersson@savsjo.se
2025-11-28 - 10:47:39 AM GMT- IP address: 94.191.136.204

Signer therese.petersson@savsjo.se entered name at signing as Therese Petersson
2025-11-28 - 1:00:01 PM GMT- IP address: 178.22.207.39

Document e-signed by Therese Petersson (therese.petersson@savsjo.se)
Signature Date: 2025-11-28 - 1:00:03 PM GMT - Time Source: server- IP address: 178.22.207.39

Document emailed to mats.holmstedt.po@tranas.se for signature
2025-11-28 - 1:00:05 PM GMT

Email viewed by mats.holmstedt.po@tranas.se
2025-11-28 - 2:34:26 PM GMT- IP address: 193.180.229.227

Signer mats.holmstedt.po@tranas.se entered name at signing as Mats Holmstedt
2025-11-28 - 2:35:54 PM GMT- IP address: 193.180.229.227

Document e-signed by Mats Holmstedt (mats.holmstedt.po@tranas.se)
Signature Date: 2025-11-28 - 2:35:56 PM GMT - Time Source: server- IP address: 193.180.229.227

Agreement completed.
2025-11-28 - 2:35:56 PM GMT

Tenhultsföretagarna 2025 12 12

Region Jönköpings län

Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 inklusive konsekvensbeskrivning

Tenhultsföretagarna är en företagarförening som samlar cirka 30 företag i Tenhult. Föreningen lämnar härmed yttrande på den regionala transportplanen gällande de delar som berör Tenhult

Järnväg
Värnamo – Jönköping/Nässjö elektrifiering och höjd hastighet
Tenhultsföretagarna ser positivt på de delar av projektet som avser elektrifiering av befintliga sträckor. Gällande nybyggnadsdelen Byarum - Tenhult har Tenhultsföretarna grundligt tagit del av såväl tidigare som nyare utredningar som jämför alternativet nybyggnation Byarum - Tenhult med upprustning av befintlig bana genom Tabergsdalen. I dessa utredningar framkommer mycket information som uppvisar betydande fördelar med upprustningsalternativet istället för nybyggnadsalternativet. Dessa fördelar består exempelvis i att det totala kollektivtrafikresandet i stråket beräknas öka med 50 % till följd av upprustningsalternativet jämfört med nybyggnation (Trivector 2025 12 03) Detta sker till följd av att samtliga 8 stationer utmed nuvarande bana kan trafikeras vid en upprustning jämfört med endast 2-3 stationer vid en nybyggnation. Flera underlag visar att den planerade nybyggnationen medför stora kapacitetsproblem på Jönköpingsbanan när ytterligare ett pendlingsstråk tillförs till en redan fullbelagd bana.

För att undvika att den planerade sträckan Byarum - Tenhult tränger ut befintlig trafik på Jönköpingsbanan mellan Jönköping - Nässjö krävs dubbelspårsutbyggnad på sträckan Jönköping - Tenhult. Med nuvarande befintliga enkelspår kommer sträckan enligt Trafikverket bli Sveriges mest överbelastade enkelspår när sträckan Byarum Tenhult färdigställts. Detta resulterar i färre tåg mellan Jönköping - Nässjö vilket drabbar Tenhult och dess företag mycket negativt då möjligheten till kompetensförsörjning minskar.

När nuvarande turtäthet mellan Jönköping - Nässjö minskar till följd av Byarum - Tenhult försämras även pendlingsmöjligheterna för alla som pendlar från Tenhult, Forserum, till Jönköping och Nässjö. Detta innebär även att hela jönköpingsregionens pendlingsmöjligheter till Stockholm och Malmö/ Köpenhamn försämras då det går färre tåg i relationen Jönköping - Nässjö.

Den planerade järnvägssträckningen Byarum - Tenhult skapar barriäreffekter i Tenhult som försämrar utvecklingsmöjligheterna för Tenhults industriområde och dess företag. Detta sker till följd av att industriområdet omringas av järnväg då industriområdet är beläget mellan

jönköpingsbanan och den planerade Byarum - Tenhult där denna sträckan är tänkt att angöra jönköpingsbanan.

Förändrade förutsättningar

Sedan beslutet att bygga ny järnväg togs 2015 har omfattande förändringar skett som påverkar projektet. Det är nu klargjort att det ej är aktuellt med kombiterminal utmed den planerade sträckan. Det planeras ej heller att byggas någon höghastighetsstation i Tenhultsdalen där den nya sträckan angör Jönköpingsbanan. Det planerade triangelspåret i Alvesta i kombination med upphörandet av Jönköpings godsbangård innebär att de godsnyttor som ursprungligen inräknats ej kommer kunna uppstå. Vid sidan av minskade nyttor har stora kostnadsökningar skett inom projektet. I den ursprungliga åtgärdsvalsstudien som politiker 2015 tog ställning till beräknades nybyggnadssträckan kosta 615 mnkr, denna kostnad har nu 10 år senare ökat till 2700 mnkr.

I konsekvensbeskrivningen till regional Transportplan beskrivs nybyggnadssträckan Byarum - Tenhult innebära negativ påverkan på såväl vatten, biologisk mångfald, mark, och klimat. En upprustning av befintlig sträckning skulle minska denna miljöpåverkan väsentligt då det varken krävs att ny mark förbrukas eller byggnation av ny banvall, den sträcka som skulle behövas upprustas är dessutom endast 17 km lång medan nybyggnationen är 25 km.

För att möjliggöra en korrekt jämförelse av samhällsnyttan mellan nybyggnadsalternativet och upprustningsalternativet krävs att flera parametrar för nybyggnadsalternativet inräknas än vad som tidigare gjorts. Några av dessa parametrar är följande: Projektet måste utvidgas till att även omfatta ett dubbelspår på sträckan Jönköping - Tenhult, ny station A6 måste ingå i projektet för att ersätta station Rocksjön. Minskat resandeunderlag måste beaktas till följd av upphörande av järnväg i Tabergsdalen. Minskad livsmedelsproduktion och minskad framtida industriproduktion i Tenhult måste beaktas.

Samtliga ovan nämnda omständigheter måste enligt Tenhultsföretagarna vara grundligt utredda efter nu rådande förhållanden innan projektet Byarum - Tenhult kan genomföras. Lämpligen består en sådan utredning av ett upprättande av två jämförbara samlade effektbedömningar där den ena omfattar upprustningsalternativet och den andra omfattar nybyggnadsalternativet.

Väg

Lv 842 Förbi Tenhult

Det är positivt att det finns en ambition att förbättra trafiksituationen i Tenhult. Det alternativ som Trafikverket nu utreder uppvisar dock inte de nyttor som en förbifart förväntas medföra. Det alternativ som nu utreds innebär förbifart för endast en del av Tenhults samhälle medan åtgärden innebär att trafiken kommer öka i andra delar av samhället till följd av att trafiken fortfarande förväntas ledas in på Jönköpingsvägen / Nässjövägen. Den samlade

effektbedömning som Trafikverket utfört för projektet uppvisar dessutom att den totala trafiksäkerheten kommer att försämras till följd av åtgärden.

Tenhultsföretagarna anser att en åtgärd som ökar trafikmängden i delar av Tenhults samhälle samt enligt Trafikverket kommer att försämra trafiksäkerheten är en oacceptabel lösning. Tenhultsföretagarna förordar istället att en västligare sträckning utreds, exempelvis i stråket från Ubbarps bergtäkt till Trafikplats Rogberga. På så vis leds trafiken bort från hela Tenhult, övriga delar av väg 842 avlastas och samtidigt skapas en förbifart för Ekhagsrondellen och hela Jönköping.

Mikael Blomqvist, VD KABE AB, ordförande Tenhults företagarförening
Mikael Svensson, VD Åkerby Mjölk & Maskin AB, vice ordförande Tenhults företagarförening

From: Kurt Lindberg
Sent: 2025-12-12 21:02:39
To: Region Jönköpings län
Subject: Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning, Diarienummer: RJL 2025/3105
Attachments: Yttrande regional Transportplan -Rädda järnvägen i Tabergsdalen.pdf, 24 Jönköpingsbanan och Y-et - Trafikverket 2012.pdf, 6 kontaktledningsinventering.pdf, Spårgeometrisk rapport Jönköping-Värnamo (6).pdf, Genomförbarhetsanalys (1).pdf

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

Gruppen för "Rädda järnvägen i Tabergsdalen" översänder härmed yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037.

Bifogar finns yttrande samt fyra (4) bilagor.

- Yttrande från gruppen, "Rädda järnvägen i Tabergsdalen (över 1400 medlemmar och ökande, dag för dag).
- Jönköpingsbanan och Y:et idéstudie, september 2012.
- Kontaktledningsinventering Tabergsdalen (Vectura).
- Spår Geometrisk analys Jönköping-Värnamo (Tann InfraTeknik AB).
- Spårbyte och elektrifiering Jönköping – Vaggeryd Genomförbarhetsanalys (TÜV SÜD Sverige AB).

För initiativtagarna av gruppen "Rädda järnvägen i Tabergsdalen".

Kurt Lindberg

Rädda järnvägen i Tabergsdalen 2025-12-12

Region Jönköpings län

Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 inklusive konsekvensbeskrivning

Rädda järnvägen i Tabergsdalen är en grupp som är aktiv på Facebook som har över 1400 medlemmar. Gruppens syfte är att visa på de fördelar en upprustad, fungerande spårtrafik i Tabergsdalen skulle medföra samt skapa opinion i syfte att påverka politiska beslut för att möjliggöra en upprustning av Vaggerydsbanan. Vi som företräder gruppen lämnar härmed yttrande över den del av den regionala Transportplanen som berör och påverkar framtida spårtrafik i Tabergsdalen.

Genom granskning av utredningsmaterial och genom kontakter med politiker kan konstateras att det ej finns varken planer, ekonomiska medel, eller politisk vilja att avsätta tillräckliga ekonomiska medel för att möjliggöra framtida drift och trafikering av både sträckan Byarum - Tenhult och Vaggerydsbanan genom Tabergsdalen. Det finns ej heller utrymme att rymma ytterligare ett tågflöde på sträckan Jönköping C - Rocksjön. Det är således ett faktum att det antingen kommer genomföras en nybyggnation mellan Byarum - Tenhult eller en upprustning av Vaggerydsbanan genom Tabergsådalen.

Rädda järnvägen genom Tabergsdalen förespråkar därför att den befintliga järnvägen upprustas istället för att bygga en ny sträcka mellan Byarum - Tenhult. Nedan följer de främsta skäl till vår ståndpunkt:

- Tågpendling från orterna i Tabergsådalen till Jönköping C och A6/ryhov tar mindre än halva tiden jämfört med att åka buss.
- Idag finns bra kollektivtrafikförbindelser med tåg från Tabergsdalen till Vaggeryd,Skillingaryd och Värnamo. Om järnvägen avvecklas blir bil det enda alternativet i detta stråk
- Befintliga järnvägen genom Tabergsdalen har möjlighet att förse Torsviks logistikområde med arbetspendling via busskoppling från Taberg
- Befintliga järnvägen möjliggör stationsläge vid södra munksjön, även utan höghastighetsstation är området en målpunkt för pendlare
- Befintlig järnvägen möjliggör fler tåg och högre turtäthet mellan Jönköping - Nässjö vilket gynnar såväl människor i Tabergsdalen som hela jönköpingsregionen vid pendling till Malmö, Köpenhamn och Stockholm

Utredningar som gjorts visar att det på en upprustad järnväg genom Tabergsdalen är möjligt att köra ett tåg varje halvtimme. Vid en upprustning behöver givetvis även stationsområdena

förbättras med belysning, moderna, väderskyddade utrymmen, utökade möjligheter till bilparkering och anslutande busshållplatser.

Bifogat till detta yttrande sänds även flera av de utredningar som visar att det är möjligt att upprusta järnvägen genom Tabergsdalen.

Vi anser att Region Jönköping ska verka för att Vaggerydsbanan genom Tabergsdalen upprustas istället för att bygga nya sträckan Byarum - Tenhult. Vi är övertygade om att en upprustad Vaggerydsbana är bäst för flest!

För initiativtagarna av gruppen rädda järnvägen i Tabergsdalen
Kurt Lindberg

Bifogas 4 bilagor

Jönköpingsbanan och Y:et

Idéstudie, september 2012

TRAFIKVERKET

Titel: Jönköpingsbanan och Y:et. Idéstudie september 2012.
Utgivningsdatum: September 2012
Publikationsnummer: 2012:172
ISBN: 978-91-7467-374-6
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Eva Lindborg
Trafikanalytiker: Bengt Palm och Magnus Backman
Produktion omslag: Grafisk Form, Trafikverket.
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Innehållsförteckning

1. Inledning 5
1.1 Bakgrund 5
1.2 Syfte 5
1.3 Metod 5
1.4 Transportpoliska mål 5
1.5 Fyrstegsprincipen - möjliga åtgärder för att uppnå projektmålen 6
2 Förutsättningar 6
2.1 Befintlig infrastruktur 6
2.1.1 Jönköpingsbanan 6
2.1.2 Vaggerydsbanan 8
2.1.3 Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ) mellan Nässjö och Värnamo 9
2.2 Befintlig trafik och kapacitet 11
2.3 Framtida trafik 12
2.3.1 Prognostiserad trafik 12
2.3.2 Samråd med Jönköpingslänstrafik 13
2.3.3 Godstrafik 13
2.4 Förutsättningar infrastruktur 14
3 Trafikeringsanalys 14
3.1 Metod 14
3.2 Jönköpingsbanan 14
3.3 Jönköping/Nässjö-Värnamo 19
3.4 Jönköping- Rocksjön 21
4 Jämförelsealternativ 22
5 Utredningsalternativ 22
5.1 UA1 Tretågsstation i Forserum 22
5.2 UA2-UA4 Mötesstationer 24
5.2.1 UA2 Mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult 24
5.2.2 UA3 Mötesstation i Hörle 25
5.2.3 UA4a In- och utfartssignaler och UA4b mötesstation i Båramo 26
5.3 UA5-UA9 Mellanblocksignaler 27
5.3.1 UA5 Mellanblocksignaler mellan Huskvarna och Tenhult 27
5.3.2 UA6 Mellanblocksignaler mellan Tenhult och Forserum 27
5.3.3 UA7 Mellanblocksignaler mellan Forserum och Äng 27
5.3.4 UA8 Mellanblocksignaler mellan Jönköpings godsbangård och Månsarp 27

5.3.5 UA9 Mellanblocksignaler mellan Månsarp och Vaggeryd 28
5.4 UA10 Hastighetshöjning mellan Vaggeryd och Jönköping och samtidig infart på Jönköpingsgodsbangård 28
5.5 Icke prioriterade utredningsalternativ 29
5.5.1 Tretågsstation i Äng 29
5.5.2 Ny mötesstation mellan Forserum och Tenhult 29
5.5.3 Samtidig infart i Månsarp eller ny mötesstation med samtidighet i Taberg 29
5.5.4 Ny mötesstation Hovslätt eller Norra Hammar 30
5.5.5 Ny mötesstation mellan Bratteborg 30
5.5.6 Förlängd mötesstation i Malmbäck 30
5.5.7 Dubbelspår Jönköping C – Rocksjön 30
5.5.8 Åtgärder på Jönköping C 30
5.5.9 Triangelspår Jönköping 31
5.5.10 Triangelspår Vaggeryd 31
5.5.11 Triangelspår Värnamo 32
5.5.12 Elektrifiering 32
5.5.13 Nya järnvägar 33
6 Kostnader 33
7 Måluppfyllelse 34
7.1 Utredningsalternativ 34
7.1.1 Jönköpingsbanan 36
7.1.2 Y:et; Jönköping/Nässjö - Värnamo 36
7.2 Icke prioriterade åtgärder 37
8 Slutsatser 38

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I februari 2012 färdigställde Trafikverket idéstudien *Järnvägen i Jönköpings län*, där det konstaterades att efterfrågan av förbättringar för tågtrafiken på Jönköpingsbanan och det så kallade Y:et – järnvägen mellan Jönköping/Nässjö – Värnamo är stor. Kapacitetsutnyttjandet på Jönköpingsbanan och Y:et är relativt högt under dygnet och under högtrafik är kapacitetsutnyttjandet mycket högt.

Idéstudien fann att de mest angelägna åtgärderna i Jönköpings län var samtidig infart och hastighetshöjning till 160 km/h på Jönköpingsbanan, fjärrstyrning av Y:et och höjd hastighet till 140 km/h mellan Vaggeryd och Värnamo. Detta för att förbättra för persontrafiken samt öka kapaciteten och säkerheten. Samtidig infart och höjd hastighet på Jönköpingsbanan finns med som en prioriterad åtgärd i Kapacitetsutredningen, men bedömdes på sikt som otillräckliga i idéstudien. Även på Y:et föreslogs ytterligare utredning av möjligheterna till kapacitetsökning och hastighetshöjning för att stärka persontrafikens konkurrenskraft gentemot vägtrafiken samt för att förbättra för godstrafiken och terminalerna i området.

Denna studie är genomförd av Eva Lindborg, Bengt Palm och Magnus Backman. Stort tack till alla kollegor som bidragit med synpunkter och faktauppgifter.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att klargöra vilka förbättringsåtgärder som är lämpligast på Jönköpingsbanan och Y:et efter att samtidig infart och hastighetshöjning till 160 km/h på Jönköpingsbanan, fjärrstyrning av Y:et och höjd hastighet till 140 km/h mellan Vaggeryd och Värnamo är genomfört.

1.3 Metod

Det finns flera förslag på tänkbara infrastrukturåtgärder, men kunskap saknas om vilka åtgärder som är effektivast. För att kunna prioritera bland åtgärder är den framtida trafikeringen av stor betydelse, men det råder osäkerhet om hur den framtida trafiken kommer att utvecklas.

Persontrafiken är normalt sett något mer förutsägbar än godstrafiken, då persontrafiken ofta är mer regelbunden. Ett sätt att hantera osäkerheten som finns runt godstågens utveckling är att se vilka åtgärder som krävs för att kunna köra ett visst antal tåg per timme i de aktuella relationerna. I denna studie kommer följande godstrafik studeras, givet att persontrafiken skall få plats och kunna utvecklas på banorna.

- 1 godståg per timme och riktning mellan Falköping och Nässjö
- 1 godståg per timme mellan Jönköpings godsbangård och Nässjö – antingen via Jönköpings C eller Vaggeryd, eller en kombination av dessa
- 1 godståg per timme mellan Jönköping C och Värnamo

1 godståg per timme och riktning motsvarar ungefär 36 godståg per dygn, villket är en mycket stor ökning utifrån dagens trafik.

1.4 Transportpoliska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa god tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner och till andra länder. Transportsystemet ska vara tillförlitligt, tryggt, bekvämt, hålla

en hög kvalitet och bidra till ett jämställt samhälle. Transportsystemet skall vara utformat så att det kan användas av barn och personer med funktionsnedsättning. Förutsättningarna att använda kollektivtrafik, gång och cykel skall förbättras.

Hänsynsmålet fokuserar på säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemet skall utformas så att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till minskad ohälsa och bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås, bl.a. genom energieffektivitet och begränsad användning av fossila bränslen.

1.5 Fyrstegsprincipen - möjliga åtgärder för att uppnå projektmålen

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis:

Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel. Steg ett åtgärder kommer inte studieras i denna studie.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.
Steg två åtgärder kan vara ekonomiska styrmedel till exempel i form av banavgifter; administrativa styrmedel så som prioriteringskriterier och införande av trångsektorsplaner; längre tåg som effektivare utnyttjar banans kapacitet eller optimering av tidtabeller. Av dessa möjliga steg två åtgärder kommer optimering av tidtabeller att undersökas närmare inom denna studie.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
Steg tre åtgärder kan till exempel vara åtgärder för att kunna köra större och tyngre tåg, hastighetshöjningar, mellanblocksignaler så att tågen kan köra närmare eftervarandra, samtidig infart så att tågen kan mötas utan att behöva stanna, förlängning av befintliga mötesstationer, linjerätningar, nya mötesstationer och mötesstationer som ger möjlighet för flera tåg att mötas samtidigt. Flera olika typer av steg trelösningar kommer studeras i denna studie.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.
Steg fyraåtgärder enligt fyrstegsprincipen är nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, det kan till exempel vara partiella dubbelspår eller dubbelspårsutbyggnad. I sista hand kommer denna typ av åtgärder att studeras närmare.

2 Förutsättningar

2.1 Befintlig infrastruktur

2.1.1 Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan är en viktig interregional förbindelse som förbinder Västra stambanan med Södra stambanan och utgör ett betydelsefullt pendligstråk till Jönköping. Jönköpingsbanan är knappt 12 mil lång, enkelspårig, elektrifierad och har fjärrblockering. Delen Falköping – Bankeryd är anpassad till hastighet 160 km/h och har generellt bättre spårgeometrisk standard än delen Bankeryd - Nässjö. Den spårgeometriska standarden i form av kurvradier påverkar den största tillåtna hastigheten på banan. Delen Jönköping – Nässjö har största tillåtna hastighet 140 km/h med flera hastighetsnedsättningar.

På en enkelspårig bana avgör antalet mötesstationer och avståndet dem emellan hur många tåg som kan framföras. Mellan Falköping och Nässjö finns tio mötesstationer vilka är placerade i Vartofta, Sandhem, Mullsjö, Habo, Bankeryd, Jönköping, Huskvarna, Tenhult, Forserum och Äng. Endast i Falköping, Jönköping och Nässjö finns samtidig infart. Det innebär att två tåg kan mötas samtidigt utan att stanna.

2-1 Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan och delar av Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ)

Den längsta sträckan utan möjlighet för tåg att mötas kallas den dimensionerande sträckan. Den dimensionerande sträckan väster om Jönköping ligger mellan Sandhem och Mullsjö, där avståndet är ca 11 km. Mellan Jönköping och Nässjö är den dimensionerande sträckan 11 km mellan Tenhult och Forserum.

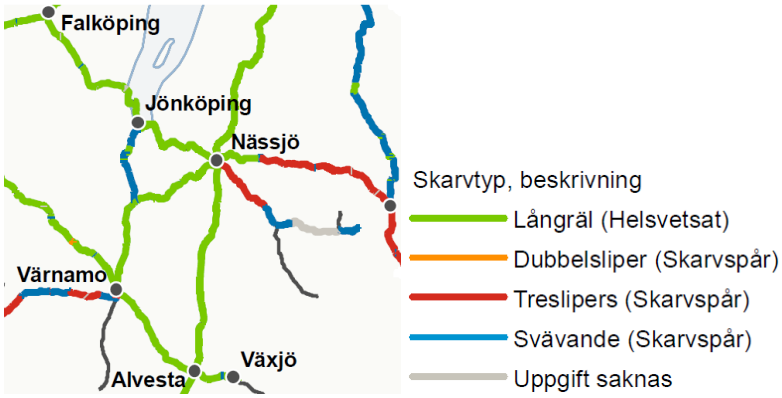
Mötesstationerna är generellt sett relativt långa. Längden på mötesstationen avgör hur långa tåg som kan mötas och framföras på banan. Det är endast i Mullsjö som mötesstationen är under 600 m, se tabell 2-1.

Tabell 2-1 Mötesstationer på Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan	Hinderfri längd	Samtidig infart
Falköping C	680	Ja
Vartofta	637	Nej
Sandhem	623	Nej
Mullsjö	576	Nej
Habo	718	Nej
Bankeryd	633	Nej
Jönköping	725	Ja
Huskvarna	652	Nej
Tenhult	634	Nej
Forserum	645	Nej
Äng	642	Nej

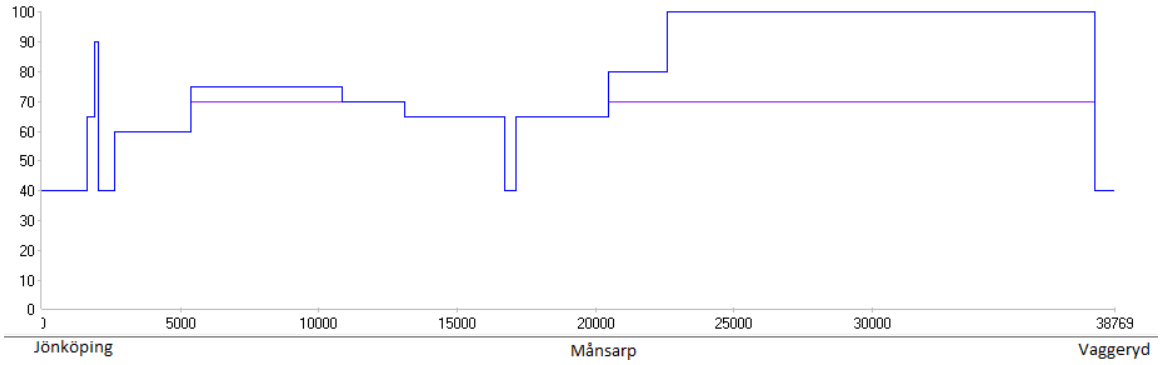
2.1.2 Vaggerydsbanan

Vaggerydsbanan mellan Vaggeryd och Jönköping är knappt 4 mil lång, enkelspårig, oelektrifierad och saknar fjärrblockering. Banan har skarvspår vilket minskar komforten, begränsar hastigheten och ökar slitaget. Skarvspåret söder om Månsarp är relativt bra skick och fick större underhåll under 1990-talet. Skarvspåret norr om Månsarp har sämre skick och kräver mer omfattade underhåll. I figur 2-2 nedan redovisas spårtyp för banorna i Jönköpings län.



Figur 2-2 Spårtyp

Största tillåtna hastighet mellan Jönköping och Vaggeryd är 100 km/h men denna hastighet är endast tillåten mellan Månsarp och Byarum. Godstågens hastighet är befränsad till 60 km/h. Vissa delar av sträckan har hastighetsbegränsningar ner till 40 km/h, se figur 2-3.



Figur 2-3 Hastighetsprofil för Vaggerydsbanan

Det finns två mötesstationer mellan Jönköping C och Vaggeryd. Dessa är Jönköpings godsbangård och Månsarp. Sträckan mellan Jönköping C och Jönköpings godsbangård är elektrifierad. Den längsta sträckan utan mötesstation är knappt 19 km lång och belägen mellan Månsarp och Vaggeryd. Varken Månsarp eller Jönköpings godsbangård har samtidig infart. Relativt långa tåg kan mötas på Jönköpings godsbangård, men mötesstationen i Månsarp har begränsad längd så endast korta tåg kan mötas, se tabell 2-2.

Tabell 2-2 Mötesstationer på Vaggerydsbanan

Vaggerydsbanan	Hinderfri längd	Samtidig infart
Jönköping godsbangård	624	Nej
Månsarp	157	Nej
Vaggeryd	509[1]	Ja

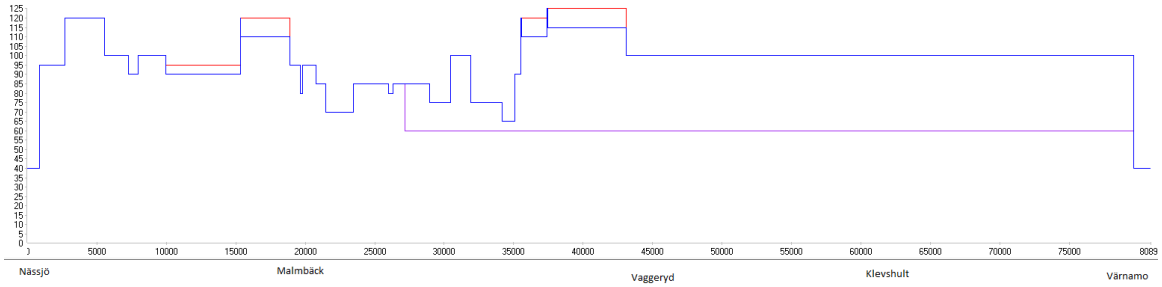
2.1.3

2.1.4 Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ) mellan Nässjö och Värnamo

Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ) är knappt 20 mil lång, enkelspårig, oelektrifierad och saknar fjärrblockering. HNJ är ett viktigt stråk för godstransporterna i Jönköpings län och utgör ett pendlingsstråk mellan Värnamo och Vaggeryd och vidare mot Jönköping. Stråket kopplar samman Nässjö med Vaggeryd och Värnamo.

Sträckan mellan Nässjö och Vaggeryd är väl hastighetsoptimerad med största tillåtna hastighet 125 km/h. Mellan Vaggeryd och Värnamo är största tillåtna hastighet 100 km/h, se figur 2-4.

[1] Endast ett tåg kan vara 509 meter, de övriga spåren är signalerade så att maxlängden blir 215 meter.



Figur 2-4 Hatighetsprofil Nässjö – Värnamo. Blå linje A-tåg, röd linje B-tåg. A- och B-tåg har olika prestanda som avgör hur snabbt tågen kan gå. De flesta persontåg är B-tåg och de flesta godståg är A-tåg.

Den dimensionerande sträckan är 24 km lång mellan Malmbäck och Vaggeryd. Den dimensionerande sträckan söder om Vaggeryd är den 18 km långa sträckan mellan Klevshult och Värnamo. Mötesstationerna har samtidig infart med undantag av Värnamo. Mötesstationen i Klevshult har samtidighet genom indragna signaler vilket bidrar till att denna är betydligt kortare än övriga mötesstationer på sträckan, se tabell 2-3.

Tabell 2-3 Mötesstationer mellan Nässjö och Värnamo

HNJ	Hinderfri längd	Samtidig infart
Malmbäck	353	Ja
Vaggeryd	509[2]	Ja
Skillingaryd	481	Ja
Klevshult	158	Ja
Värnamo	469	Nej

Utformningen av signalställverken i Värnamo och Vaggeryd kräver att stationerna är lokalbevakade för alla tåg. Övriga stationer lokalbevakas på de tider som krävs för tågmöten eller tätare tågföljd. Detta tillämpas i Klevshult och Skillingaryd där bevakningen möjliggör 4 tåg per timme mellan Vaggeryd och Värnamo, utan bevakning kan endast 2 tåg/h framföras.

Utformningen av linjeplatsen Båramo gör det mycket kapacitetskrävande att köra tåg hit. Godståg som skall till terminalen i Båramo måste köras som så kallad spärrfärd. Det innebär att lokföraren får en nyckel av tågklareraren på närmsta bevakade station och sedan kör till växeln i Båramo. Framme i Båramo måste lokföraren gå ut och lägga om växeln manuellt och köra in tåget till Båramo. När tåget har passerat växeln får lockföraren gå tillbaks lägga om växeln igen och därefter ringa till tågklareraren och säga att växeln ligger på plats. Först därefter kan något annat tåg trafikera sträckan mellan Skillingaryd och Vaggeryd.

[2] Endast ett tåg kan vara 509 meter, de övriga spåren är signalerade så att maxlängden blir 215 meter.

2.2 Befintlig trafik och kapacitet

Trafiken på Jönköpingsbanan är blandad och består förutom godståg av flera regionala tågupplägg samt snabbtåg. Ca 6 stycken av godstågen går hela vägen mellan Falköping och Nässjö. Resterande godståg börjar på Jönköpings godsbangård på Vaggerydsbanan. Ca 7 av dem går mot Nässjö och resterande 4 mot Falköping. De 34 persontågen mellan Falköping och Jönköping motsvarar i princip ett tåg per timme samt två extra tåg på morgonen från Falköping och ett extra tåg på eftermiddagen från Jönköping.

Tabell 2-4 Trafik våren 2012

Jönköpingsbanan	Godståg	Snabbtåg	Övriga persontåg	Tjänste tåg[3]	Totalt
Falköping-Jönköping	9		34	1	42
Jönköping- Nässjö	12	2	63	5	82

På Vaggerydsbanan går regionaltågstrafik och godståg. Godstågen kör till/från Torsvik och går via Månsarp upp till Jönköpings godsbangård.

Tabell 2-5 Trafik våren 2012

Vaggerydsbanan	Godståg	Snabbtåg	Övriga persontåg	Tjänste tåg	Totalt
Jönköping - Vaggeryd	8		22	2	32

Mellan Nässjö och Vaggeryd går i princip bara regionaltågstrafik. Söder om Vaggeryd ökar trafiken, dels med regionaltågen från Vaggerydsbanan som fortsätter till Värnamo, dels med godståg till Båramo och Klevshult.

Tabell 2-6 Trafik våren 2012

HNJ	Godståg	Snabbtåg	Övriga persontåg	Tjänste tåg	Totalt
Nässjö - Vaggeryd			10		10
Vaggeryd - Värnamo	1		30	1	32

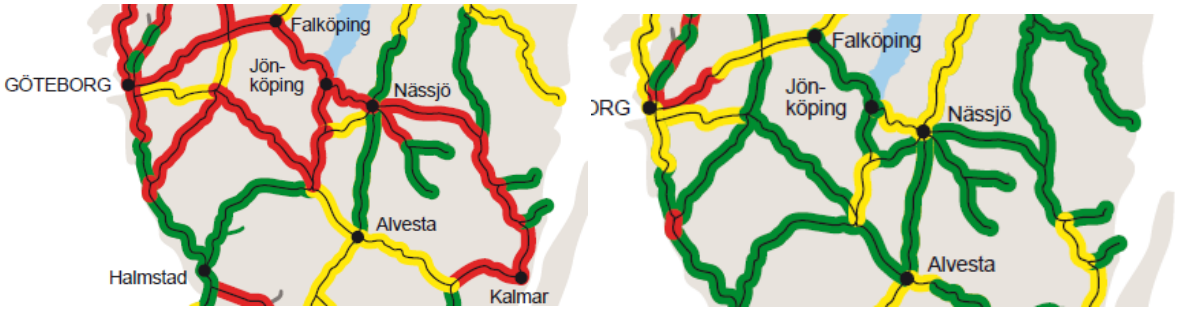
För att beskriva situationen i järnvägssystemet används begreppet kapacitet. Kapacitetsutnyttjandet beskrivs ofta i tre nivåer, som beror på infrastrukturen, tågantalet och en rimlighetsbedömning av trafikens omfattning, se tabell 2-7.

[3] Tjänstetåg är tåg som flyttas utan last eller passagerare för att befinna sig på rätt plats när det skall användas.

Tabell 2-7 Kapacitetsutnyttjande

Hög (röd)	Sträckorna anses vara så hårt belastade att de i princip är fullbelagda. Känsligheten för störningar är hög, medelhastigheten är låg och det är mycket svårt att hitta tid för underhåll. Det är mycket svårt att tillgodose nya önskemål om trafikering.
Medel (gul)	Här krävs en avvägning mellan antalet tåg på banan och trafikens krav på kvalitet. Trafiken är störningskänslig och det är svårt att hitta tid för underhåll.
Låg (grön)	Det finns utrymme för ytterligare trafik och/eller underhåll av banan. Trafiken kan ses som balanserad.

I figurerna nedan visas kapacitetsutnyttjandet på dygnsnivå och under de två mest belastade timmarna hösten 2011. Under de två mest belastade timmarna är kapacitetsutnyttjandet högt på Jönköpingsbanan och mellan Jönköping och Värnamo. På dygns nivå är kapacitetsutnyttjandet mer balanserat men det är fortsatt medelhögt utnyttjande av spåren mellan Jönköping och Nässjö samt mellan Vaggeryd och Värnamo.



Figur 2-5 Kapacitetsutnyttjande hösten 2011, under de två mest belastade timmarna till höger och på dygnsnivå till vänster.

2.3 Framtida trafik

2.3.1 Prognostiserad trafik

Trafikverket har inom kapacitetsuppdraget genomfört prognoser för framtida trafik för år 2021. Dessa redovisas i tabell 2-8 och 2-9 nedan.

Tabell 2-8 Prognostiserad trafik på Jönköpingsbanan år 2021

Jönköpingsbanan	Snabb tåg	Pendeltåg	Övriga IR-tåg	Godståg	Summa
Falköping- Jönköping	-	-	36	11	47
Jönköping- Nässjö	2	-	64	16	82

Tabell 2-9 Prognostiserad trafik på HNJ och Vaggerydsbanan år 2021 enligt kapacitetsutredningen.
**Persontågen är i nuläget definierade som IR-tåg (interregionala tåg) men i framtiden som pendeltåg. Tågtyperna i tabell 2-6 och tabell 2-9 är definierade olika men avser i princip samma tågupplägg.*

Nässjö/Jönköping – Halmstad	Snabbtåg	Pendeltåg	Övriga IR-	Godståg	Summa

			tåg		
Jönköping – Vaggeryd		26*		8	34
Nässjö – Vaggeryd	-	-	8	1	9
Vaggeryd – Värnamo	-	32*		1	33

2.3.2 Samråd med Jönköpingslänstrafik

I april 2012 genomfördes ett samråd med Jönköpingslänstrafik inför denna studie. Där framkom att Jönköpings länstrafik har som mål att samtliga kommunhuvudorter ska ha förbindelser med varandra genom kollektivtrafik med ett minsta turutbud på 24 dubbelturer per dag. Detta ger minst timtrafik under trafikdygnet med förtätning i rusningstrafiken. Om trafiken körs med buss eller tåg är beroende av restiden och hur väl infrastrukturen är utbyggd.

Jönköpingsbanan

För Jönköpingsbanan önskas en turtäthet med avgångar med 2 tåg i timmen. Tågen forstätter mot Östergötland respektive Skövde/Göteborg. Om det finns plats finns intresse för att i rusningen köra 3 tåg i timmen i varje riktning. Ett starkt önskemål är att en ny hållplats byggs vid köpcenter A6. Att bygga ett trafikupplägg där de genomgående tågen bryts i Jönköping är inte aktuellt.

Jönköping – Värnamo

För att tåget ska bli konkurrenskraftigt krävs att restiden Värnamo – Jönköping minskar till 55 minuter. Om detta är genomförbart är det rimligt att räkna med timtrafik med förtätning till 30 minuterstrafik i rusningen. Om inte restiden kan uppnås blir istället huvudalternativet i stråket att köra buss. Om banan i framtiden blir elektrifierad kan det finns planer på att köra genomgående tåg Skövde – Jönköping - Värnamo – Växjö. Om inte restiden minskas till 55 minuter bedöms inte trafiken bli mer omfattande än dagens. Troligen ökar man då även antalet uppehåll för tågen mellan Vaggeryd och Jönköping. Om ingen elektrifiering sker är sannolikheten stor att huvudstråket till Växjö istället går via Nässjö.

Nässjö – Halmstad

Turutbudet på sträckan Nässjö – Halmstad är idag 5 dubbelturer per dag. Det har förts diskussioner med Hallandstrafiken att öka turutbudet till 10 dubbeltuer per dag men om detta råder osäkerhet. I relationen Nässjö – Vaggeryd finns troligen inte resandeunderlag för 24 dubbelturer med kollektivtrafik, trots att detta är det generella målet.

2.3.3 Godstrafik

Jönköpingsbanan har en viktig roll när det gäller kopplingen mot Göteborgs hamn för terminalerna i den norra delen av Jönköpings län. Terminalerna har planer på att utöka sin verksamhet och om dessa går i uppfyllelse kommer godstrafiken på banan att öka.

Mellan Jönköping och Värnamo finns två av länets kombiterminaler samt Jönköpings godsbangård. Kombiterminalerna har förhoppningar om att utöka sin verksamhet. Intressanta målpunkter för godstrafiken är Göteborgs hamn, Malmö (och vidare söderut), Stockholm, Norrland samt Norge.

Ett sätt att hantera den osäkerhet som finns runt godstågens utveckling är att se vilka åtgärder som krävs för att kunna köra ett visst antal tåg per timme. Kan ett godståg per timme trafikera motsvarar det ca 18 tåg per dygn och kan ett godståg per timme och riktning framföras motsvarar det ca 36 tåg per dygn. Finns det möjlighet framföra 1 tåg per timme och riktning mellan Falköping och Nässjö och 1 tåg per timme mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo bör den nuvarande och framtida efterfrågan på kapacitet bli tillgodosedd.

2.4 Förutsättningar infrastruktur

I trafikeringsanalysen förutsätt tre infrastrukturåtgärder vara genomförda. Dessa tre är:

- Samtidig infart och hastighetshöjning till 160 km/h på Jönköpingsbanan.
- Höjd hastighet till 140 km i timmen mellan Vaggeryd och Värnamo.
- Fjärrblockering av Y:et (Jönköping/Nässjö-Värnamo).

Samtidig infart innebär att två tåg kan mötas utan att behöva stanna på mötesstationen. Fjärrblockering innebär två delar. Dels att tågen styrs från en driftledningscentral istället för av tågklarerare på plats. För att det skall vara möjligt krävs linjeblockering vilket innebär att spårledningar som kan känna av om det finns något tåg på spåren installeras. Fjärrblockering är både kostnadseffektivare och säkrare än manuell övervakning av tågen. Dessa tre åtgärder bedöms som de mest angelägna. När dessa är genomförda kan ytterligare åtgärder behöva vidtas för att få en tillförlitig och kapacitetsstark järnväg.

3 Trafikeringsanalys

3.1 Metod

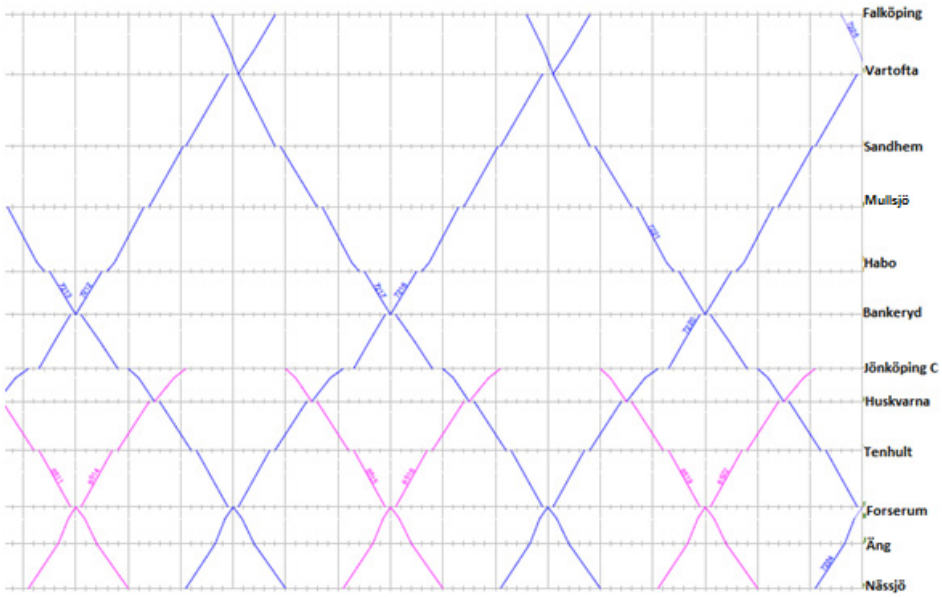
Trafikeringsanalysen har genomförts genom att tidtabeller för framtida persontrafik har konstruerats. Tidtabellerna bygger på dagens infrastruktur fast med de förbättringar som angetts i avsnitt 2.4, höjdhastighet och samtidig infart på Jönköpingsbanan, hastighetshöjning mellan Värnamo och Vaggeryd samt fjärrblockering av Y:et.

Därefter har tidtabellsläggen för godståg analyserats och olika åtgärder som krävs för att inrymma godstågen i de olika tidtabellsvarianterna identifierats. Mellan Jönköping och Värnamo har även tidtabeller för persontrafiken med höjd hastighet studerats.

3.2 Jönköpingsbanan

Med samtidig infart och hastighetshöjning till 160 km/h är det möjligt att ha styv halvtimmestrafik på Jönköpingsbanan. Styv trafik kallas även taktfast trafik och innebär att tågen avgår samma minuttal varje timme, exempelvis 8:10, 8:40; 9:10; 9:40; 10:10; 10:40 osv. Detta anses ofta som eftersträvansvärt då det blir lättare för resenärerna att minnas tågens avgångstider. Studier har visat att taktfast trafik kan öka resandet med mellan 5-15%[4].

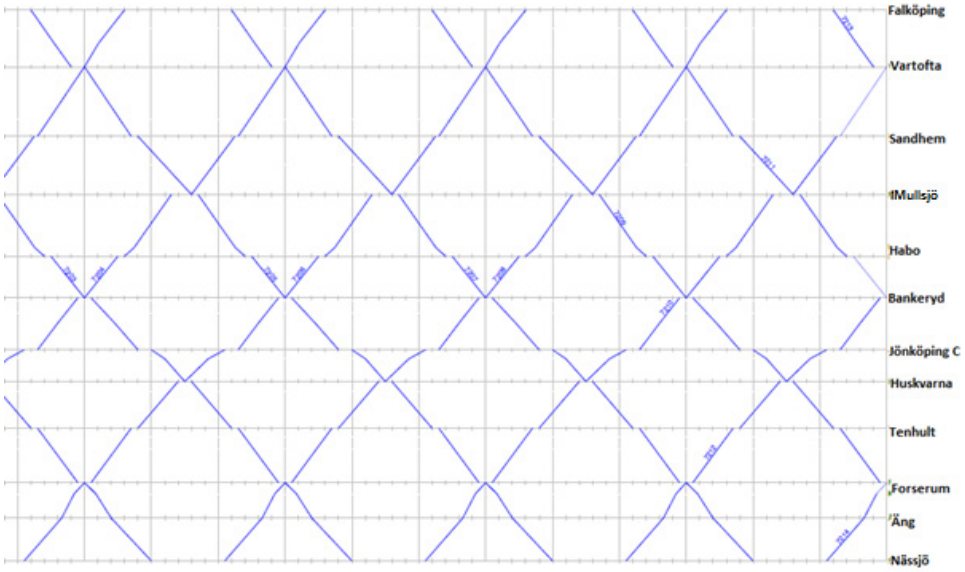
[4] Trivector, *Taktfast tågtrafik – Effekter av styv tidtabell på järnväg*, 2009:73



Figur 3-1 Möjligt persontågsupplägg på Jönköpingsbanan.

I figur 3-1 visas en grafisk tidtabell för ett möjligt trafikupplägg med styv halvtimmes trafik mellan Nässjö och Jönköping och styv timtrafik mellan Jönköping och Falköping. I den grafiska tidtabellen är tiden på den horisontella axeln och avståndet på den vertikala. De grå horisontella sträcken symboliserar mötesstation där tågen kan mötas och de färgade diagonala strecken symboliserar tågens förflyttning i tid och rum. På en enkelspårig bana kan tågen endast mötas vid en mötesstation. I grafen innebär de att de färgade diagonala linjerna endast kan korsa varandra vid de grå horisontella linjerna.

Med höjd hastighet och samtidig infart är det möjligt att ha styv halvtimmes trafik hela vägen från Falköping till Nässjö. Detta visas i figur 3-2. I regelbundna trafikupplägg kallas tågmötena för systemmöte när tågen möts på samma station varje timme. I trafikupplägget i figur 3-2 sker systemtågmötena i Vartofta, Mullsjö, Bankeryd, Huskvarna och Forserum. En vedertagen princip är att det mellan varje mötesstation som används för systemmöten skall finnas en mötesstation dit tågmötena kan flyttas vid förseningar eller andra störningar. I trafikupplägget nedan finns mötesstationer emellan de platser där systemmötena sker.



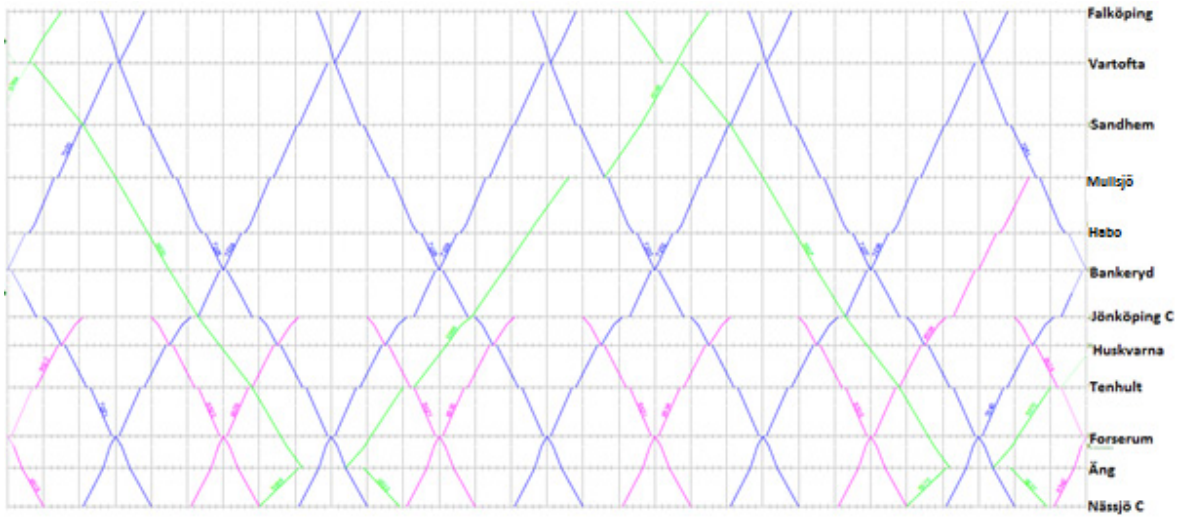
Figur 3-2 Möjligt trafikupplägg med styv halvtimmestrafik på Jönköpingsbanan.

Förutom persontrafiken skall godstågen få plats på banan. Det tar ca 2 minuter längre tid för ett godståg på 1400 ton som tvingas stanna i Jönköping att nå Nässjö än om tåget kan bibehålla farten genom Jönköping. Det beror på att det är uppförsbacke från Jönköping och med lägre hastighet tar det längre tid för godståget att accelerera. Två minuter i restid kan ibland vara avgörande om det går att få in ytterligare ett tåg i tidtabellen eller inte. Därför är det fördelaktigt att om möjligt konstruera tidtabeller där godstågen inte behöver stanna på Jönköping C.

Med halvtimmestrafik mellan Jönköping och Falköping går det att få in ett godståg (grön diagonal linje) per riktning var tredje timme, om tre tåg kan mötas i Äng, se figur 3-3. Först kommer godståget från Nässjö och stannar i Äng, därefter kommer godståget från Jönköping och stannar. När de två godstågen står still kommer först ett persontåg från Nässjö och kör förbi godstågen. Persontåget möter ett annat persontåg från Jönköping i Forserum. Persontåget från Jönköping kör förbi de två väntande godstågen i Äng och först därefter kan godstågen fortsätta. En station kan utformas på olika sätt för att möjliggöra att tre tåg kan mötas samtidigt, se vidare i kapitel 4.

Det hade gått att köra ett tåg per riktning var tredje timme med tretågsmöte i Forserum istället för i Äng, men då skulle godstågen få ett extra möte i Äng. Om halvtimmestrafiken hade förlängts till Mullsjö skulle det fortfarande vara möjligt att få fram godstågen men med små eller inga marginaler i tidtabellen.

Ett godståg per riktning var tredje timme motsvarar ungefär 12 tåg per dag - 6 tåg per riktning förutsatt att trafikdygnet är 18 timmar. Detta bedöms på sikt som en något för låg kapacitet för att kunna tillmötes gå efterfrågan på trafik, särskilt om persontågen skulle köra i halvtimmestrafik mellan Jönköping och Falköping delar av dygnet.



Figur 3-3 Möjligt godstågsupplägg med tretimmarstrafik.

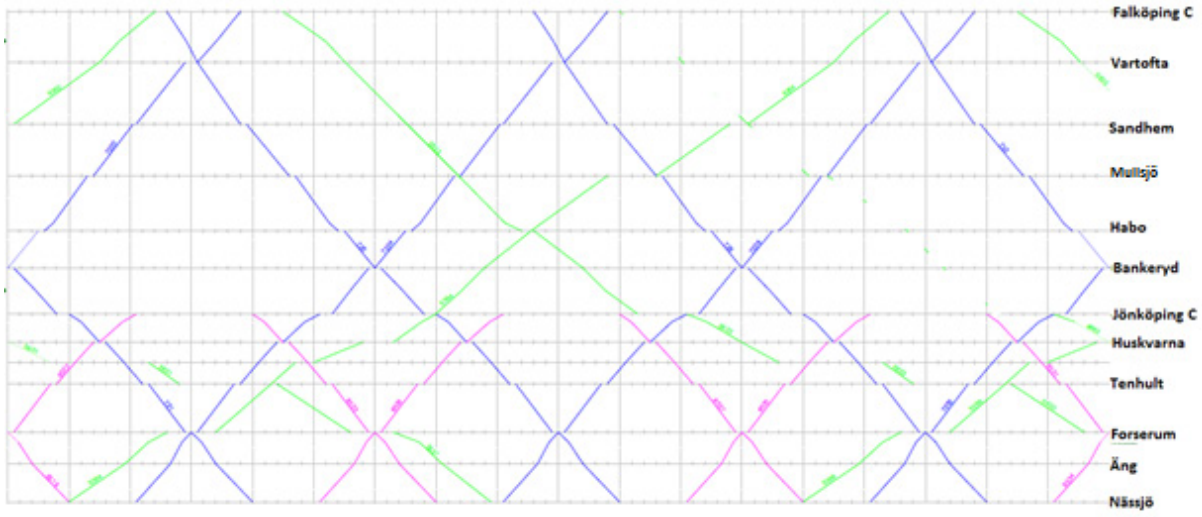
I figur 3-4 visas ett trafikupplägg där det går ett godståg per riktning varannan timme. För att detta trafikupplägg skall vara möjligt krävs att tre tåg kan mötas i Forserum. Först kommer godståget (grön linje) och stannar i Forserum, sedan kommer två persontåg (blå linjer) och möts i Forserum, därefter kan godståget fortsätta mot Tenhult. I Tenhult möter godstågen från Nässjö och Jönköping varandra.

Förutom att tre tåg måste kunna mötas i Forserum krävs en ny mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult och mellanblocksignal mellan Forserum och Tenhult. Mellan Huskvarna och Tenhult har godstågen kommit upp bra bit uppför stigningen från Jönköping och får stå och vänta så att två persontåg kan passera (blå och lila linje). Godstågen från Nässjö möter ett persontåg (lila linje) på den nya mötesstationen. För att hinna köra två godståg mellan Tenhult och Forserum, behöver det första godståget avgå från Forserum innan persontåget (blå linje) har nått fram till Tenhult och det

efterkommande persontåget (lila linje) måste åka från Tenhult innan det andra godståget kommit fram till Forserum. För att detta skall vara möjligt ur säkerhetssynpunkt krävs en mellanblocksignal.

Trots mer infrastruktur blir restiden för godstågen längre med varannantimmestrafik på grund av fler tågmöten där godstågen måste vänta bort tid. Restiden förlängs från ca 2 timmar för ett godståg i figur 3-3 till en restid på ca 2½ timme när det går ett godståg i figur 3-4[5].

Ett godståg per riktning varannan timme motsvarar ungefär 18 godståg per dag - 9 tåg per riktning förutsatt att trafikdygnet är 18 timmar. Detta ger visst utrymme att öka godstrafiken från dagens 12 godståg mellan Nässjö och Jönköping och 9 godståg mellan Jönköping och Nässjö.

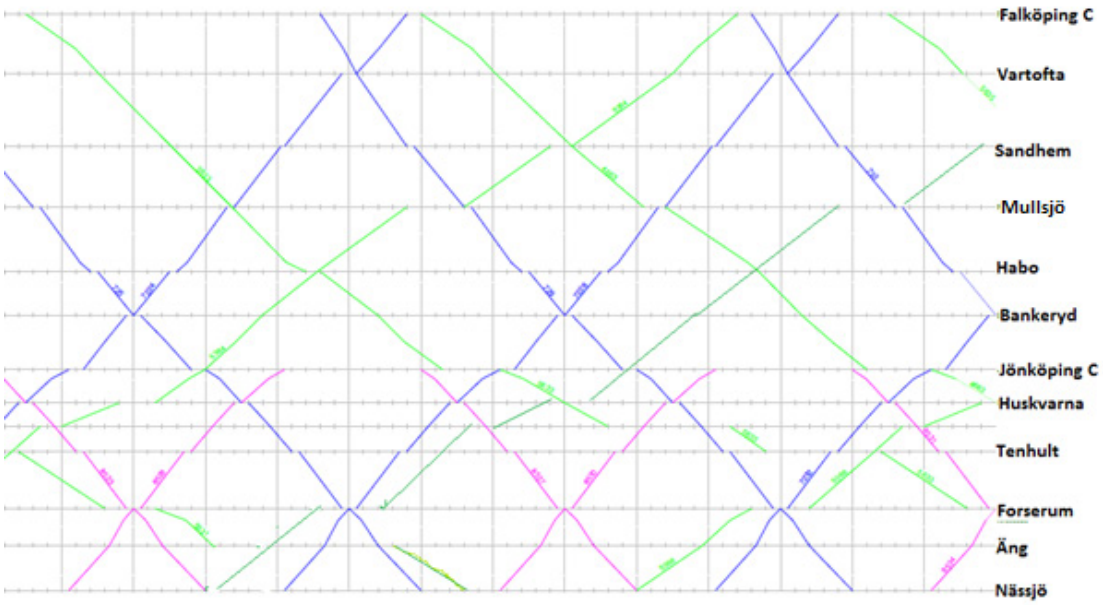


Figur 3-4 Ett godståg per riktning varannan timme.

Med samma infrastruktur som krävs för varannantimmestrafik - det vill säga möjlighet för tre tåg att mötas i Forserum, ny mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult och mellanblocksignal mellan Tenhult och Forserum - går det att köra ett godståg per timme och riktning med följden att körtiden blir ytterligare lite längre. Detta illustreras i figur 3-5. Med ett tåg per timme och riktning blir körtiden ca 3 h för godståg från Falköping till Nässjö.

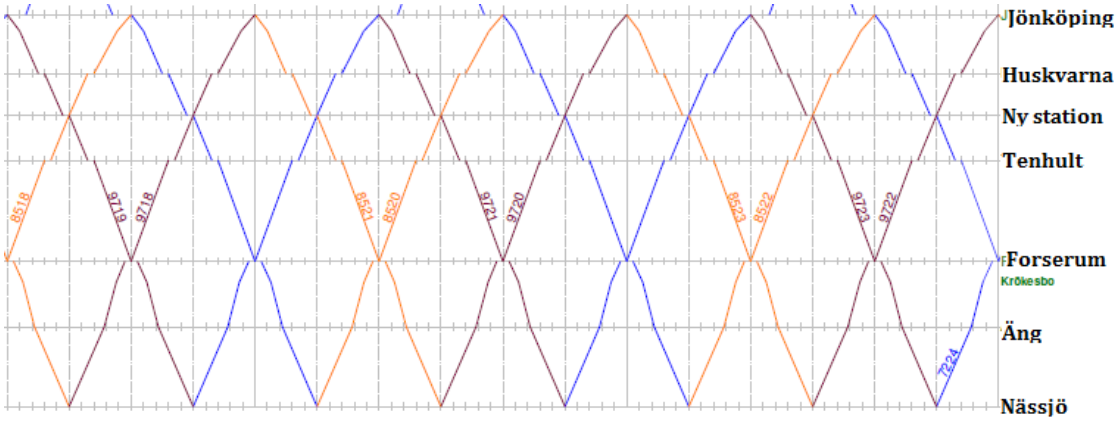
Om ett tåg per timme och riktning får plats motsvarar det ca 36 tåg per dygn - 18 tåg per riktning förutsatt att trafikdygnet är 18 timmar. Det är betydligt fler tåg än vad som går i dagsläget och bedöms vara tillräcklig kapacitet på långt sikt. Det är emellertid tveksamt om det skulle gå att få in så många tåg, med tanke på störningskänslighet och återställningsförmåga. Transporttiden för godset skulle också bli så pass lång att det finns risk för att järnvägstransporterna skulle minska i attraktivitet i förhållande till andra transportslag.

[5] Restiden för godståg från Nässjö mot Falköping förlängs ca 5 minuter och för godståg från Falköping mot Nässjö nästan 40 minuter.



Figur 3-5 Ett godståg per timme och riktning.

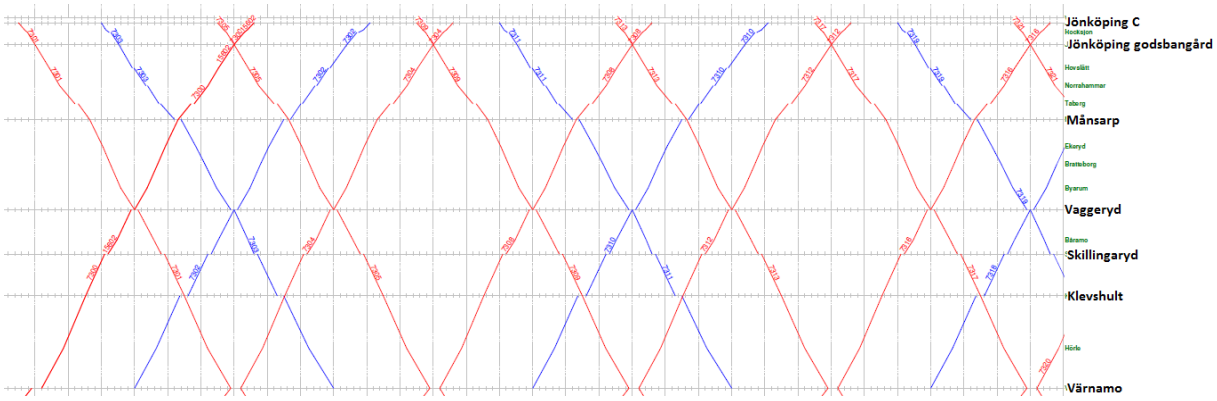
Om det inte finns behov av att köra så många godståg skulle en ny station mellan Huskvara och Tenhult kunna användas för styv 20 minuterstrafik mellan Nässjö och Jönköping. Systemtågsmötena skulle då ske i Nässjö, Forserum, den nya mötesstationen och Jönköping. Mellan systemtågsmötena finns en mötesstation som kan användas vid förseningar, se figur 3-6.



Figur 3-6 Möjlig styv 20 minuterstrafik med en ny mötesstation mellan Tenhult och Huskvarana.

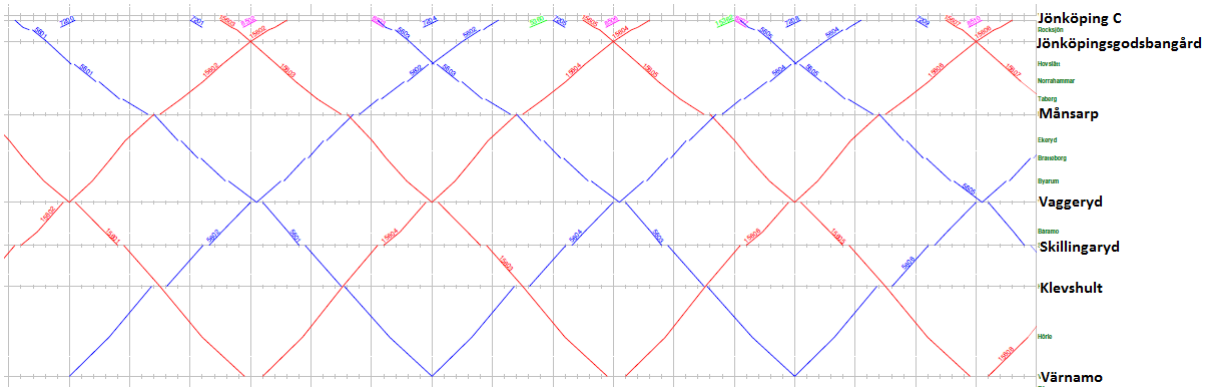
3.3 Jönköping/Nässjö-Värnamo

Med hastighetshöjning mellan Vaggeryd och Värnamo till 140 km/h går det att få styv timtrafik mellan Jönköping och Värnamo. Restiden blir strax över en timme om tågen gör uppehåll i Taberg, Vaggeryd och Skillingaryd, se figur 3-7. Det finns också plats för ett insatståg varannan timme som även kan göra uppehåll i Rocksjön, Hovslätt, Norrahammar, Vaggeryd, Skillingaryd och Klevshult.



Figur 3-7 Styvtidtabell med ett direkttåg per timme och ett insatståg varannan timme.

För att få plats med ett insatståg per timme, det vill säga halvtimmestrafik, krävs en ny mötesstation någonstans mellan Månsarp och Vaggeryd eller att hastigheten höjs mellan Vaggeryd och Jönköping. En ny mötesstation kan förslagsvis placeras i Hovslätt eller Norrahammar, se figur 3-8.



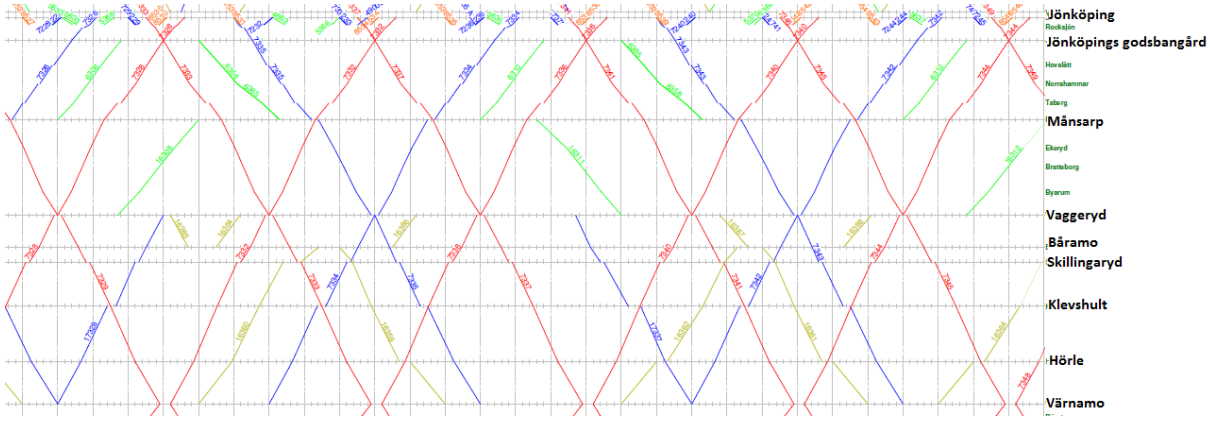
3-8 Ett sätt att åstadkomma styv halvtimmestrafik mellan Jönköping och Värnamo är med en ny mötesstation mellan Jönköpings godsbangård och Månsarp.

Med samtidig infart på Jönköpings godsbangård, höjd hastighet till 120 km/h mellan Vaggeryd och Månsarp samt höjd hastighet mellan Månsarp och Jönköping till 140 km där banans geometri tillåter kan en restid på 55 minuter uppnås för vissa av tågen – varannan timme - men då måste flera stopp slopas både för tågen med 55 minuters restid och för tågen med längre restid.

Med samtidig infart och hastighetshöjning till 140 km/h hela vägen mellan Vaggeryd och Månsarp tillåts flera uppehåll för vissa av tågen. Restiden mellan Jönköping och Vaggeryd blir 31 minuter med uppehåll i Taberg och Rocksjön. Restiden på 55 minuter kan bara uppnås varannan timme eftersom restiden mellan Jönköping och Vaggeryd är 31 minuter. Om ett av uppehållen slopas eller ett dubbelspår byggs mellan Jönköping C och Rocksjön skulle restiden kunna kortas ner till 55 minuter med styv tidtabell varje timme.

Om hastigheten mellan Värnamo och Jönköping höjs till 160 km i timmen och banan elektrifieras uppnås en restid på 54 minuter. Restiden mellan Jönköping och Vaggeryd blir 30 minuter vilket innebär att styv trafik kan köras varje timme utan utbyggnad av dubbelspår mellan Jönköping C och Rocksjön.

Förutom persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo skall persontrafiken mellan Värnamo och Nässjö få plats på sträckan mellan Värnamo och Vaggeryd. Persontrafiken mellan Värnamo och Nässjö är kvar på fem dubbelturer per dygn i tidtabellsanalysen. I figur 3-9 symboliserar de blå diagonala linjerna som upphör i Vaggeryd persontågen mellan Värnamo och Nässjö. Att linjerna slutar i Vaggeryd beror på att de där kör nordost mot Nässjö istället för att fortsätta norrut mot Jönköping. Med detta trafikupplägg blir det väldigt mycket persontåg mellan Vaggeryd och Värnamo. Ett alternativ är att tågen körs dubbelkopplade mellan Värnamo och Vaggeryd och sedan delar sig i två, eller att persontåget mellan Nässjö och Vaggeryd slutar i Vaggeryd och Resenärer till Värnamo får bytta till tågen från Jönköping.



3-9 Möjligt trafikupplägg med gods- och persontrafik mellan Jönköping och Värnamo

För att det skall vara möjligt att köra ett godståg varannan timme och riktning krävs att linjeplatsen i Hörle görs om till mötesstation och att anslutningsväxeln i Båramo blir fjärrstyrd och får in och utfartssignaler. Tåg till och från Båramo tar mycket kapacitet i dagsläget då de måste hanteras manuellt som så kallad spärrfärd, se vidare i avsnitt 2.1. I figur 3-9 symboliserar de gula linjerna godståg. I figuren slutar de gula linjerna i Båramo men det skulle även vara möjligt att köra dem upp till Vaggeryd och där invänta ledig spår upp till Månsarp. Ett tåg varannan timme och riktning motsvarar ca 18 tåg per dag - 9 tåg per riktning förutsatt att trafikdygnet är 18 timmar. Det ger plats för en stor utökning av trafiken ifrån dagens 1-2 godståg per dag.

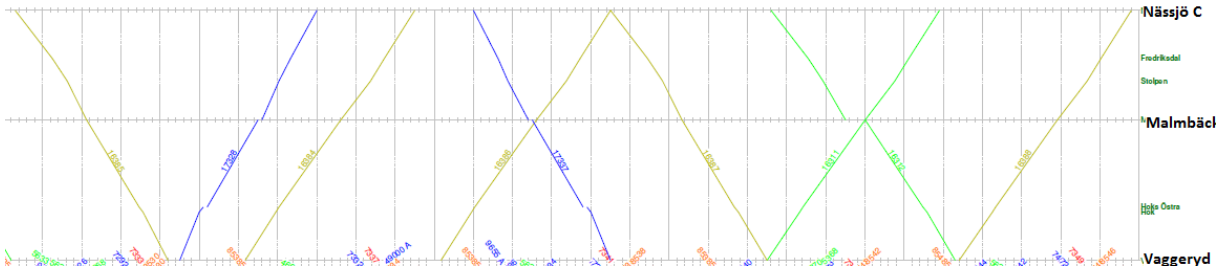
De gröna linjerna mellan Jönköpings Godsbangård och Månsarp i figur 3-9 symboliserar godståg till och från Torsvik. Det finns plats för ett godståg varannan timme och riktning om det byggs en mellanblockssignal mellan Jönköpings godsbangård och Månsarp. Godstågen (de gröna linjerna) avgår från Jönköpings godsbangård innan persontåget (de röda linjerna) har nått fram till Månsarp. Av säkerhetsskäll kan inte två tåg vara på samma signalsträcka samtidigt. Sträckan måste därför delas upp i två med hjälp av en mellanblocksignal. Utan mellanblocksignalen måste godståget (grön linje) vänta tills persontåget (röd linje) kommit fram till Månsarp. Men om godståget tvingas vänta så länge kommer det inte hinna fram till Månsarp innan insatståget (blå linje) skall avgå från Jönköpings godsbangård. Utan mellanblockssignaler får endast ett av tågen plats, antingen godståget eller insatståget.

Godstågen går de timmar då inte det extra persontåget går, det vill säga varannan timme går fyra persontåg mellan Jönköping och Vaggeryd och varannan timme två persontåg och två godståg. Ett godståg varannan timme och riktning motsvarar ca 18 godståg per dygn. Det innebär att det finns utrymme att utöka trafiken från dagens 8 tåg.

Mellan Månsarp och Vaggeryd är det svårare att få in godstågen. Det går att få in ett tåg varannan timme, men bara i ena riktningen utan infrastrukturåtgärder. De gröna linjerna mellan Månsarp och Vaggeryd i figur 3-9 symboliserar godståg mellan Torsvik och Vaggeryd. Mellanblockssignaler mellan Månsarp och Vaggeryd skulle underlätta trafiken men inte ge plats för fler tåg givet tidtabellen i figur 3-9. Ett tåg varannan timme motsvarar ungefär 9 tåg per dygn. Med tanke på att det i dagsläget inte

går några tåg på sträckan kan denna kapacitet bedömas som tillräcklig. Men det är inte möjligt leda dagens 8 godståg från Torsvik söderut istället för norrut ut och därigenom avlasta den hårt trafikerade Jönköpingsbanan utan infrastruktur åtgärder mellan Månsarp och Vaggeryd.

Det går att köra ett tåg per riktning varannan timme mellan Nässjö och Vaggeryd och vidare ner till terminalen i Båramo. En möjlig tidtabell visas i figur 3-10. De gröna och gula linjerna symboliserar godståg och de blå linjerna persontåg. Godstågen behöver mötas i Malmbäck om det skall gå att köra ett godståg per timme och riktning. Om godstågen är långa och möts i Malmbäck behöver mötesstationen förlängas från dagens 353 meter. Om godstågen från Torsvik skall ledas via Vaggeryd till Nässjö krävs att mötesstationen i Malmbäck förlängs.

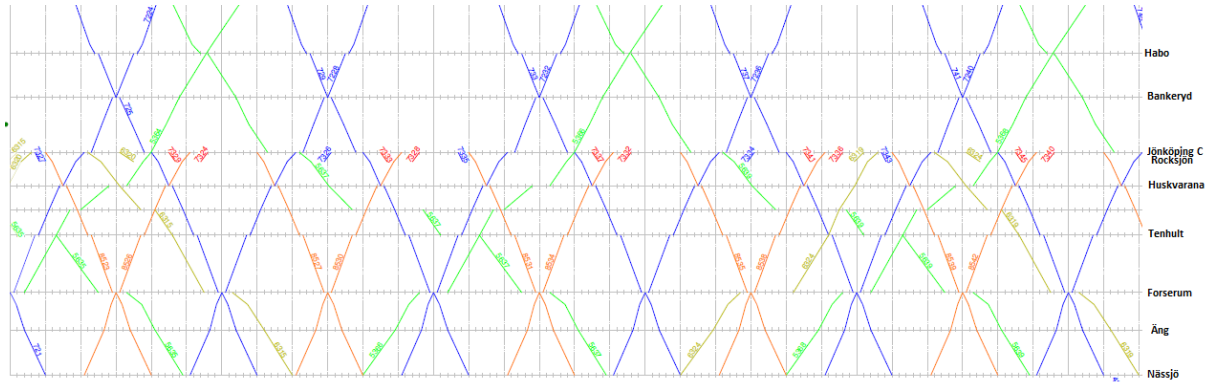


3-10 Möjlig tidtabell mellan Nässjö och Vaggeryd

3.4 Jönköping- Rocksjön

Strax öster om Jönköping vid Rocksjön går Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan samman. Tåg från Vaggerydsbanan som skall öster ut måste gå in i Jönköping C och vända. Det gör att banan mellan Jönköping C och Rocksjön är extra hårt belastad. I dagsläget går ca 7 godståg per dag från Jönköpings godsbangård till Nässjö. Enbart dessa tåg gör att sträckan trafikeras 14 gånger per dag.

Det har tidigare funnits planer på att bygga dubbelspår på denna sträcka. Dubbelspåret har varit kontroversiellt då järnvägen utgör en barriär mellan staden och Vätterns strand. De tidtabellsstudier som har genomförts visar att det är möjligt att framföra ett godståg per riktning varannan timme på Jönköpingsbanan och Samtidigt få plats med ett godståg per riktning var fjärde timme mellan Jönköpings godsbangård och Nässjö. Detta illustreras i figur 3-11. De gröna linjerna symboliserar godståg mellan Jönköping och Nässjö. De blå linjerna och de orangea linjerna symboliserar persontåg. De gula linjerna symboliserar godståg mellan Nässjö och Jönköpings godsbangård. De går in till Jönköping C och gör en lokrundgång. Lokrundgången innebär att loket kopplas från vagnarna och byter ände så tåget byter riktning och de vagnar som tidigare var längst bak nu blir längst fram i tåget. Det finns mellan 20 till 25 minuter i tidtabellen till lokrundgången i Jönköping C.



Figur 3-11 Möjlig trafikering Jönköping C -Rocksjön

I tidtabellen kommer ett tåg från Jönköpings godsbangård och ett tåg från Nässjö in till Jönköping C samtidigt för att göra lokrundgång. Det är tveksamt men inte omöjligt att detta skulle få plats på

Jönköping C. I nuläget används spår 4 i Jönköping för lokrundgång. Även spår 3 kan användas men då måste lokrundgången på spår 4 redan vara färdig. Beroende av persontågen kan eventuellt även spår 2 användas, se vidare under avsnitt 5.5.7.

4 Jämförelsealternativ

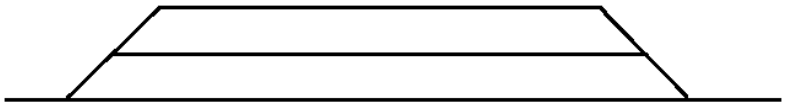
Om inga åtgärder genomförs förbättras inte kapaciteten på banorna. Det finns risk att all önskad godstrafik inte kan framföras vilket skulle kunna försämra utvecklingen för terminalerna i området. Jönköpingslänstrafik skulle inte uppnå sitt mål om 55 minuters restid mellan Jönköping och Värnamo. Eventuell överflyttning från väg till järnväg skulle minska, vilket inte är önskvärt då vägtrafik har mer utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, har större olycksrisk och är mer utrymmeskrävande än järnvägstrafik.

5 Utredningsalternativ

I detta kapitel presenteras åtgärdsförslag för att uppnå en trafikering enligt syfte och projektmål i avsnitt 1.2. Först presenteras de utredningsalternativ som har bedömts ha hög måluppfyllelse. Dessa utredningsalternativ har även fått ett nummer, UA1, UA2 osv. Därefter presenteras åtgärdsförslag som visserligen inte är ointressanta men bedöms som lägre prioriterade då de antingen inte bidrar till projektmålen i tillräckligt hög utsträckning, eller inte är kostnadseffektiva.

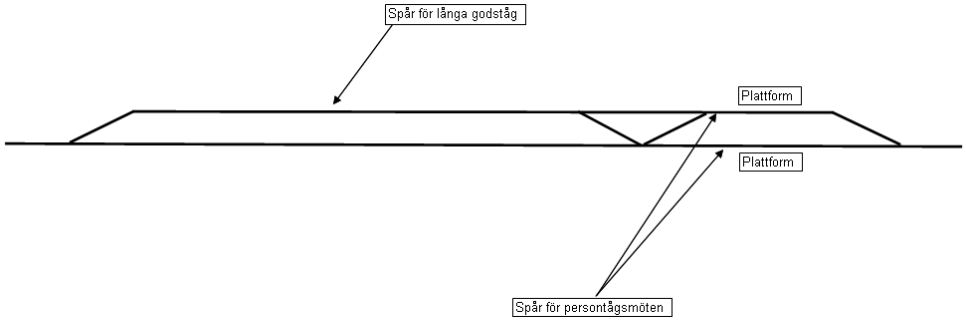
5.1 UA1 Tretågsstation i Forserum

Tretågsmötesstationer kan användas då tre tåg behöver mötas samtidigt. Detta inträffar om det går ett persontåg i vardera riktningen samt ett godståg. En traditionell trespårsstation består av tre parallella spår, se figur 4-1.



5-1 Traditionell trespårsmötesstation

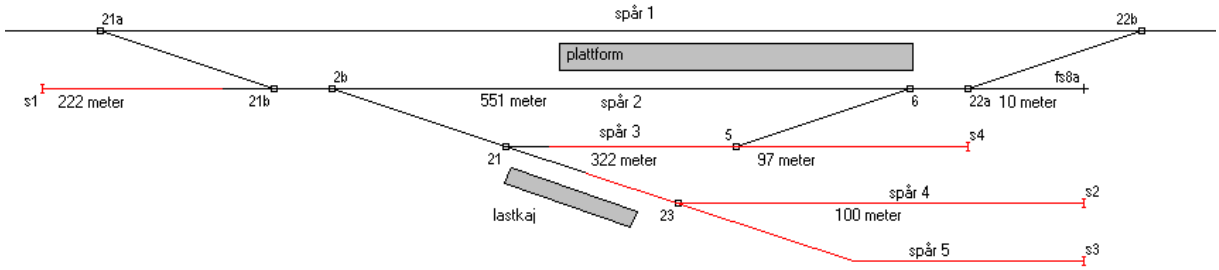
En tretågsmötesstationen kan även utformas som ett partiellt dubbelspår om minst 1600 meter med en växelförbindelse mellan spåren, se figur 4-2. En tretågsmötesstation med denna utformning förbättrar både för persontrafiken och för godstrafiken. Det blir lättare att få in godståg i tidtabellen och två persontåg kan mötas på tretågsmötesstationen utan att behöva sänka hastigheten lika mycket. Det innebär att tågmötena blir mer flexibla och tågen något mindre beroende av varandra. På detta sätt utnyttjas hela det nya spåret även om bara två tåg möts, vilket inte är fallet med en traditionell trespårsstation. Tretågsmötesstationen kan ses som en början av utbyggnad till dubbelspår.



5-2 Principskiss för en tretågsstation utformat som ett partiellt dubbelspår.

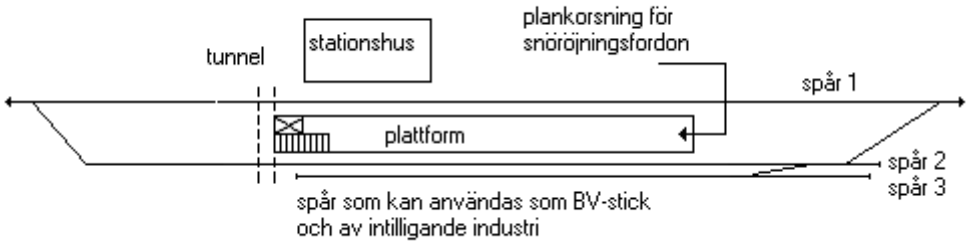
Tidtabellsanalysen visar att Forserum är en lämplig plats för tretågsmöten. Persontågen har resandeutbyte och systemmöte i Forserum. Det innebär att tågen måste stanna på stationen och att tidsförlusten för att vänta in eventuellt försenade tåg blir något mindre. Med tretågsmöten i Forserum, ny mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult och mellanblocksignaler mellan Tenhult och Forserum skulle det vara möjligt att köra halvtimmestrafik med persontåg samt upp till ett godståg per timme och riktning mellan Jönköping och Nässjö. Det innebär upp till 36 godståg per dygn vilket ger möjlighet till väsentlig utökning av godstrafiken från dagens nivå på 12 tåg per dygn.

Förutsättningarna att bygga en tretågsmötesstation i Forserum är relativt gynnsamma. Stationen i Forserum har idag 5 spår samt ett antal uppställningsspår, se figur 4-3. Spår 1 och 2 används dagligen för mötande tåg, medan spår 3, 4, 5 på grund av befintligt skick inte går att använda. Spår 5 är ett delvis överasfalterat industrispår som leder närliggande fabriksområde. Den södra växeln för mötesspåret ligger i kurva, vilket ökar underhållskostnaden och minskar driftsäkerheten.



5-3 Stationen i Forserum, rödmarkerade spår är inte i brukbart skick.

År 2009 gjorde dåvarande Banverket en idéstudie för gång- och cykeltunnel i Forserum, eftersom det finns stora säkerhetsproblem med att människor olovligt genar över spåren vid stationen. I figur 4-4 redovisas ett av förslagen till gång- och cykeltunnel.



5-4 Möjligt lösning för planskild korsning i Forserum

Ett alternativ för trespårsstation i Forserum skulle vara att rusta upp spår 3. En nackdel med detta alternativ är att eventuell gång- och cykeltunnel blir länge. Ytterligare en nackdel är att spår tre är för kort – 322 meter - för att fullängdsgodståg skall kunna använda det. Det hade inte varit möjligt att låta något av persontågen använda spår tre eftersom spår tre inte ligger vid plattformen och resandeutbyte sker på platsen.

Ett annat alternativ är att förlänga stickspåret väster om växel 21b och förse detta med växlar, enligt figur 4-3. En tretågsmötesstation med denna utformning har fördelen att den ger mer flexibla möten även då endast två tåg möts. Att förlänga mötesspåret i Forserum åt väster är lämpligt då sträckan mellan Forserum och Tenhult är dimensionerande, den längsta utan mötesmöjlighet mellan Jönköping och Nässjö. Öster om stationen går banan i en lång kurva. Det försvårar utbyggnaden av ytterligare spår då växlar inte bör lika i kurva eftersom det ökar underhållskostnaden.

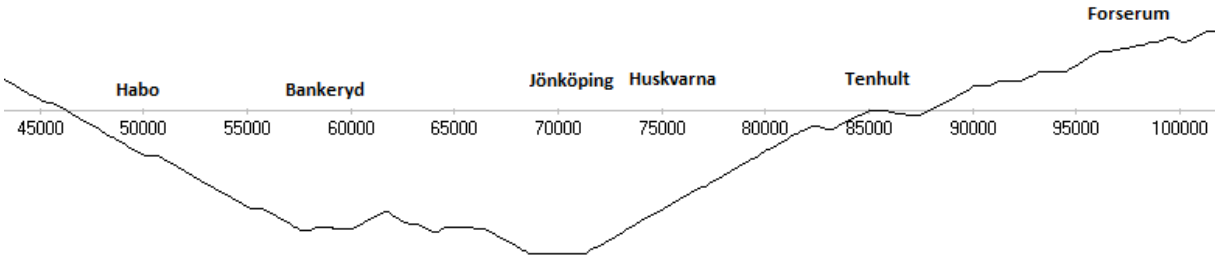
5-5 Stickspåret väster om växel 21b går under befintlig gångbro och fortsätter längs industriområdet på söder sida om järnvägen.

5.2 UA2-UA4 Mötesstationer

Kapacitetsutnyttjandet på enkelspår är beroende av hur långt det är mellan mötesstationerna och vilken hastighet tågen har. En ny mötesstation förkortar sträckan mellan befintliga mötesstationer och ökar på så vis banans kapacitet. Generellt är bra om avstånden mellan mötesstationerna är relativt lika, eftersom den längsta körtiden mellan två mötesstationer dimensionerar hur många tåg som kan framföras även på andra delar av banan. Ett nytt mötesspår kostar generellt mellan 55-80 miljoner kroner.

5.2.1 UA2 Mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult

Jönköping ligger i en svacka, se figur 4-7. Stannar godstågen på Jönköpings C för möte tar det lång tid för dem att accelerera och få upp hastigheten. En mötesstation mellan Huskvarna och Tenhult kombinerat med en tretågsstation i Forserum och en mellanblocksignal mellan Tenhult och Forserum möjliggör styv halvtimmestrafik mellan Jönköping och Nässjö och upp mot ett godståg per timme och riktning. Om det inte skulle köras ett godståg per timme och riktning skulle den ökade trafiken istället kunna användas till styv 20 minuterstrafik mellan Nässjö och Jönköping.



5-6 Jönköping ligger i en svacka. Bilden visar järnvägens höjdprofil runt Jönköping.

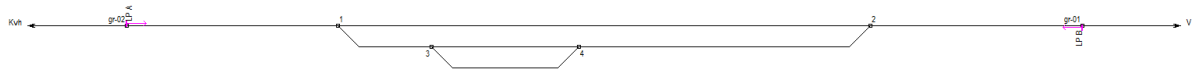
Det är lämpligt att ha mitten på en ny mötesstation ligger omkring kilometertal 82+500 eftersom uppförbacken från Jönköping planar ut där och det blir lättare för tågen att stanna och starta. Det är möjligt att ha växlarna i rakspår omkring kilometertal 82+200 och 83+100. Växlar bör ligga i rakspår eftersom det minskar underhållskostnaden då standardiserade växlar kan användas, se figur 5-8. Vid detta avsnitt finns ingen bebyggelse nära järnvägen men järnvägen går delvis i en liten skärning. Strax norr om föreslagen placering (ca vid kilometertal 81+500 finns en liten bäck och två vägbroar över järnvägen).

Figur 5-7 Jönköpingsbanan mellan Huskvarna och Tenhult. Bilden är tagen vid kilometertal 83+130 i riktning mot Huskvarna.

5.2.2 UA3 Mötesstation i Hörle

För att det skall vara möjligt att köra ett godståg per riktning varannan timme mellan Vaggeryd och Värnamo krävs en ny mötesstation i Hörle. Ett godståg per riktning varannan timme möjliggör ungefär 18 godståg per dag vilket är en betydande ökning från dagens 1-2 tåg.

Förutsättningarna för en mötesstation i Hörle är goda då spår i mycket gott skick med växlar som går att automatisera för fjärrstyrning redan finns för ett ca 740 meter lång mötesstation, se figur 5-9. Det saknas däremot signaler och ställverk som gör att spåren kan användas.



5-8 Linjeplatsen i Hörle.

I Hörle finns en plankorsning, se figur 5-10. Plankorsningen är skyddad av en helbomsanläggning med hinderdetektor. En hinder detektor känner av ifall det skulle fastna något fordon mellan bommarna när de är nedfällda och ger i så fall stoppsignal till tåget. Om Hörle skulle göras om till en mötesstation kommer tåg bli stående i plankorsningen och stanna upp vägtrafiken. Ett alternativ är att flytta in signalerna söder om plankorsningen så att sträckan där tågen kan mötas bli ca 100 meter kortare. I detta alternativ kommer stannande tåg inte stå över plankorsningen. I funktionsutredningen *Jönköping/Nässjö – Värnamo, fjärrstyrning* finns ytterligare tre alternativ; flytta korsningen något norrut till en kostnad av ca 4 mkr, flytta växlarna söder om plankorsningen och att bygga en ny planskild korsning. Slopa korsningen bedöms inte som aktuellt då det inte finns avståndsmässigt rimliga omledningsvägar för trafiken.

Figur 5-9 Plankorsningen i Hörle

5.2.3 UA4a In- och utfartssignaler och UA4b mötesstation i Båramo

I Båramo finns en kombiterminal. Kombiterminalen har bland annat ett samarbete med Göteborgshamn och fungerar som en så kallad torrhamn. Det innebär att vis del av administrationen som annars sker i hamnen kan skötas i Båramo.

I Båramo finns flertalet spår. Båramo är en linjeplats som inte övervaktas av tågklarerare. När ett godståg skall till Båramo sker hanteringen manuellt med så kallad spärrfärd, vilket innebär att hela sträckan mellan Vaggeryd och Skillingaryd är låst för annan trafik när tåget växlar in på terminalen, se vidare avsnitt 2.1. Detta tar kapacitet i anspråk. Av kapacitetsskäl hade det varit önskvärt att Båramo blev en driftplats som kan fjärrstyras. Tåg som kommer söderifrån Värnamo kan då köra direkt in till terminalen. Om Båramo skulle vilja ta in tåg norrifrån behöver dessa först köra förbi anslutningsväxeln och sedan backa in på terminalen . Det tar kapacitet i anspråk på linjen mellan Vaggeryd och Värnamo som annars skulle kunna användas av persontåg eller något annat godståg.

Figur 5-10 Terminalen i Båramo.

Kapaciteten hade ökat ytterligare om det funnit ett mötesspår i Båramo så att både norrgående och södergående tåg kunde köras in på mötesspåret direkt utan att backa. Ett nytt mötesspår på 750 meter skulle också kunna användas för tågmöten även med långa godståg. Detta förutsätter att tåg och vagnar inte tillåts stå uppställda på spåret. Ytterligare mötesstationer förbättrar återställningsförmågan och minskar kapacitetsutnyttjandet även om de inte används för planerade möten. Mötesstationen skulle även kunna användas för lokrundgång för tåg från Torsvik till Nässjö, då stationen i Värnamo inte är anpassad för lokrundgång. Detta skulle dock ta kapacitet på linjen i anspråk.

Det finns flera olika tänkbara alternativ för mötesstation i Båramo. Dessa finns beskrivna i funktionsutredningen *Båramo, Ny industrispår anslutning för nordgående tåg*. Inom Trafikverket pågår ett arbete med att förtydliga principer för vilket ansvar Trafikverket skall ta för anslutningar till terminaler.

5.3 UA5-UA9 Mellanblocksignaler

Ett sätt att få plats för fler tåg är att köra tåg i samma riktning efter varandra. Signaltekniskt är spåret uppdelat i blocksträckor. Av säkerhetsskäl kan endast ett tåg i taget vara på en blocksträcka. I nuläget är hela sträckorna mellan mötesstationerna en blocksträcka. Om två tåg kör åt samma håll måste det första tåget ha kommit fram till nästa mötesstation innan det andra tåget kan böja köra.

Blocksträckorna på linjen kan delas i två genom att koppla in nya mellanblocksignaler mellan mötesstationerna. På så vis blir blocksträckorna kortare och tågen kan köra med kortare avstånd. Nyttan av mellanblocksignaler blir större om den kombineras med tretågsmötesstaioner. Då kan två tåg som åker åt samma håll möta ett tåg i motgående riktning samtidigt.

5.3.1 UA5 Mellanblocksignaler mellan Huskvarna och Tenhult

Mellanblocksignaler är ett möjligt en enklare åtgärd än mötesstation på sträckan Huskvarna – Tenhult, den underlättar för godståg att successivt köra framåt och avgå tidigare efter persontågen.

5.3.2 UA6 Mellanblocksignaler mellan Tenhult och Forserum

I ett av trafikuppläggen i kapitel tre är det ett tretågsmöte i Forserum. För att godstågen skall hinna till Tenhult och sedan ytterligare ett godståg från Tenhult till Forserum krävs att godståget lämnar Forserum innan persontåget nått fram till Tenhult. För att detta skall vara möjligt krävs en mellanblocksignal mellan Tenhult och Forserum. Sträckan mellan Tenhult och Forserum är den dimensionerande sträckan mellan Jönköping och Nässjö. Generellt sett är det en fördel att förkorta det längsta avståndet mellan två stationer. Ett sätt att förkorta sträckan utan att bygga en ny mötesstation är att dela den i två med hjälp av mellanblocksignaler.

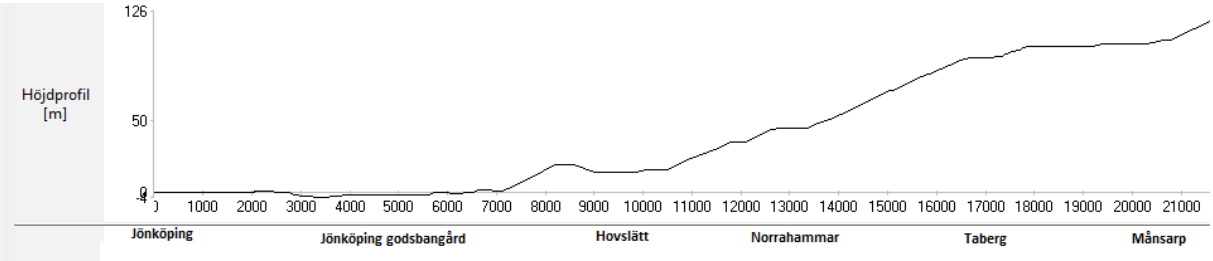
5.3.3 UA7 Mellanblocksignaler mellan Forserum och Äng

Om det byggs en tretågsstation i Forserum är det lämpligt att också bygga mellanblocksignaler mellan Forserum och Äng. Mellanblocksignaler i närheten av tretågsstationer gör så att det sista tåget kan avgå innan det framförvarande tåget kommit fram till nästa mötesstation.

5.3.4 UA8 Mellanblocksignaler mellan Jönköpings godsbangård och Månsarp

Med en mellanblockssignal mellan Jönköpings godsbangård och Månsarp finns plats för ett godståg varannan timme och riktning, se vidare under avsnitt Jönköping/Nässjö-Värnamo i kapitel 3. Med mellanblocksignaler kan tågen avgå med mindre avstånd mellan varandra vilket ökar kapaciteten om tåg kör i samma riktning.

Enligt funktionsutredningen *Jönköping/Nässjö – Värnamo, fjärrstyrning* är det inte lämpligt att placera mellanblocksignaler mellan Jönköping och Månsarp på grund av lutningar som skapar problem för godståg att starta igen efter stopp. En delsträcka är ett rasfarligt område där inga planerade stop får förekomma. Figur 5-12 visar höjdprofilen mellan Jönköping och Månsarp.



5-11 Höjdprofil mellan Jönköping och Månsarp.

Om en mellanblocksignal byggs bör den placeras så att godståg inte riskerar att behöva stanna och vänta i södergående riktning. En mellanblocksignal bör därför placeras så långt söderut att ett persontåg som lämnar Jönköping innan ett godståg säkert har kommit fram eller förbi Månsarp, så att godståget kan fortsätta förbi mellanblocksignalen utan att behöva stanna.

5.3.5 UA9 Mellanblocksignaler mellan Månsarp och Vaggeryd

Sträckan mellan Månsarp och Vaggeryd är den dimensionerande sträckan mellan Jönköping och Vaggeryd. Enligt tidtabellsstudien är det möjligt köra ett godståg mellan persontåg i timtrafik, men en mellanblocksignal skulle minska risken för förseningar genom att tåg i som åker i samma riktning skulle kunna köra med kortare avstånd från varandra och därmed bli något mindre beroende av övriga tåg på banan.

5.4 UA10 Hastighetshöjning mellan Vaggeryd och Jönköping och samtidig infart på Jönköpingsgodsbangård

Kapacitetsutnyttjandet på enkelspår kan teoretiskt minskas med hjälp av höjd hastighet genom att det tar kortare tid för tågen att nå mötesstationerna. Höjd hastighet kan också vara ett mål i sig efter som det kortar restiden för resenärer och transportiden för godset. Den kortare tiden betyder lägre kostnader för tågoperatörerna och transportköparna samt mindre tidsuppoffring för resenärerna.

Hur hög hastighet som tillåts på en bana beror på flera aspekter. Banans geometri, det vill säga hur skarpa kurvor banan har, påverkar den möjliga hastigheten. Genom rälsförhöjning, vilket innebär rälerna justeras i höjdled, kan hastigheten maximeras. Det kan också vara möjligt att baxa spåret vilket innebär att spåret flyttas lite i sidled för att öka hastigheten. Förutom geometrin finns det säkerhetsregler för plankorsningar som begränsar hastigheten. Vid hastigheter över 160 km krävs extra skyddsväxlar. Vaggerydsbanan mellan Jönköping och Vaggeryd har skarvspår, vilket begränsar godstågens hastighet till 60 km/h, eftersom rälerna inte klarar påfrestningar. Om hastigheten skall höjas över 120 km/h behöver skarvspåret bytas ut till helsvetsats spår.

Skarvspåret söder om Månsarp är rakt och i gott skick. Här skulle hastigheten kunna höjas till 120 km/h med mindre plankorsningsåtgärder vilket skulle ge en tidsvinst på ca 1 minut. Om detta kombineras med spårbyte och hastighetshöjning norr om Månsarp, där spåret är i sämre skick, underhållskostanden högre och trafikmängden större, skulle en restid på 55 minuter för persontågen mellan Jönköping och Vaggeryd kunna uppnås. Detta kräver samtidig infart på Jönköpings godsbangård och färre stopp även för det långsammare tåget.

Hastighetshöjning på Jönköpings godsbangård kräver att förändringar görs av ställverket. Även samtidig infart skulle kräva förändringar av ställverket. Ställverket är av en gammal modell kallad Mjölby. Det är lämpligt att samorda eventuell hastighetshöjning med samtidig infart. Vid höjd hastighet genom Jönköpings godsbangård kan det komma att krävas att intilliggande spår flyttas eller att skyddsstaket sätts upp för att klara arbetsmiljön för de som arbetar på bangården.

Med hastigheten höjs till 140 km/h hela sträckan mellan Jönköping och Vaggeryd (där det är spårgeometriskt möjligt) och samtidig infart införs på Jönköpings godsbangård uppnås Jönköpings länstrafiks mål om en restid på maximalt 55 minuter. Det ger en restidsvinst på upp till 10 minuter

mellan Jönköping och Värnamo jämfört med restiden med befintligt hastighet mellan Vaggeryd och Jönköping. Restiden på 55 minuter kan uppnås varannan timme, eftersom restiden mellan Vaggeryd och Jönköping blir 31 minuter, se vidare avsnitt 3.3.

Höjs hastigheten till 160 km/h uppnås en restid på 54 minuter mellan Jönköping och Värnamo. Eftersom restiden mellan Vaggeryd och Jönköping blir 30 minuter kan detta trafikupplägg köras varje timme. Kostnadsmässigt är det troligtvis endast något dyrare att uppgradera till 160 km/h än 140 km/h, men såvida banan inte elektrifieras är det svårt att få ut nyttan av ökningen till 160 km/h. Det beror på att marknaden för diseltåg med hastigheter över 140 km/h är mycket liten. En möjlighet vid hastighetshöjning är att höja hastigheten till 140 km/h men att placera ut signaler och annan utrustning så att en höjning till 160 km/h är möjlig.

Om endast hastigheten höjds på en delsträcka mellan Vaggeryd och Jönköping kommer inte restiden kunna påverkas tillräckligt mycket för att uppnå Jönköpings länstrafiks restidsmål på 55 minuter.

Även godstågen skulle få nytta av spårbyte och höjd hastighet då de på grund av skarvspåret är begränsade till 60 km/h.

5.5 Icke prioriterade utredningsalternativ

5.5.1 Tretågsstation i Äng

I ett av de möjliga tidtabellsuppläggen behövdes en tretågsmötesstation i Äng. Detta medgav ett godståg per riktning var tredje timme. Det motsvarar ca 12 godståg per dag, vilket är lika många godståg som går mellan Jönköping och Nässjö i dagsläget. UA1 bedöms därmed ge begränsade effekter för att öka kapaciteten på banan. Persontågen stannar inte i Äng. Om något av godstågen skulle vara försenade innebär det att persontåget tvingas stanna och att det därmed förlorar tid och riskerar att också bli försenat.

I Äng finns förutom mötesspåret ett stickspår för uppställning av fordon. Det finns ett bostadshus nära järnvägen på söder sida om spåret. Järnvägen är relativet kurvig runt Äng. Det försvårar utbyggnaden av ytterligare spår då växlar inte bör lika i kurva eftersom det ökar underhållskostnaden för växeln.

5.5.2 Ny mötesstation mellan Forserum och Tenhult

Godstågen kör långsammare än persontågen vilket innebär att de både blir omkörda av persontåg och möter persontåg i motgående riktning. Ett smidigt sett att lösa detta är genom tretågsmötesstationer förslagsvis där systemtågmöte med persontåg sker, vilket visats i tidtabellsanalysen ovan. Sträckan mellan Tenhult och Forserum är förvisso den längsta utan mötesmöjlighet mellan Jönköping och Nässjö. Men avståndet är bara marginellt lägre än mellan Huskvarna och Tenhult. Byggs bara en ny mötesstation är det inte självklart att den kan användas optimalt beroende på avstånden mellan de andra mötesstationerna. Tidtabellsanalysen visar att det är lämpligare att i första hand bygga en tretågsstation i Forserum än en ny mötesstation mellan Tenhult och Forserum.

5.5.3 Samtidig infart i Månsarp eller ny mötesstation med samtidighet i Taberg

Mötesstationen i Månsarp saknar samtidig infart. Det innebär att ett tågmöte för ett stannande tåg tar tre minuter att genomföra. Mötesstationen i Månsarp är 157 meter lång vilket gör det något svårare att anordna samtidig infart. Antingen måste mötesstationen förlängas så att det går att skapa ett skyddsavstånd på 300 meter eller så måste skyddsväxlar läggas in. Detta kan göra en ombyggnad till samtidig infart mera kostsam. Samtidig infart skulle ge ca 2 minuters tidsvinst för stannade tåg, men det är inte tillräckligt för att uppnå Jönköpings länstrafiks restidsmål på 55 minuter.

Ett alternativ till samtidig infart i Månsarp är att bygga en ny mötesstation med samtidighet i Taberg. Om uppehåll önskas i Taberg är det tidseffektivt att även ha tågmötet där.

5.5.4 Ny mötesstation Hovslätt eller Norra Hammar

Om det går att höja hastigheten mellan Jönköping C och Månsarp och på så sätt klara halvtimmestrafik utan möte är det en bättre lösning. Tågmöten tar alltid tid i anspråk och riskerar därmed att försämra restiden för tågen.

5.5.5 Ny mötesstation mellan Bratteborg

Om persontrafiken skall köra med två turer per timme mellan Jönköping och Värnamo blir det svårt att få fram godståg mellan Månsarp och Vaggeryd. Persontågen har mycket små tidsmarginaler på denna sträcka. Ett sätt att förbättra marginalerna är att höja hastighen. Ett annat sätt att öka kapaciteten är att bygga en ny mötesstation mellan Månsarp och Vaggeryd förslagsvis i Bratteborg. En ny mötesstation skulle också kunna förbättra återställningsförmågan. Men om ett tågmöte måste flyttas till den nya mötesstationen kommer tåget ändå få förseningar. Med hänsyn till trafikmängden bedöms det som effektivare att höja hastigheten än att bygga en ny mötesstation.

Figur 5-12 I Bratteborg finns utrymme att vid behov bygga en ny mötesstation.

5.5.6 Förlängd mötesstation i Malmbäck

Om det skall vara möjligt att köra ett godståg per riktning varje timme krävs att godstågen möts i Malmbäck. Mötesstationen i Malmbäck är inte tillräckligt lång för två fullängdsgodståg ska kunna mötas och skulle då behöva förlängas. Ett godståg per timme och riktning möjliggör för ca 36 godståg per dygn. Det är inte troligt att trafiken mellan Nässjö och Vaggeryd skulle öka så pass mycket ens på medellångt sikt.

5.5.7 Dubbelspår Jönköping C – Rocksjön

Den absolut mest belastade sträckan av de studerade banorna är mellan Jönköping C och Rocksjön. Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan delar här på ett enkelspår ut från Jönköping C innan banorna delar upp sig i två. Det som gör sträckan extra belastad är att tåg från Jönköpings godsbangård som skall öster ut mot Nässjö måste in till Jönköping C och vända för att sedan åka vidare mot Nässjö.

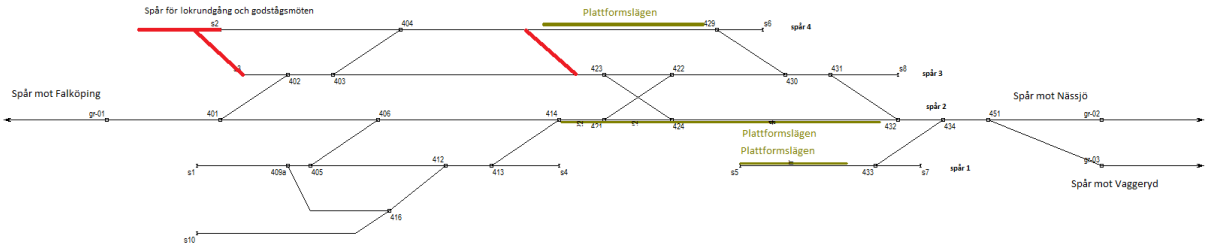
Det finns tidigare förslag om att bygga dubbelspår in till Jönköping C från Rocksjön. Detta har dock varit kontroversiellt då järnvägen fortsätter att utgöra en ännu större barriär mellan staden och Vättern . Tidtabellsanalysen visar att det trots allt kan rymmas ett relativt stort antal godståg mellan Falköping och Nässjö och ändå finnas plats för godståg mellan Nässjö och Jönköpings godsbangård/Torsvik.

5.5.8 Åtgärder på Jönköping C

Enligt tidtabellsanalysen kan det bli ont om spår på Jönköpings C om flera tåg behöver göra lokrundgång samtidigt. I nuläget finns fyra spår på Jönköping C. Spår 4 används för lokrundgång. Även spår tre kan användas för lokrundgång med då måste lokrundgången på spår 4 vara färdig och visst utrymme på det genomgående spår 2 finnas. Även spår 2 kan i nödfall användas förutsatt att

persontrafiken eller den genomgående trafiken på Jönköpingsbanan inte behöver spåret. Det är inte säkert att det kommer gå så många tåg som skissats upp i tidtabellsanalysen och därmed är det möjligt att behovet av att göra lokrundgång med två godståg samtidigt uppkommer mycket sällan.

Ställverket som styr Jönköping C är av modell 65. Vissa delar till ställverk 65 tillverkas inte längre vilket försvårar till och ombyggnader av Jönköping C. Jönköping C ligger mellan staden och Vättern och utgör liksom järnvägen en barriär dem emellan. I nuläget finns tre plattformslägen för persontåg på Jönköping C. Även antalet plattformslägen kan vara något i underkant då det kommer persontåg både från Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan. En tänkbar utbyggnad av Jönköping C visas i figur 5-13.



Figur 5-13 Tänkbar utbyggnad av Jönköping C. De röda sträcken symboliserar nya växlar/spår och plattformen vid spår fyra är ny.

5.5.9 Triangelspår Jönköping

Ett annat alternativ för att avlasta sträckan Jönköping C - Rocksjön skulle kunna vara att bygga ett triangelspår från Vaggerydsbanan till Jönköpingsbanan. Ett triangelspår skulle avlasta sträckan mellan Jönköping C och Rocksjön från alla tåg mellan Jönköpings godsbangård och Nässjö.

Detta är emellertid inte lätt få plats med ett triangelspår då det finns bebyggelse nära järnvägen. Det är tänkbart att ett triangelspår skulle kunna följa samma sträckning som E4, en av Sveriges viktigaste vägar. Men utrymmet längs E4:an är starkt begränsat av bebyggelse på bägge sidor. Om det utrymmes mässigt vore möjligt att bygga ett triangelspår vid E4:ans sträckning skulle triangelspåret behöva gå under fem broar och en överbyggnad av motorvägen.

5.5.10 Triangelspår Vaggeryd

Ytterligare ett alternativ för att avlasta sträckan Jönköping C – Rocksjön är att leda tågen från Torsvik söderut via Vaggeryd och upp till Nässjö. Sträckan mellan Torsvik och Nässjö är ungefär lika lång oavsett om tågen går via Jönköping C eller Vaggeryd och både vägarna behöver godstågen göra lokrundgång. Stationen i Vaggeryd är inte byggd för lokrundgång vilket göra tt en lokrundgång där tar mycket långt tid och inte är möjligt för tåg längre än 500 meter. För att nyttan av ett triangelspår i Vaggeryd skulle utfalla fult krävs dessutom kapacitetsförsträckning mellan Månsarp och Vaggeryd och eventuellt skulle även mötesstationen i Malmbeck behöva förlängas.

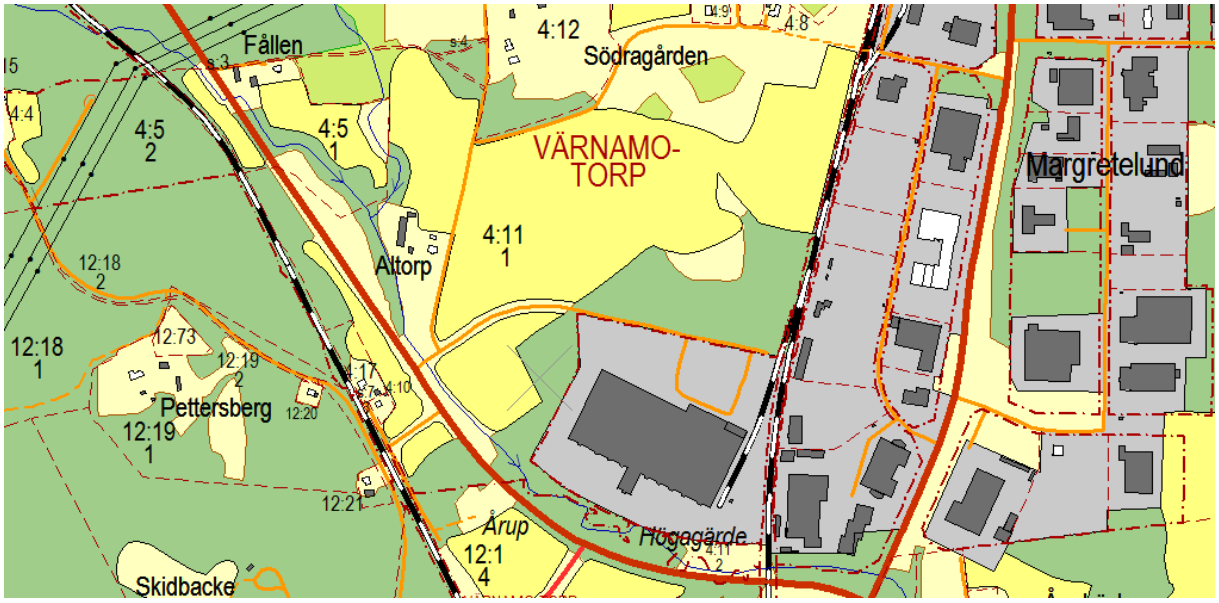
Ett tänkbart läge för triangelspår i Vaggeryd är efter stationen i Vaggeryd där Vaggerydsbanan och HNJ delar sig. Mitt emellan banorna ligger en industrifastighet med lagerliknade byggnader som troligtvis skulle behöva rivas för att ge plats till ett triangelspår, se figur 5-14.

Figur 5-14 Vaggerydsbanan mot Jönköping – ett tänkbart läge för triangelspår mot HNJ.

5.5.11 Triangelspår Värnamo

Godståg som kör mellan Vaggeryd/Båramo och Göteborg vänder och byter från disellok till ellok i Värnamo. Med ett triangelspår i Värnamo mellan HNJ och Kust- till kustbanan hade tågen kunnat köra vidare utan att vända, men så länge godstågen byter lok i Värnamo, det vill säga så länge som Y:et inte är elektrifierat är vinsten av ett triangelspår begränsad.

Något norr om stationen minskar bebyggelsen och ett triangelspår skulle kunna anläggas nor om befintlig industrifastighet, se figur 5-15.



Figur 5-15 Tänkbart läge för triangelspår i Värnamo

5.5.12 Elektrifiering

Elektrifiering av Y:et är intressant på långt sikt, inte minst för att det minkar beroendet av fossila bränslen. Elektrifiering i sig innebär inte en kapacitetsökning. Elektrifiering har positiva effekter i form av ändrade driftkostnader för tågen och möjlighet till annan trafikering med persontåg Jönköping och Värnamo/Växjö. Vid elektrifiering av Y:et ökar möjligheterna att använda sträckan Nässjö-Vaggeryd-Värnamo-Alvesta som omledningsväg om det skulle uppstå stora störningar för trafiken mellan Nässjö och Alvesta.

5.5.13 Nya järnvägar

Det finns tidigare utredningar som förespråkar en helt ny järnväg mellan Torsvik och Tenhult. En ny järnväg mellan Tenhult och Torsvik skulle underlätta för godstågen till och från Torsvik som skulle slippa de höga stigningarna mellan Jönköping och Månsarp, slippa lokgrundgång, och få en genare väg till Nässjö och Södra Stambanan. En ny järnväg skulle möjligtvis även kunna förbättra restiden för persontåg.

I Kapacitetsutredningens underlagsrapport om höghastighetsbanor finns ett alternativ där regionala tåg trafikerar en nybyggd höghastighetsjärnväg på sträckan mellan Jönköping och Månsarp. Båda förslagen till ny järnväg skulle kunna förbättra för persontrafiken.

6 Kostnader

Inga beräkningar av kostnader har genomförts inom denna studie. För att få en uppfattning om kostnadernas storlek presenteras generella kostnadsuppgifter och uppgifter från andra utredningar nedan.

Samtidig infart och hastighetshöjning till 160 km/h på Jönköpingsbanan, fjärrstyrning av Y:et och höjd hastighet till 140 km/h mellan Vaggeryd och Värnamo, är en förutsättning för innan åtgärderna föreslagna i denna studie. Samtidig infart och höjd hastighet på Jönköpingsbanan har tidigare kostnadsbedömts till ca 85 mkr, fjärrblockering av Y:et till ca 130-165 mkr och höjd hastighet mellan Vaggeryd och Värnamo till ca 25 mkr.

Ett nytt mötesspår brukar kosta 60-80 miljoner (UA2). Mötesstationen i Hörle (UA3) bedöms kosta mindre då det finns befintlig banunderbyggnad och banöverbyggnad som är i mycket gott skick. I funktionsutredningen *Jönköping/Nässjö – Värnamo, fjärrstyrning* är merkostnaden för att göra Hörle till en mötesstation i samband med fjärrblockering av banan till ca 28 mkr. En tretågsstation så som i föreslårs i Forserum (UA1) bedöms vara något dyrare än ett normalt mötesspår. Kostnaden för UA1 bedöms minska om den kan göras i samband med införande av samtidig infart i Forserum. I funktionsutredningen *Båramo, Ny industrispår anslutning för nordgående tåg* bedöms kostnaden för ett mötesspår i Båramo (UA4b) till 66 miljoner kr. Denna kostnad inkluderar byte av spår och växlar. Skulle enbart in- och utfartssignal byggas i Båramo (UA4a) skulle kostnaden kunna bli ungefär hälften av (UA4b), det vill säga runt 33 miljoner kronor. Kostnaden för markarbeten och bana utgör ungefär halva kostnaden i UA4b.

Mellanblocksignaler (UA5-UA9) kostar ungefär 3-5 miljoner kronor styck. Vid hastighetshöjning (UA10 och UA11) uppkommer kostnader för att byta från skarvspår till helsvetsat spår, ta bort eller förbättra skyddet i plankorsningar och för baxning av spåret. Baxning innebär att spåret justeras i sidled.

Tidigare studier har haft kostnader på mellan 250-400 miljoner kronor för höjd hastighet mellan Vaggeryd och Jönköping . Enbart spårbytet, som är nödvändig för högre hastighet än 120 km/h, har tidigare bedömts kosta ca 85 miljoner kronor mellan Vaggeryd och Månsarp och ca 65 miljoner kronor Månsarp – Jönköping. En lägre hastighetshöjning till 120 km/h mellan Månsarp och Vaggeryd kan göras utan spårbyte, men kräver plankorningsåtgärder.

7 Måluppfyllelse

7.1 Utredningsalternativ

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Samtliga utredningsalternativt bedöms bidra till långsiktig hållbarhet i förhållande till jämförelsealternativet, då de förbättrar för järnvägstrafiken. Järnvägstrafiken är resurssnålare, har mindre olycksrisk och är energieffektivare. Det innebär att utsläppen kan minska även då järnvägstrafiken bedrivs med diseltåg.

Samtliga utredningsalternativ bedöms bidra till ökad tillförlitlighet då utredningsalternativen ökar kapaciteten och därmed också återställningsförmågan. UA1 Tretågsstation Forserum, UA2 Mötesstation Huskvarana-Tenhult, UA3 Mötesstation Hörle och UA4b Mötesstation Båramo bedöms bidra något mer till ökad tillförlitlighet, då ny mötesstationer möjliggör att tågmöten flyttas vid förseningar och att tidsförskjutningen blir mindre då avstånden mellan mötesstationerna minskar.

Samtliga åtgärdsalternativ bidrar till ökad kvalitet för näringslivets transporter då möjligheten att trafikera med godståg förbättras. Särskilt UA1, UA2 och UA3 förbättrar för näringslivetstransporter då de ökar kapaciteten och framkomligheten för godståg mest.

Tillgängligheten för resenärer bedöms vara den samma som i jämförelsealternativet för alla utredningsalternativ utom UA10 Höjd hastighet Vaggeryd- Jönköping och UA2 ny mötesstation mellan Huskvaran och Tenhult. UA10 innebär förbättrade restider för resenärer mellan Jönköping och Vaggeryd samt bidrar till att uppnå Jönköpings länstrafiks mål om en restid på 55 minuter. Om den ökade kapaciteten som fås av UA2 inte används för godståg skulle persontrafiken kunna öka till tre tåg i timmen under rusningstrafik i enlighet med Jönköpingslänstrafiks önskemål.

Jämställdhet och möjligheten för funktionshindrade och barn att själva använda transportsystemet har inte utvärderats i studien är troligen oförändrade med tanke på att de flesta av åtgärderna främst förbättrar för godstrafiken. Persontrafik bedöms generellt ha en mer direkt påverkan på jämställdhet och möjligheten för funktionshindrade och barn att utnyttja transportsystemet.

Förutsättningarna för kollektivtrafik bedöms bli något bättre med UA1, UA2, UA3 och UA10. Vad gäller de första tre på grund av ökad kapacitet som också förbättrar för persontrafiken och vad gäller UA10 då restiden för persontågen förbättras.

Alla utredningsalternativen bedöms indirekt bidra till minskat antal omkomna och allvarligt skadade och begränsad klimatpåverkan, då utredningsalternativ förbättrar för järnvägstrafiken vilket förväntas ge liten överflyttning från väg till järnväg. Då järnväg är ett säkrare transportmedel bör antalet omkomna och allvarligt skadade minska. Järnväg även då den är dieseldriven är energieffektivare än vägtransporter och minskar därmed utsläppen av växthusgaser.

Måluppfyllelse		UA1 Tretågsstation Forserum	UA2 Mötesstation Huskvarna-Tenhult	UA3 Mötesstation Hörle	UA4a In- och utfartssignaler Båramo	UA4b Mötesstation Båramo	UA5 Mellanblocksignal Huskvarna-Tenhult	UA6 Mellanblocksignal Tenhult-Forserum	UA7 Mellanblocksignal Forserum - Äng	UA8 Mellanblocksignal Jönköpings godsbangård-Månsarp	UA9 Mellanblocksignal Månarp-Vaggeryd	UA10 Höjd hastighet Vaggeryd-Jönköping och samtidig infart Jönköpings godsbangård
Bana	J = Jönköpingsbanan Y = Jönköping /Nässjö-Värnamo	**J**	**J**	**Y**	**Y**	**Y**	**J**	**J**	**J**	**Y**	**Y**	**Y**
	Tillförlitlighet	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**
	Kvalitet för näringslivet	**+++**	**++**	**++**	**+**	**+(+)**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**
	Tillgänglighet	=	**+**	=	=	=	=	=	=	=	=	**++**
	Jämställdhet	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
	Funktionshinder	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
	Barns möjligheter	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
Funktions-mål	Förutsättningar kollektivtrafik	**+**	**+**	**+**	=	=	=	=	=	=	=	**++**
	Omkomna och allvarligt skadade	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**
Hänsyns-mål	Begränsad klimatpåverkan	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**	**+**

7.1.1

7.1.2 Jönköpingsbanan

På Jönköpingsbanan bedöms UA1 tretågsstation i Forserum och UA2 ny mötesstation mellan Tenhult och Huskvarna i kombination med UA6 och UA7, mellanblocksignaler på de intilliggande sträckorna vara de mest prioriterade åtgärderna. UA1 och UA2 har hög måluppfyllelse och bidrar till att fler godståg får plats på banan. UA6 och UA7 är kostnadseffektiva åtgärder som gör att nyttan av UA1 ökar. Nyttan av mellanblocksignaler är mindre utan ett en tretågsstation. Kostnaden För åtgärderna bedöms ligga omkring 160-200 miljoner kronor.

I avvaktan på UA2 skulle det billigare alternativet UA5 mellanblocksignal mellan Tenhult och Huskvarna kunna ordnas. Med UA1, UA2, UA6 och UA7 bedöms kapaciteten på Jönköpingsbana kunna klara efterfrågan på transporter för en relativt lång tid framöver.

7.1.3 Y:et; Jönköping/Nässjö - Värnamo

På Y:et bedöms UA3, UA4 och UA10 vara de mest prioriterade åtgärderna för ökad kapacitet. En ny mötesstation i Hörle (UA3) ökar kapaciteten avsevärt och halverar den dimensionerande sträckan. För att trafiken till Båramo skall få plats tillsammans med persontrafiken behöver anslutningsväxeln vara fjärrstyrd (UA4a). Om terminalen önskar trafik norrut bör en ytterligare en fjärstyrd anslutning ordnas (UA4b). Utöver dessa åtgärder så är mellanblocksignaler mellan Jönköpingsgods bangård och Månsarp (UA8) samt mellan Månsarp och Vaggeryd (UA9) kostnadseffektiva åtgärder för att underlätta för godståg på Y:et. Med dessa åtgärder bedöms kapaciteten på Y:et kunna klara efterfrågan på transporter för en relativt lång tid framöver.

I funktionsutredningen *Jönköping/Nässjö – Värnamo, fjärrstyrning* bedöms kostnaden för fjärrblockering av hela Y:et, mötesstation i Hörle (UA3) och mellanblocksignal Månsarp – Vaggeryd (UA9) kosta 164 miljoner kronor. Fjärrblockering *och* UA3, UA4a och UA9 bedöms därmed kosta omkring 200 miljoner kr.

Höjd hastighet Vaggeryd-Jönköping innebär att restiden kan förbättras med upp till 10 minuter och uppnå länstrafikens mål om en restid mellan Jönköping och Värnamo på max 55 minuter. Det finns tre möjliga ambitionsnivåer för höjd hastighet som innebär att restidsmålet nås. I samtliga fall ingår samtidig infart på Jönköpings godsbangård.

1) Hastighetshöjning till 120 km/h Vaggeryd-Månsarp samt spårbyte och hastighetshöjning till 140 km/h Månsarp – Jönköping.
2) Spårbyte och hastighetshöjning till 140 km/h Vaggeryd – Jönköping
3) Spårbyte och hastighetshöjning till 160 km/h Vaggeryd - Jönköping

Alternativ 2 ger större marginaler i tidtabellerna och möjliggör fler uppehåll med tågen, men är igengälld dyrare än alternativ 1.

Vid beaktande av nyttan med hastighetshöjning bör även hönsyn tas till förändrade drift och underhållskostnader med ett helsvetsat spår jämfört med skarvspår beaktas och att godstågen får nytta då deras hastighetsbegränsning på 60 km/h försvinner. Det är inte motiverat att höja hastigheten till 160 km/h om banan inte är elektrifierad då det är en mycket liten marknad för så snabba diseltåg. En hastighetshöjning till 140 km/h bör dock förberedas för en uppgradering till 160 km/h då kostnadsskillnaden mellan de olika hastigheterna bedöms som relativt liten.

7.2 Icke prioriterade åtgärder

Flera åtgärder som inte bedöms prioriterade i ett första steg har identifierats i denna studie. Att de inte har anses som högst prioriterade beror på att utredningsalternativen UA1-UA10 har bedömds ha högre måluppfyllelse, antigen genom det översiktliga målet att vara kostnadseffektiva eller genom funktions och hänsynsmålen. Vid bedömning av de mest prioriterade åtgärderna har även hänsyn till fyrstegsprincipen tagits, det vill säga att mindre kostnadseffektiva åtgärder har prioriterats.

Som en hypotes i detta arbete fanns att den hårt belastade Jönköpingsbanan skulle kunna avlastas genom att leda godståg mellan Torsvik och Nässjö via Vaggeryd. Detta bedöms inte som en kostnadseffektiv lösning på medellångt sikt då den kräver flera investeringsåtgärder. För en väl fungerande trafik Månsarp-Vaggeryd-Nässjö skulle både nytt mötesspår mellan Månsarp och Vaggeryd, triangelspår i Vaggeryd och förlängning av mötesstationen i Malmbäck behövas. Dessutom finns begränsat intresse från godsoperatörerna att köra via Vaggeryd eftersom det skulle kräva fler diesellok för att få omloppen att gå runt. Att köra via Vaggeryd skulle innebära längre körväg med diesellok, vilket är mindre miljövänligt än att köra med ellok. Triangelspår i Vaggeryd skulle möjligtvis ge mer nyttor om HNJ och Vaggerydsbanan elektrifierades. Men även då skulle kapacitetsbristerna mellan Månsarp och Vaggeryd och mellan Nässjö och Vaggeryd behöva åtgärdas för att triangelspåret ska ge ful effekt. Investeringsåtgärder bedöms i ge en större nytta på Jönköpingsbanan där fler tåg och resenärer kan ta del av nyttan.

Triangelspår i Jönköping och Vaggeryd löser till stor del samma trafikala utmaning. Att få fram godståg mellan Torsvik och Nässjö. Om det ena triangelspåret byggs blir nyttan av det andra mindre. Det finns tidigare utredningar som förespråkar en helt ny järnväg mellan Torsvik och Tenhult. Det är ytterligare en lösning för gods från Torsvik till Nässjö. Alla tre åtgärderna är kostsamma att genomföra och behöver i vissa fall kombineras med andra kapacitetsåtgärder för att få full effekt.

Så länge det är möjligt att få fram godset mellan Torsvik och Nässjö genom att låta tågen vända på Jönköping C, eller möjligtvis gå söderut och vända i Vaggeryd bör fokus och prioritet läggas på att öka kapaciteten på banorna mellan knutpunkterna. Tidtabellanalysen visar att det går att få fram ett relativt stort antal godståg mellan Torsvik och Nässjö och samtidigt få plats med både persontåg och godståg på Jönköpingsbanan. Med föreslagna utredningsåtgärder bedöms kapaciteten på banorna vara tillräcklig på relativt långt sikt.

Godstrafik från Torsvik och söderut skulle kunna köras ner via Vaggeryd och Värnamo. Den trafiken bedöms inte vara lika omfattande som om all trafik från Torsvik skulle ledas söderut. Ett tåg varannan timme får plats mellan Månsarp och Vaggeryd utan infrastrukturåtgärder under de perioder det endast går ett persontåg i timmen på banan.

Om en ny bana mellan Torsvik och Tenhult byggs eller om en ny höghastighetsbanan byggs som tillåter persontåg norr om Månsarp skulle persontrafiken på den befintliga banan som den ser ut idag upphöra. Det innebär att eventuella investeringar i Vaggerydsbanan norr om Månsarp kommer generera nytta en kortare tid.

8 Slutsatser

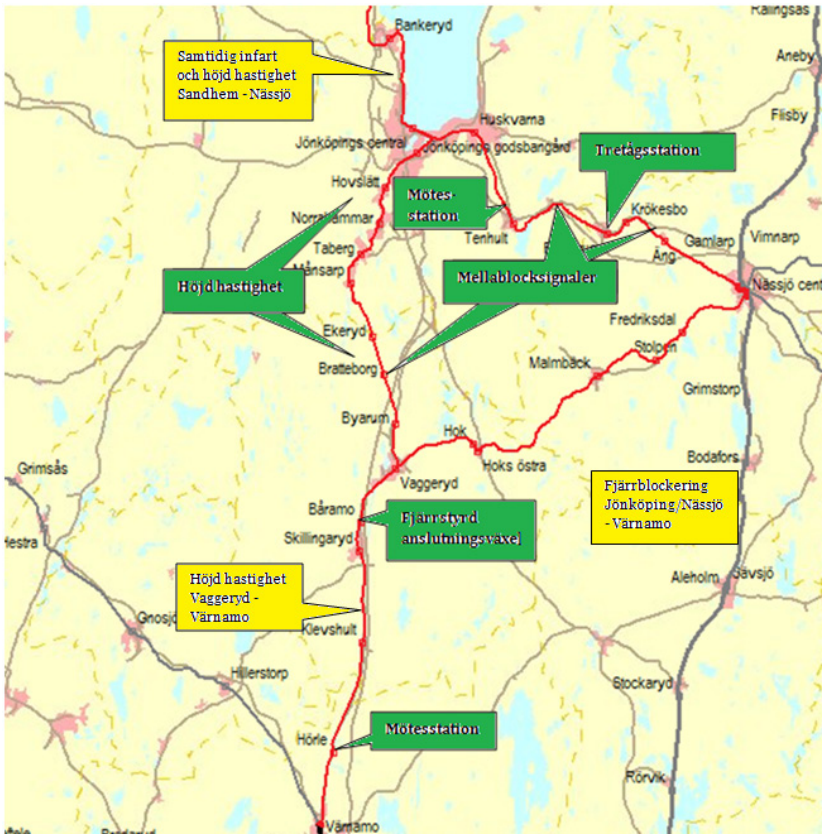
De i denna studie studerade åtgärderna för att förbättra kapaciteten på Jönköpingsbanan och Y:et förutsätter att följande tre åtgärder redan är genomförda: samtidig infart och höjd hastighet till 160 km/h på Jönköpingsbanan, fjärrblockering av Y:et och höjd hastighet till 140 mellan Värnamo och Vaggeryd, se figur 8.1 Den sammanlagda kostnaden för dessa åtgärder är ca 240-280 miljoner kronor. Inte förrän dessa tre åtgärder är genomförda rekommenderas följande åtgärder.

De mest prioriterade åtgärderna för höjd kapacitet på Y:et är UA3 ny mötesstation i Hörle, U4a fjärrstyrning av anslutning till Båramo, samt UA8 och UA9 mellanblocksignaler. Dessa åtgärder bedöms kosta omkring 80 miljoner kronor om de utförs i samband med fjärrblockeringen.

UA10 höjd hastighet Vaggeryd – Jönköping och samtidig infart på Jönköpings godsbangård bedöms som en åtgärd med god måluppfyllelse, och en nödvändighet för att klara Jönköpings länstrafiksrestidsmål.

De mest prioriterade åtgärderna på Jönköpingsbanan UA1 tretågsstation i Forserum, A2 ny mötesstation mellan Tenhult och Huskvarna, U6 och UA7 mellanblocksignaler mellan Forserum och Tenhult samt mellan Forserum och Äng. Dessa åtgärder bedöms kosta omkring 160-200 miljoner kr.

Tidtabellanalysen visade Jönköpingsbanan och Y:et kommer klara en relativt stor ökning av trafiken med föreslagna utredningsåtgärder. Det gäller även den hårt trafikerade sträckan Jönköping C – Rocksjön. Viss kapacitetsbrist på Jönköping C kan uppkomma, vilket kan motivera en utbyggnad med ytterligare plattformsspår och nya växelförbindelser.



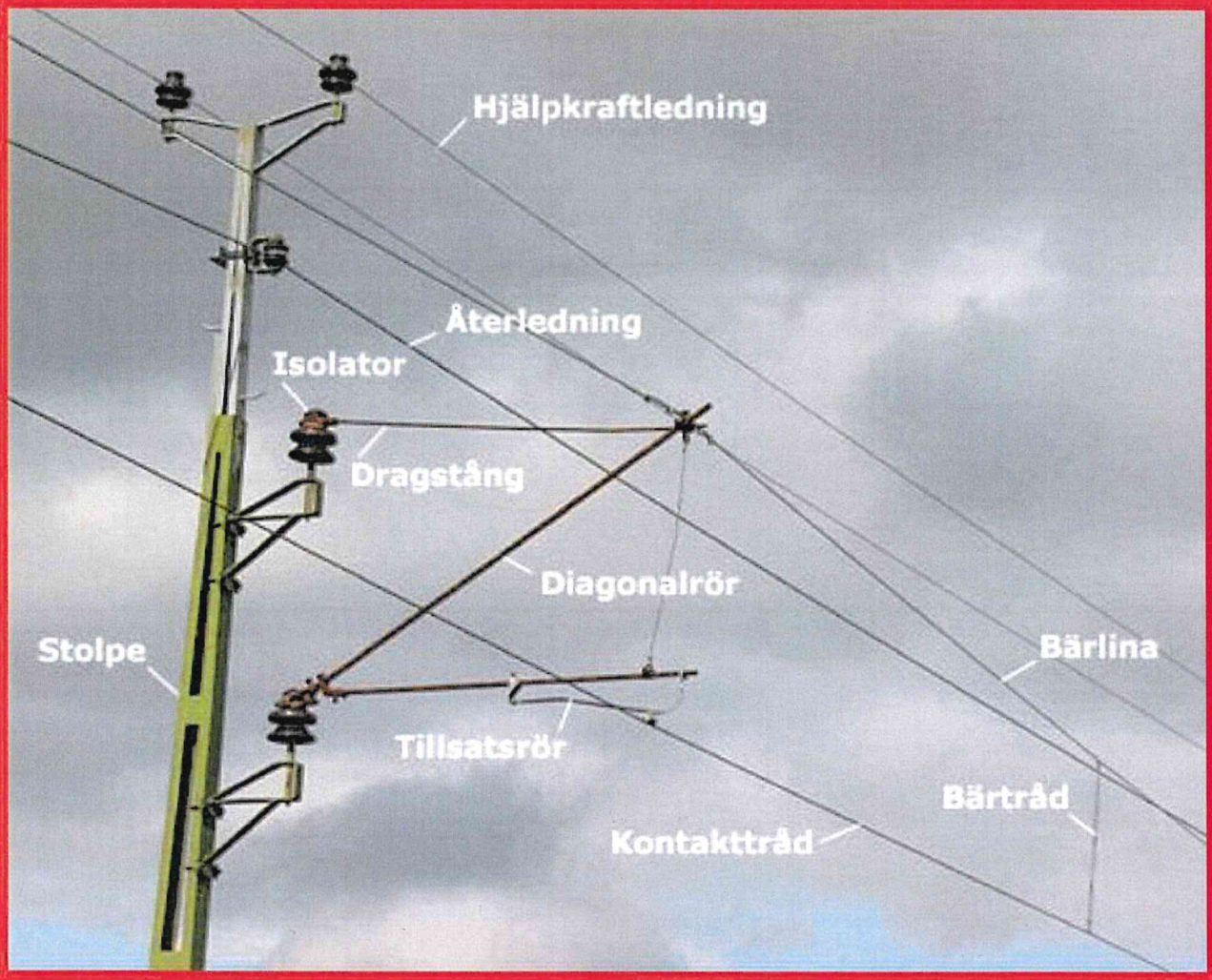
Figur 8-1 Prioriterade utredningsalternativ. Gulmarkerade åtgärder är en förutsättning för övriga åtgärder. Grönmarkerade åtgärder föreslås i denna studie.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. SEPTEMBER 2012. PUBLIKATIONSNR: 2012:172. ISBN: 978-91-7467-374-6. TRYCK: TRAFIKVERKET.



Kontaktledningsinventering Tabergsdalen

Vectura
Part of the Sweco Group

Dokumenttitel:	Kontaktledningsinventering Tabergsdalen
Skapat av:	Olof Fredholm
Dokumentdatum:	2013-12-06
Dokumenttyp:	PM
Projektnummer:	
Version:	01:00
Publiceringsdatum:	2013-12-06
Utgivare:	Vectura Consulting AB
Uppdragsansvarig:	Olof Fredholm
Kontaktledning:	Mats Wiredal
Kontaktledning:	Roger Ekengren

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Metod 5
1.3 Säkerhetskrav 5
1.3.1 ELSÄK-FS 2010:1 5
1.3.2 Trafikverkets styrande dokument 5
2 RESULTAT INVENTERING 6
3 BEDÖMNING 7

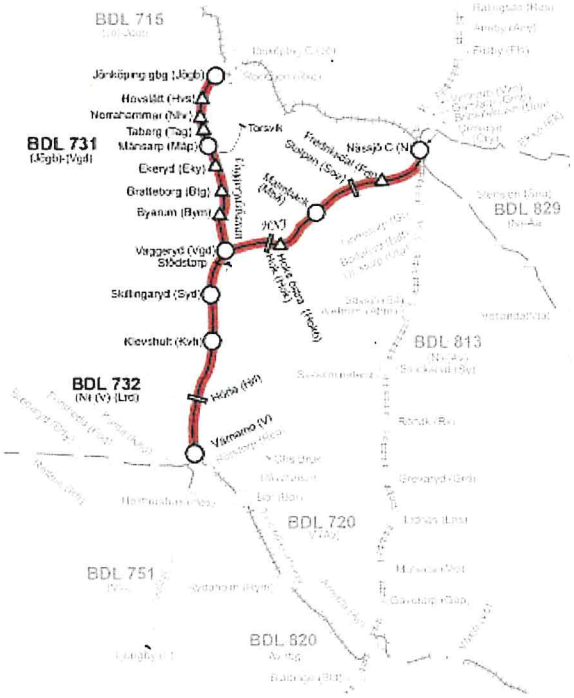
BILAGEFÖRTECKNING

1. Inventeringsprotokoll Tabergsdalen
2. Inventeringskarta

1 Inledning

1.1 Bakgrund

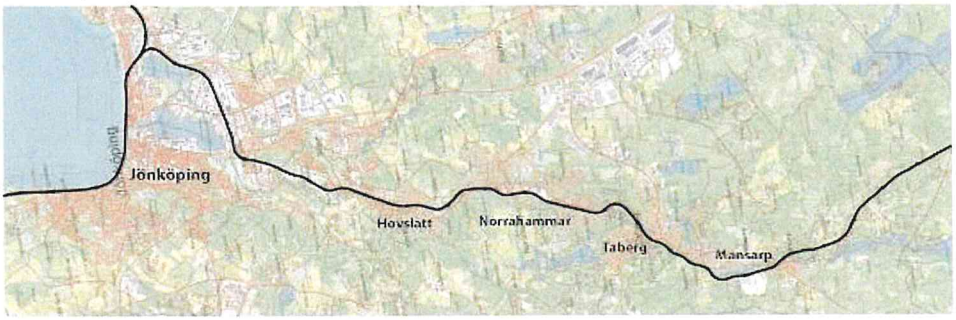
Jönköpings kommun, Vaggeryds kommun, Värnamo kommun, Nässjö kommun, Regionförbundet Jönköpings län, Jönköpings länstrafik och Trafikverket har en överenskommelse om förstudie/åtgärdsvalsstudie av elektrifiering av det så kallade "Y:et" (järnvägen mellan Jönköping/Nässjö-Värnamo) men den har inte kommit igång ännu.



Figur 1: Y:et

LogPoint AB vill nu studera hur möjligheterna till en elektrifiering av Vaggerydbanan kan se ut med inriktning att kontaktledning sätts upp i befintlig sträckning och med bibehållen hastighet. Syftet med elektrifiering är att främja miljövänligare och effektivare transporter med starkare ellok jämfört med dagens diesellok.

På uppdrag av LogPoint AB har Vectura utfört en inventering av möjligheterna till elektrifiering av Vaggerydsbanan på sträckan mellan driftplatserna Jönköpings godsbangård och Månsarp.



Figur 2: Aktuell sträcka

1.2 Metod

Inventeringen har utförts dels genom förberedande orientering via Trafikverkets STRIX-filmer och dels genom fältinventering av sträckan Jönköpings Godsbangård – Månsarp. Under fältinventeringen har kritiska objekt okulärbesiktigats och avstånd har mätts upp. De krav och riktlinjer som legat till grund för inventeringen framgår av kapitel 1.3. Efter genomförd inventering har identifierade problemfaktorer gåtts igenom och lösningar föreslagits.

1.3 Säkerhetskrav

Nedan beskrivs de krav och riktlinjer som ligger till grund för genomförd inventering med tillhörande bedömningar.

1.3.1 ELSÄK-FS 2010:1

Elsäkerhetsavstånd som t.ex. avstånd till byggnad, avstånd till väg regleras av ELSÄK-FS 2010:1. Dokumentet finns att hämta på Elsäkerhetsverkets hemsida. Följande riktlinjer gäller:

- Avstånd till väg = 4 meter
- Avstånd till byggnad = 5 meter
- Avstånd till driftbyggnad = 3 meter
- Minsta höjd för kontaktledningen = 4,8 meter

Observera att mått ovan gäller mellan t.ex. vägkant och närmast spänningsförande anläggningsdel. För måttet minsta höjd för kontaktledningen är praxis att aldrig gå under 5.20 m för att strömavtagaren ska kunna arbeta på ett bra sätt.

1.3.2 Trafikverkets styrande dokument

Avstånd vid passage under vägbro eller byggnadsverk regleras för Trafikverkets anläggning i Trafikverkets Handbok för projektering av högspänningsledningar BVH 543.3501 kap 8.1.2 Isolationsavstånd och 8.1.3 Ledningsplacering vid vägbroar.

Vidare regleras lastprofilen d.v.s. den profil som tåg vagnar mm behöver i Fritt utrymme utmed banan BVF 586.20.

Normal minsta höjd mellan räls överkant(RÖK) och kontakttråden är 5,20 meter

Trafikverket har även skarpare regler för avstånd till parkering och liknande ytor. BVS 543.10001 kap 5.6 stipulerar avståndet till 5,0 meter.

2 Resultat inventering

Objekt och förslag på lösningar presenteras i bilaga 1. En övergripande summering av antalet berörda objekt för åtgärd i form av flytt eller rivning respektive behov av stängselåtgärder presenteras i nedanstående tabell.

Tabell 1: Berörda objekt

Objekt	Antal	Antal meter
Externa friledningar mm	10	
Externa vägar	14*	
Stängsel/staket	-	473
Skärning/berg/slänt		1890
Hus eller annan byggnad	12	-
Belysningsstolpe	12	-
Plankorsning	7	-
Telestolpar	3	

**Förekomst av angränsande yta (varierande längd)*

I bilaga 2 redovisas sträckan i form av karta över järnvägen inklusive närområde tillsammans med illustrerande foton samt textbeskrivning av större åtgärder.

3 Bedömning

Efter genomförd inventering och analysarbete kan det konstateras att elektrifiering av sträckan Jönköpings godsbangård till och med Månsarps driftsplats är fullt möjlig att genomföra inom rimliga kostnadsramar.

Inventeringen har exemplifierat ett antal åtgärder som vidare studier bör ta hänsyn till.

Kontaktledningsinventering Tabergsdalen
Bilaga 1 - Inventeringsprotokoll

Vectura
Part of the Sweco Group

Kontaktledningsinventering Tabergsdalen
Bilaga 1 - Inventeringsprotokoll

Vectura
Part of the Sweco Group

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
1	2013-11-04	VÄG	Körbar yta med upplag	5	68-130	H	4,90	Stolpar på vänster sida	Bild 001
2	2013-11-04	VÄG	Körbar yta	5	190-220	V	5,00	Stolpar på vänster sida	Bild 002
3	2013-11-04	VÄG	Körbar yta	5	266-430	H	3,95	Mindre flytt av stängsel för att uppnå elsäkerhetsavstånd till spänningsförande anläggningsdel. Stolpar på vänster sida	Bild 003
4	2013-11-04	JBR	Järnvägsbro	5	620-705				Bild 004
5	2013-11-04	VÄG	Väg vinkelrätt mot spåret	6	9	H	4,50	Stolpar på vänster sida	Bild 005
6	2013-11-04	VBR	GC-bro	6	180-184			Fri höjd rälsöverkant till underkant brodäck 6,35	Bild 006
7	2013-11-04	VBR	Vägbro	6	196-230			Fri höjd rälsöverkant till underkant brodäck 6,35	Bild 006
8	2013-11-04	JBR	Järnvägsbro	6	776-795				Bild 007
9	2013-11-04	FRI	Korsning friledning	6	892			Utredning gällande tillräcklig höjd måste genomföras	Bild 008
10	2013-11-04	ÖVR	Golfbana	6-8	6+892-8+100	H/V		Vegetationsröjning båda sidor järnvägen Justering av spelområdet kan bli aktuell för att frigöra yta Skyddsnät monteras på höger sida för att gränsa av mot spänningsförande anläggningdelar	Bild 008 Bild 010a
11	2013-11-04	ÖVR	Golfbana	6	905			Plankorsning förses med vägportaler alt märken	Bild 008

Sida 30 av 2001

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
12	2013-11-04	ÖVR	Golfbana	7	105-110	V	6,85	Byggnad vid 7+105-110 kan komma att behöva flyttas för att frigöra mark för kontaktledningsstolpe och ledningsförläggning	Bild 009
13	2013-11-04	ÖVR	Golfbana	7	115			Plankorsning förses med vägportaler alt märken	Bild 009
14	2013-11-04	ÖVR	Golfbana	7	445-560	H	3,20	Väg flyttas för att erhålla elsäkerhetsavstånd till spänningsförande anläggningdel	Bild 010
15	2013-11-04	ÖVR	Golfbana	7	730			Plankorsning förses med vägportaler alt märken	Bild 011
16	2013-11-04	VÄG	Allmän väg	8	350-360	H	5,50	Stolpar vänster sida	Bild 012 Bild 013
17	2013-11-04	JBR	Järnvägsbro	8	449-468				Bild 014
18	2013-11-04	VÄG	Allmän väg	8	507-605	H	5,05 vid +507 5,50 vid +605		Bild 015 Bild 016
19	2013-11-04	BEL	Belysningsstolpe	8	517	H	4,70	Armatur byts till klass 2	Bild 015
20	2013-11-04	BEL	Belysningsstolpe	8	546	H	4,70	Armatur byts till klass 2	Bild 015
21	2013-11-04	BEL	Belysningsstolpe	8	573	H	4,85	Armatur byts till klass 2	Bild 016
22	2013-11-04	BEL	Belysningsstolpe	8	600	H	5,50		Bild 016
23	2013-11-04	HUS	Garage/uthus	8	726	H	5,05		Bild 017
24	2013-11-04	HUS	Garage/uthus	8	747	H	5,05		Bild 018
25	2013-11-04	VÄG	Industrifastigheter med körbar yta	8	820-850	V	7.25	Stolpar på vänster sida. Utliggare isoleras+återledning in mot spår	Bild 019 Bild 020
26	2013-11-04	VÄG	Allmän väg	8	840-966	H	5,50	Stolpar på vänster sida	Bild 021 Bild 022

Sida 5 av 201

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
27	2013-11-04	VÄG	Industrifastighet med körbar yta/träplank	8	874-914	V	7,10	Stolpar på vänster sida. Utliggare isoleras+återledning in mot spår Mellan 900-914 måste träplanket flyttas in något för att erhålla erforderligt elsäkerhetsavstånd till spänningsförande anläggningsdel	Bild 023 Bild 024
28	2013-11-04	PLK	Plankorsning Grästorpsvägen	9	80-89				
29	2013-11-04	PLF	Plattform Hovslätt	9	305-415			Stolpar på höger sida	Bild 025
30	2013-11-04	VÄG	Körbar yta mitt emot plattform	9	305-415	H	2,75	Stolpar placeras höger sida vilket kräver avgränsning av den körbara ytan vid 8 meter från spårmitt	Bild 025 Bild 026
31	2013-11-04	VÄG	Fastighet med körbar yta	9	305-488	V	2,75	Stolpar vänster sida gränslar yta	Bild 029
32	2013-11-04	HUS	Industribyggnad med utskjutande del	9	574-610	H	5,4 vid +574 4,50 vid +588 4,95 vid +610	Utskjutande del rivs för att erhålla erforderligt elsäkerhetsavstånd till spänningsförande anläggningsdel. I södra änden(+610) innehålls inte 5-metersmåttet. Någon form av åtgärd måste bli aktuell(diskussion med Elsäkerhetsverket?)	Bild 030 Bild 031
33	2013-11-04	VÄG	Parkeringsyta	9	610-636	H	4,50	Stängsel flyttas ut till 5,2m för att uppnå elsäkerhetsavstånd till spänningsförande anläggningdel	Bild 032
34	2013-11-04	PLK	Plankorsning Lidstorpsvägen	9	664-677				
35	2013-11-04	ELA	Elskåp	9	830	V	5,30		Bild 033
36	2013-11-04	HUS	Garage/uthus	9	840-850	V	6,70		Bild 033

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
37	2013-11-04	VÄG	Gång- och cykelväg	9	884-10+050	V	4,05 vid +894 4,55 vid +940 5,75 vid 10+050	Återledning monteras i kabel Utliggare avsioleras Stolpar placeras optimalt på olika sidor av spåret för att klara elsäkerhetsavstånd till väg och byggnader	Bild 035
38	2013-11-04	HUS	Garage/uthus	9	891-899	H	5,35		Bild 034
39	2013-11-04	HUS	Garage/uthus	9	900-940	H	3,94	Byggnad/garage/uthus rivs alt flyttas så att 6m erhålls mellan pärmitt och närmaste del på byggnad	Bild 034 Bild 036
40	2013-11-04	HUS	Skolhus	9	930-940	V	8,10		Bild 037 Bild 038
41	2013-11-04	BEL	Belysningsstolpe	9	930	V	4,50		Bild 038
42	2013-11-04	VÄG	Parkeringsyta	9	940-995	H	3,95	Stängsel flyttas ut till 7,5m för att uppnå elsäkerhetsavstånd till spänningsförande anläggningdel	Bild 039
43	2013-11-04	JBR	GC-tunnel	10	022-027				
44	2013-11-04	HUS	Uthus	10	060-075	V	4,45	Hus rivs alt flyttas för att erhålla erforderliga elsäkerhetsavstånd	Bild 040
45	2013-11-04	HUS	Garage/uthus	10	201-207	V	7,30		Bild 041
46	2013-11-04	VÄG	Körbar yta	10	510-530	H	7,00 vid +512 6,00 vid +530	Avgränsing av ytan kan bli aktuell för att klara erforderliga elsäkerhetsavstånd	Bild 042
47	2013-11-04	SKÄ	Berg	10	874-890	V	3,00	Höjd ca 8m	Bild 043
48	2013-11-04	TEL	Telefonstolpe	11	119	H	4,90	Är denna i bruk? Kan ev rivas	
49	2013-11-04	SKÄ	Berg	11	163-210	V	2,95	Höjd ca 10m	Bild 044
50	2013-11-04	JBR	Järbvägsbro Tabergsån	11	676-696				Bild 045
51	2013-11-04	PLK	Plankorsning Hammarvägen	11	913-933				Bild 046

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
128	2013-11-05	SKÄ	Berg	17	340-400	H	2,80	Höjd ca 20m Stängselåtgärder nödvändiga Stolpar på höger sida	Bild 107
129	2013-11-05	SKÄ	Berg	17	560-580	H	3,35	Höjd ca 15m Stängselåtgärder nödvändiga Stolpar på höger sida	Bild 108
130	2013-11-05	STK	Stängsel med skredvarning	17	740-820	H		Stängsel måste bytas till krav för avgränsning mot kontaktledningsanläggnngen	Bild 109
131	2013-11-05	FRI	Friledning korsar spåret	17	776			Rivs	Bild 110
132	2013-11-05	STK	Stängsel med skredvarning	17	878-18+060	H		Stängsel måste bytas till krav för avgränsning mot kontaktledningsanläggnngen	Bild 111
133	2013-11-05	VTN	Tabergsån	18	277-365	V		Stolpar monteras på höger sida	Bild 112
134	2013-11-05	PLK	Plankorsning grusväg	18	365-374				Bild 112
135	2013-11-05	VTN	Sjö(Tabergsån)	18	748-19+000	V		Stolpar monteras på höger sida	Bild 113
136	2013-11-05	VÄG	Körbar väg inne på grusgropen avgränsade område	18	933-19+245	H	5,60	Väg föreslås slopas alt flyttas till 8m från spårmitt. Avgränsas med stängsel	Bild 114
137	2013-11-05	FRI	Friledning(tele?)	19	255-408	H		Friledning rivs	Bild 120
138	2013-11-05	FRI	Trästolpe för friledning	19	255	H	4,40	Stolpe rivs	
139	2013-11-05	FRI	Trästolpe för friledning	19	304	H	3,70	Stolpe rivs	
140	2013-11-05	FRI	Trästolpe för friledning	19	357	H	3,70	Stolpe rivs	
141	2013-11-05	FRI	Trästolpe för friledning	19	408	H	3,60	Stolpe rivs	
142	2013-11-05	VÄG	Asfalterad väg till grushålan	19	485-500	H	5,60 vid +490 5,10 vid +497		Bild 115 Bild 119

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
143	2013-11-05	JBR	Järnvägsbro Tabergsån	19	549-565				Bild 116
144	2013-11-05	VÄG	Asfalterad väg till grushålan	19	570-590	H	5,30 vid + 577 4,80 vid + 585	Stolpar på vänster sida	Bild 116
145	2013-11-05	PLK	Plankorsning Månarp	19	626-640				Bild 117
146	2013-11-05	PLK	Plankorsning till Indsutri MSM	19	664-670				Bild 118
147	2013-11-05	VÄG	Körbar asfalterad yta på MSM-område	19	672-927	V	3,30	Ytan avgränsas med stängsel/kantsten 5m från spårmitt Stolpar på höger sida	Bild 121 Bild 122 Bild 123
148	2013-11-05	HUS	Plåtskjul fabrikslokal	19	677-714	H	5,50 vid +677 6,60 vid +714	Byggnad rivs Stolpar på höger sida	Bild 124
149	2013-11-05	VÄG	Parkeringsyta	19	714-729	H	5,65	Ytan avgränsas med stängsel/kantsten 8m från spårmitt	Bild 125
150	2013-11-05	HUS	Plåtskjul fabrikslokal MSM	19	704-717	V	5,70	Stolpar på höger sida	Bild 122
151	2013-11-05	HUS	Fabrikslokal	19	729-814	H	7,55 vid +729 5,30 vid +814	Isolerade utliggare. Återledning monteras in mot spår	Bild 126 Bild 127
152	2013-11-05	HUS	Byggnad tågklarerarutrymme	19	848-853	H-SSP	3,60	Kan förmodligen tolkas som driftbyggnad för järnvägen	Bild 128
153	2013-11-05	VÄG	Körbar yta/parkering /gång- och cykelväg	19	853-900	H-SSP	5,15 vid +855 3,85 vid +010	Yta måste frigöras till 8m från spårmitt på höger sida spåret för stolpplacering och elsäkerhetsavstånd	Bild 129 Bild 130
154	2013-11-05	PLF	Plattform Månsarp	19	863-957				Bild 130
155	2013-11-05	BAN	BV-stick	19	882-20+006		V		Bild 131
156	2013-11-05	FRI	Korsning friledning	20	800-822			Utredning gällande tillräcklig höjd måste genomföras	Bild 132
157	2013-11-05	FRI	Korsning friledning	20	964			Rivs	Bild 133

Sida 569av2001

Vectura
Part of the Sweco Group

INVENTERINGSPROTOKOLL TABERGSDALEN

NR	DATUM	INDEX	OBJEKT	KM-TAL	M-TAL	SIDA	SIDOMÅTT	ÅTGÄRD/KOMMENTAR	FOTO NR
158	2013-11-05	BEL	Belysningsstolpe	20	964			Flyttas till lämplig kommande kontaktledningsstolpe	Bild 134

Utgångspunkt för mått i protokollet är följande:

- Kontaktledningsanläggning +15kV utförs med sugtransformator och återledning(BT-system) enligt Trafikverkets föreskrifter, standarder och handböcker
- Ingen hjälpkraftledning 11/22kV skall monteras
- Utredningen är utförd som mycket grov och innehåller inga detaljerade beskrivningar

Inventeringen utförd av Vectura Roger Ekengren/Mats Wiredal 2013-11-05--06

Sida 56 av 201

Spårgeometrisk analys

Jönköping-Värnamo

Tann InfraTeknik AB
Författare: Johan Tann

Dokumenttitel:	Vaggerydsbanan & HNJ – Spårgeometrisk analys
Version:	3.0
Beställare:	Företagarföreningen i Tenhult
Datum:	2025-02-23
Författare:	Johan Tann
Företag:	Tann InfraTeknik AB
Adress:	Barken Beatrices Gata 2
Postadress:	417 60 Göteborg
Telefon:	+46 (0)703 88 33 18
E-post:	info@tanninfrateknik.se
Org. Nr:	559187-5157

Sammanfattning

Genom att rusta upp banöverbyggnaden och byta till skarvfritt spår på den knappt 39 kilometer långa Vaggerydsbanan mellan Jönköping och Vaggeryd går det att sänka gångtiden från 39 minuter till 28,8 minuter.

En upprustning av banan medför att man kan höja hastigheten, sänka restiden och skapa ett säkrare och stabilare spår som ger behaglig komfort och minskat buller.

De föreslagna hastighetshöjningarna i de många cirkulärkurvorna kan göras utan att påverka omgivande bebyggelse. Befintliga broar har oförändrad position och hänsyn har tagits till vägprofilen i plankorsningar för motorfordon.

Vidare så går det att sänka gångtiden på den 37 kilometer långa sträckan mellan Vaggeryd och Värnamo från 25 minuter till drygt 17 minuter genom att höja den generella sth:n (*största tillåtna hastighet*) och ändra rälsförhöjningen i kurvorna. Endast två kurvor behöver en större radie och sidoförflyttas. Som mest 1,3 dm, vilket är inom befintlig järnvägsfastighet.

Totalt sett gör de föreslagna spårgeometriska förbättringarna att restiden på den 75,5 kilometer långa sträckan mellan Jönköping och Värnamo kan reduceras från dagens 64 minuter till 47,7 minuter med uppehåll för resandeutbyte vid samtliga åtta mellanliggande stationer/hållplatser samt att tågmöten förläggs på optimal plats.

En upprustning av befintlig bana kan utgöra ett fullgott alternativ till Trafikverkets förslag om att bygga en ny bana mellan Byarum och Tenhult och därmed även öka attraktionen och resandeunderlaget för de boende längs sträckan Jönköping-Värnamo, när restiden sänks och komforten förbättras.

Inledning

Tann InfraTeknik AB har på uppdrag av företagarföreningen i Tenhult gjort en spårgeometrisk analys av Vaggerydsbanan mellan Jönköping-Vaggeryd och HNJ (Halmstad-Nässjö Järnvägar) Vaggeryd-Värnamo för att verifiera att TÜV SÜD Sverige AB:s analys från rapporten ”Spårbyte och elektrifiering Jönköping-Vaggeryd” är genomförbar. Målet med verifiering har varit att visa på att med en ny banöverbyggnad och skarvfritt spår går det att nå en medelhastighet på mer än 100 km/h och en gångtid för persontåg mellan Jönköping och Vaggeryd på runt 26 minuter och genom att öka rälsförhöjningen och höja sth mellan Vaggeryd och Värnamo skapa en gångtid på mindre än 25 minuter. Detta för att visa på sträckans potential, rusta och nyttja befintlig infrastruktur effektivare och som ett motargument till Trafikverkets förslag på att bygga en ny järnväg i jungfrulig terräng mellan Byarum och Tenhult.

Bakgrund

Tann InfraTeknik AB har utgått från spårgeometriska data från Trafikverkets Baninformationssystem (BIS) för Vaggerydsbanan och HNJ mellan Jönköping och Värnamo. Från BIS har det hämtats koordinater, kilometertal samt spårmeterangivelser för spårelementen raklinje, övergångskurva, cirkulärkurva, lutningar och vertikalkurvor. Till dessa data har det kompletterats med information om angivna rälsförhöjningar, befintlig sth (största tillåtna hastighet) samt alla järnvägsbroar, plattformar och spårväxlars placering (fasta objekt). De fasta objekten har ansetts utgöra låsta punkter som ej ska flyttas vid en upprustningsåtgärd.

Tyvärr har den spårgeometriska datan från Trafikverket både brister och konkreta fel, där flertalet av elementlängderna inte stämmer överens med angivna kilometertal för de samma, objekt är felkodade och med felaktiga värden samt att det inte har tagits någon hänsyn till eller gjorts några kilometerkonnektioner i samband med att förvaltningsdatat skapades. Dessutom finns det flera motstridiga uppgifter mellan datat från BIS och linjeboken.

Befintlig bana mellan Jönköping och Vaggeryd har i huvudsak skarvspår, träslipers och spik- resp. heybackbefästning. Dessa komponenter begränsar banans sth till 100 km/h. Banans geometri är delvis väldigt krokig och består av många korta cirkulärkurvor och övergångskurvor som reducerar hastigheten.

Genom att rusta upp banöverbyggnaden till helsvetsad räl, betongslipers med pandrolbefästning och lägga spåret i normenlig ballast klass 1, får man ett säkrare och stabilare spår som ger behaglig komfort och står emot de laterala krafterna bättre. Ett helsvetsat spår med större kurvradier minimerar rälsskrik och reducerar buller.
En upprustning av banan medför att man kan höja hastigheten och sänka restiden.

För sträckan mellan Vaggeryd och Värnamo så är spåret upprustat i omgångar mellan 2005-2010 med helsvetsat spår och betongslipers. Preventiv spårslipning har genomförts 2016-2019 och spårriktning har skett kontinuerligt mellan 2017 och 2023. Dock är inte sth höjd i den omfattning som banan spårgeometriskt klarar av och inte heller tidtabellerna är justerade med kortare gångtider för att nyttja banans potential. Tvärtom så kör persontågen idag betydligt långsammare än sth för att inte ligga före i tidtabellen!

Ingångsvärden

Vaggerydsbanans och HNJs befintliga spårgeometri har återskapats i ett projekteringsprogram och därefter prövats med nya rälsförhöjningar, kurvradier och övergångskurvor som vore möjligt vid en upprustning av spåret.

Verifieringen har utgått från Trafikverkets kravdokument ”TRVINFRA-00003” som uppfyller de övre och nedre gränsvärden som ställs i gällande europeisk standard TSD Infrastruktur, nr 1299/2014, för persontrafik, trafikkod P4 och P5 (svensk nationell benämning ”tågkategori 3” eller ”tågkategori B”, beroende på signalsystem) med största tillåtna hastighet (sth) 200 km/h, enligt följande:

- **Största tillåtna rälsförhöjningsbrist (hb): 153 mm**
- **Största tillåtna rälsförhöjning (ha): 160 mm**
- **Största tillåtna förändring av rälsförhöjning och rälsförhöjningsbrist med avseende på tid (dha/dt): 55 mm/s**
- **Största tillåtna rälsförhöjningsöverskott (hö): 100 mm**
- **Linjär acceleration för persontåg, kategori B: 0,55 m/s^2**
- **Linjär retardation för persontåg, kategori B: 0,56 m/s^2**

Analys

Utan att göra någon spårgeometrisk förändring så tillåter flera kurvor på Vaggerydsbanan mellan Jönköping och Vaggeryd 10-30 km/h högre hastighet än vad som körs idag. Troligen beror de låga hastigheterna på spårets generella tillstånd och den osäkerhet högre hastigheter i enstaka kurvor för med sig.

Flera av banans övergångskurvor är för korta i förhållande till den rälsförhöjningsbrist och rälsförhöjning som är anordnad i befintlig bana. Dessa övergångskurvor kan vid en spårupprustning förlängas och uppfylla de spårgemetriska krav som finns för linjära rälsförhöjningsramper (clothoider). Följden blir att raklinjerna blir kortare men resande-komforten ökar och de laterala sidokrafterna på spåret minskar. En positiv bieffekt är att slitaget på fordon och spårmaterial minskar, vilket leder till lägre underhållskostnader och minskat buller.

Där det inte går att förlänga rälsförhöjningsramperna linjärt (t.ex. vid flera efter varandra följande kurvor), så kan man använda sig av sinusformade ramper, såsom t.ex. Bloss, där man kan uppnå motsvarande rälsförhöjning under en kortare sträcka. Även denna ger en högre resandekomfort och motverkar rycket som uppstår vid en abrupt sidoacceleration. Tyvärr kravställer eller tillämpar inte Trafikverket sinusformade ramper längre då kunskapen tillsynes har försvunnit och man förenklar genom att kravställa linjära rälsförhöjningsramper som blir både längre och dyrare.
Sinusformade ramper är däremot allmänt vedertagna runtom i världen, bl.a i Tyskland, Frankrike (överallt där TGV kör) och på det japanska Shinkansennätet.

Den spårgeometriska verifieringen har prövat varje kurva individuellt på den knappt 39 kilometer långa sträckan mellan Jönköping och Vaggeryd.
Prövningarna har utgått från att få till en så kort restid som möjligt och tagit hänsyn till kurvradier, acceleration och retardation vid hastighetsförändringar och uppehåll, med målet att få en så jämn körning som möjligt. Med andra ord så är resultatet inte grundat på enstaka topphastigheter utan ett jämnt flöde med lägre sth har valts, än vad som skulle vara möjligt.

Där cirkulärkurvornas radie och befintlig längd på övergångskurvor har tillåtit, så har sth höjts utan några justeringar av geometrin. Andra har fått högre rälsförhöjning och

längre ramper och slutligen där omgivningen har ansetts påverkas minimalt, så har cirkulärkurvorna fått en större radie så att en högre hastighet kan tillåtas.
Ingen kurva har flyttats mer än maximalt 4,8 meter i sidled (KM 10+679).
Flera kurvor har fått en högre hastighet med större radie och högre rälsförhöjning utan att behöva flyttas mer än någon centimeter i sidled och befinner sig således inom befintlig järnvägsfastighet.

För sträckan mellan Vaggeryd och Värnamo kan hastigheten höjas 30-100 km/h för persontåg genom små spårgeometriska förändringar av kurvorna och nå en sth på 200 km/h.
Genom att åtgärda och genomföra spårgeometriska förändringar kan alltså hastigheten för persontåg höjas, gångtiderna sänkas och den slacka tidtabellen stramas åt vilket leder till kortare restider mellan Vaggeryd och Värnamo och vidare mot Halmstad, Nässjö och Jönköping.

Hänsyn i de spårgeometriska åtgärderna för godståg med sth 90–100 km/h har gjorts och dessa påverkas inte negativt av de föreslagna åtgärderna.

Den spårgeometriska verifieringen kan analyseras vidare i separat bilaga ”Vaggerydsbanan v.3.xlsx”.

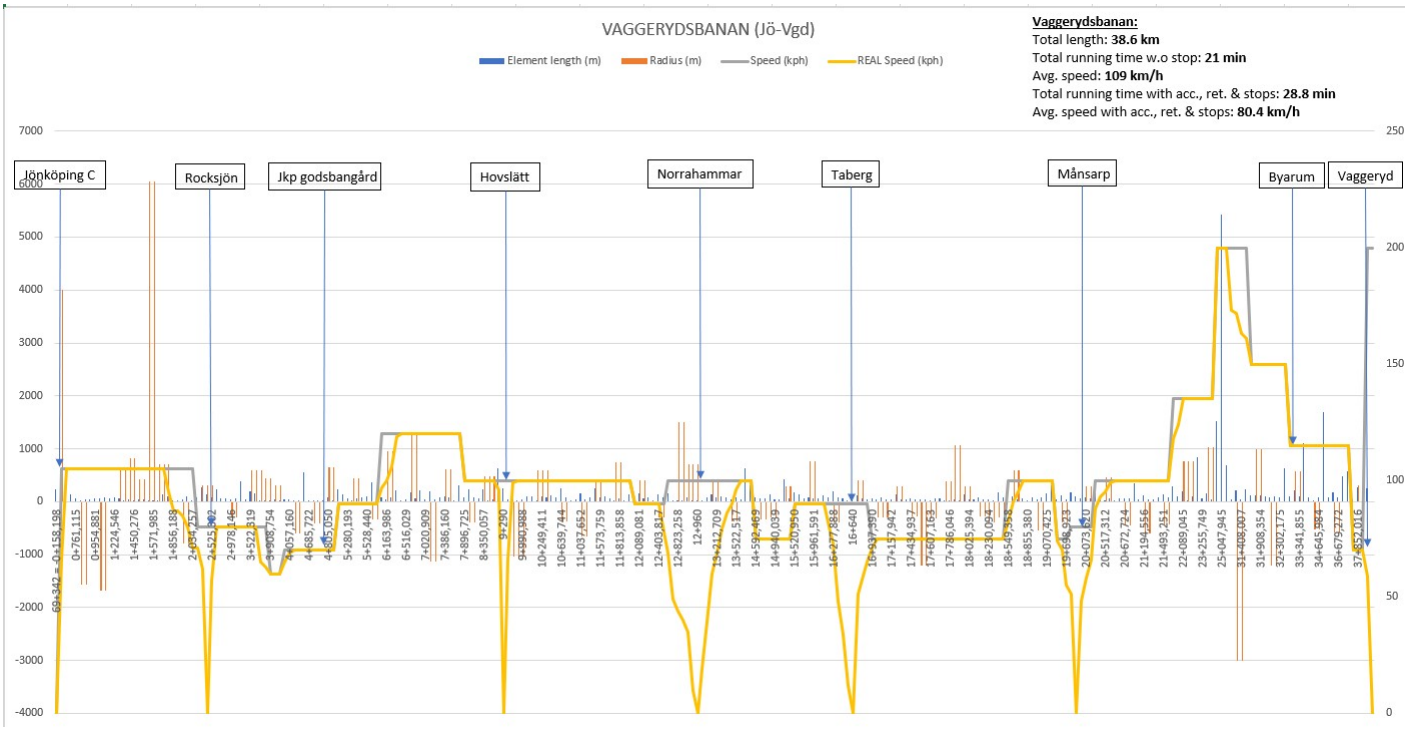
Resultat

Delsträckan Jönköping-Vaggeryd

De hastighetshöjande åtgärderna har resulterat i en kortare gångtid mellan Jönköping och Vaggeryd än vad som körs idag. Från 39 minuter till 28,8 minuter.
Vid hastighetsförändringar och på alla befintliga platser med resandeutbyte så har hänsyn tagits till retardation och acceleration med nya gångtidsberäkningar. Där resandeutbyte sker så har det gjorts ett tillägg på 30 sekunder, förutom i Månsarp och Vaggeryd, där 60 sekunders tillägg har gjorts för att även kunna förlägga tågmöten.
Med dagens tidtabell på 39 minuter så kör man långsammare än vad som är praktiskt möjligt. Detta enligt trafikföretaget som trafikerar sträckan, då man endast stannar och gör uppehåll på de mellanliggande hållplatserna när det finns av- eller påstigande resenärer. Annars kör man förbi med reducerad hastighet för att inte komma före i tidtabellen.

Men om man antar att en upprustad järnväg med kortare restider och bättre turtäthet leder till ökat resande så kommer förmodligen alltid stopp behöva göras på samtliga hållplatser och driftplatser mellan Jönköping och Vaggeryd och därmed anses tidstilläggen vara relevanta.
Om en kraftig ökning av antalet resenärer sker kan även tågets uppehållstid för av- och påstigande behöva ökas från 30 till 45 sekunder vilket innebär att ytterligare 1 minut skall adderas till den totala restiden om en sådan ökning av antalet resenärer sker.

Eftersom banan är enkelspårig måste man planera in tågmöten på någon av driftplatserna, vilket med fördel skulle kunna göras i Månsarp och/eller Vaggeryd där man har längre uppehåll för resandeutbyte. Tågmöte på någon av de andra mellanliggande hållplatserna kräver såväl en återställning av sidospåren som en djupare analys vid tidtabellsplanering.



Figur 1. Hastighetsprofil Vaggerydsbanan Jönköping-Vaggeryd

Delsträckan Vaggeryd-Värnamo

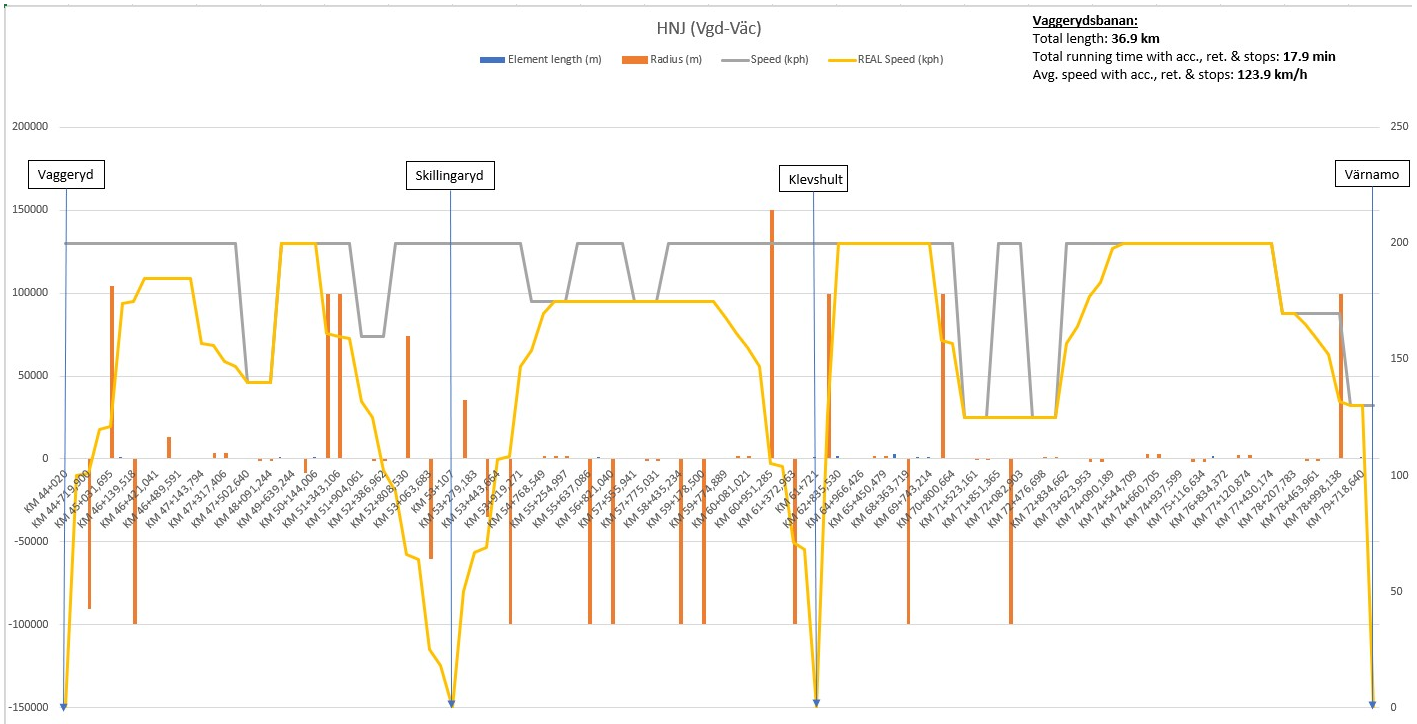
Spåret mellan Vaggeryd och Värnamo håller generellt en god standard med helsvetsad räl och betongslipers i makadam klass 1. Största tillåtna hastighet (sth) för persontåg är satt till 140, 110, 125 & 100 km/h. Genom att höja rälsförhöjningen och förlänga övergångskurvorna kan sth höjas till 200 km/h på stora delar av den knappt 37 kilometer långa sträckan. Detta är något man enkelt gör med en spårriktarmaskin och kräver ingen järnvägsplan. Endast två

kurvor behöver rätas ut något och sidoförflyttas – som mest 1,3 dm, vilket inte heller det påverkar omgivningen eller kräver någon järnvägsplan.

Sträckan har generellt flera cirkulärelement i storleksordningen 90 000-150 000 meters radie för att kompensera de vinkelförändringar som finns på raksträckorna och som troligtvis är resultatet av spårbytet från skarvspår till helsvetsat spår utan att projektera en ny linje. Dessa påverkar inte möjligheten att höja sth till 200 km/h, men är anmärkningsvärda i den bemärkelse att de inte följer Trafikverkets egna föreskrifter och krav på att ingen horisontalkurva får överstiga 99 000 meter.

I analysen så har hänsyn tagits till uppehåll i Skillingaryd och Klevshult med beräknade retardations- och accelerationssträckor samt en uppehållstid på 40 sekunder, vilket är mer än de 30 sekunder Trafikverket har tidtabellslagt. Även med dessa extra 10 sekunder per uppehåll så kan man förkorta tidtabellen från 25–26 minuter till 17,9 minuter.

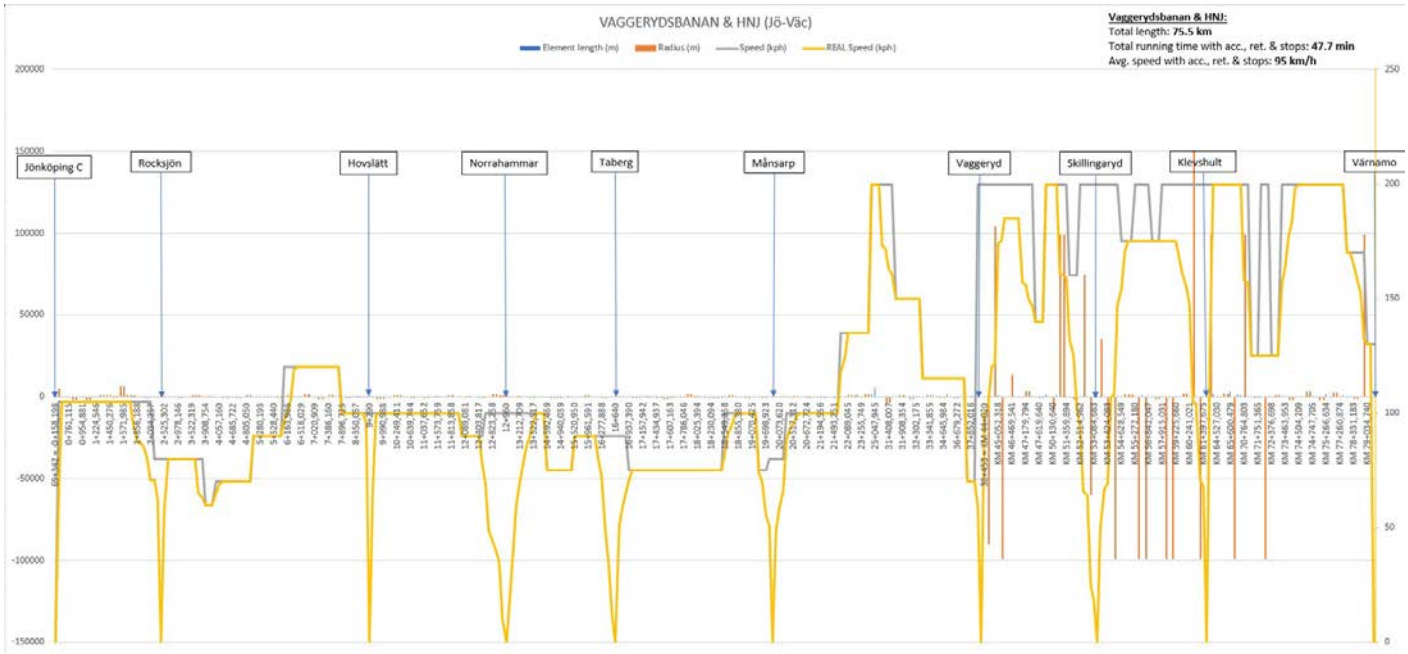
Tågmöten är möjliga i såväl Vaggeryd, Skillingaryd som Klevshult. För Vaggeryd blir det inget tidstillägg eftersom det redan räknas med 60 sekunders uppehåll för resandeutbyte, men för Skillingaryd och/eller Klevshult behöver 20 sekunders tidstillägg göras för att kunna förlägga tågmöten.



Figur 2. Hastighetsprofil HNJ Vaggeryd-Värnamo

Hela sträckan Jönköping-Värnamo

Hela sträckan mellan Jönköping och Värnamo är 75,5 km lång. Resultatet av de föreslagna spårgeometriska åtgärderna visar att det går att köra på 47,7 minuter inklusive uppehåll på samma platser som idag. Detta är drygt 16 minuter snabbare än dagens tidtabell. Tar man även hänsyn till tågmöte och planerar halvtimmestrafik så kommer det krävas två stycken tågmöten och den totala gångtiden mellan Jönköping och Värnamo ökar med 20 sekunder till totalt 48 minuter.



Figur 3. Hastighetsprofil Vaggerydsbanan och HNJ Jönköping-Värnamo

Slutsats

Det går med en upprustning av banöverbyggnaden på Vaggerydsbanan mellan Jönköping och Vaggeryd till skarvfritt spår i normenlig ballastbädd att få till en teoretisk gångtid utan uppehåll på 21 minuter med en genomsnittshastighet av 109 km/h. Med hänsyn till kurvradier, acceleration och retardation vid hastighetsförändringar och uppehåll samt 30-60 sekunders tidstillägg vid alla uppehåll, blir gångtiden 28,8 minuter och genomsnittshastigheten 80,4 km/h. Hastighetshöjningarna i de många cirkulärkurvorna har kunnat göras utan att påverka omgivande bebyggelse. Befintliga broar har oförändrad position och hänsyn har tagits till vägprofilen i plankorsningar för motorfordon.

På sträckan mellan Vaggeryd och Värnamo, som generellt håller en god banstandard, kan största tillåtna hastighet höjas till 200 km/h längs stora delar av banan och på så sätt sänka gångtiden från dagens 25 minuter till dryga 17 minuter. Med hänsyn till kurvradier, acceleration och retardation vid hastighetsförändringar och uppehåll samt 40-60 sekunders tidstillägg vid alla uppehåll, blir genomsnittshastigheten 123,9 km/h, vilket är betydligt snabbare än den tidtabellslagda genomsnittshastigheten på 85 km/h.

Totalt sett gör de föreslagna spårgeometriska förbättringarna att restiden på den 75,5 kilometer långa sträckan mellan Jönköping och Värnamo kan reduceras från dagens 64 minuter till 47,7 minuter med uppehåll för resandeutbyte vid samtliga åtta mellanliggande stationer/hållplatser samt att tågmöten förläggs på optimal plats.

En upprustning av befintlig bana kan utgöra ett fullgott alternativ till Trafikverkets förslag om att bygga en ny bana mellan Byarum och Tenhult och därmed även öka attraktionen och resandeunderlaget för de boende längs sträckan Jönköping-Värnamo, när restiden sänks och komforten förbättras!

Källor

- Jönköpings Länstrafik AB – Annonserade avgångar, tågslag och uppehållstider
- Daglig graf T24 – TRV056 Jö-Vgd, N-Hdr
- Daglig graf T25 – TRV056 Jö-Vgd, N-Hdr
- Linjebok 505 – Nässjö-Halmstad
- Linjebok 557 – Jönköping-Vaggeryd
- Spårbyte Jönköping Vaggeryd – TÜV SÜD Sverige AB Genomförbarhetsanalys 2024
- Trafikverkets bemötande av rapport ”Spårbyte och elektrifiering Jönköping – Vaggeryd Genomförbarhetsanalys”
- BIS-information uttagen 2024-11-21

Spårbyte och elektrifiering Jönköping – Vaggeryd Genomförbarhetsanalys

Kund: Tenhultsföretagarna
Datum: 2025-03-14
Version 2.

Rail

Choose certainty.
Add value.

Kontaktperson:	Per Corshammar
Telefon:	+46 72184-4600
e-mail :	per.corshammar@tuvsud.com

TÜV SÜD Sverige AB

Spårbyte och elektrifiering Jönköping - Vaggeryd	TÜV SÜD SVERIGE AB Gustavlundsvägen 151 C 167 51 Bormma Tel: +46 707418877 www.tuv-sud.com CVR. No: 556383-7409
För: Tenhultsföretagarna Våeryd 18 561 63 Tenhult	
Order ref.: Mikael Blomqvist	

Rapport nummer.:	TSS-24016-RES-001	Projekt nummer:	24016

Handläggare:	*Namn* Per Corshammar Järnvägsingenjör	*Undertecknad*
Granskad av:	*Namn* *Lars Andersson* *Civilingenjör*	*Undertecknad*
Godkänt av:	*Namn* *Greg Riggall* *General Manager TÜV SÜD Sverige*	*Undertecknad* Gregory Riggall 2025.03.18 21:44:21 +01'00'

Versions nr. / Datum:	Bakgrund för utgivning:	Handläggare:	Granskad av:	Godkänt av:
1.0 2024.05.23	Första utgåvan	PECO	LAAN	
2.0 2025.03.14	Detaljprojekterat spår	PECO	LAAN	Greg Riggall

© 2025 TÜV SÜD. Reference to part of this report which may lead to misinterpretation is not permissible.

Innehåll

1 Sammanfattning 4
2 Resandeunderlag Tabergdalen 7
3 SERA direktivet 9
4 Spårbyte 10
5 Spårbyte ger en snabbare bana 14
6 Lutningar 16
7 Buller 18
8 Gångtid Jönköping - Vaggeryd 18
9 Nollalternativet 21
10 Trafikeringskostnader gods 25
11 Trafikeringskostnader persontrafik 26
12 Kapacitetsbrist på Jönköpingsbanan 27
13 Slutsats 28

1 Sammanfattning

Denna rapport är beställd av Tenhultsföretagarna och skriven av Tüv Süd, Per Corshammar. Version 2 är upprättad efter genomförd spårprojektering för att verifiera slutsatserna i version 1 som visade sig vara korrekta med än mindre justeringar av spåret än tidigare beräknat. Rapporten avser sträckan Jönköping – Vaggeryd med avseende på spårbyte till helsvetsat spår och de fördelar det innebär att elektrifiera den befintliga banan.

Att byta ett skarvspår med träslipers och spikbefästning till ett skarvfritt spår med betongslipers och fjädrande befästning är en normal underhållsåtgärd utan tekniska svårigheter eller risker. Att samtidigt elektrifiera järnvägen görs med fördel i samband med spårbytet vilket är vanligt förekommande i Danmark. Spårbyte och elektrifiering av 38,4 km mellan Jönköping och Vaggeryd tar 6 månader att genomföra, kostnaden bedöms till 2 miljarder kronor.

Trafikverket vill bygga en ny järnväg mellan Tenhult och Byarum för att sedan lägga ner den befintliga järnvägen Jönköping – Månsarp. I denna rapport har de skäl Trafikverket uppger som grund för detta undersökts. De förhållanden som Trafikverket anger som skäl för att bygga ny järnväg och därmed lägga ner befintlig järnväg är följande:

- Befintlig bana har för stora lutningar för godståg.
- Befintlig bana är långsammare än den nya banan.
- Ny Järnväg ger effektivare godstransporter och kortare restid till Värnamo.
- Det innebär stora svårigheter att upprusta befintlig bana.
- Fastigheter måste rivas i Tabergsdalen för att sänka restiden till 50 minuter på befintlig bana.

Genom undersökningar och faktagranskning som utförts inom denna rapport framgår att de skäl Trafikverket anger för att bygga ny Järnväg Byarum – Tenhult är helt felaktiga och vilseledande.

Den befintliga banan trafikeras med stax (största tillåtna axellast) 22,5 ton på skarvspår med en hastighet mellan 60 – 100 km/h och ger en gångtid på 30 minuter mellan Jönköping och Vaggeryd vilket ger en medelhastighet på 77 km/h. Med ett spårbyte höjs medelhastigheten till 104 km/h och en gångtid utan stopp på 22 minuter.

Efter spårbyte och spårgeometriska justeringar uppnås på den befintliga banan en restid på 51 minuter mellan Jönköping och Värnamo inklusive stopp vid 8 platser för resandeutbyte. Vilket skall jämföras med 50 minuter och endast 2 platser för resandeutbyte som Trafikverket planerar att uppnå med en nybyggnation.

Trafikverket har motiverat behovet av den nya järnvägen Tenhult – Byarum i ett tidigt skede då de jämfört ett diesellok med 1 235 kW på den oelektrifierade banan med ett ellok på den nya banan Tenhult – Byarum. Detta är vilseledande eftersom den befintliga banan kan elektrifieras och trafikeras med ellok.

Sverige är det enda landet i Norden som har persontrafik på spikspår med träsliper. Det gör att hastigheten är högst 100 km/h i stället för ett nytt spår med betongsliper som ger hastigheten 160 km/h eller mer.

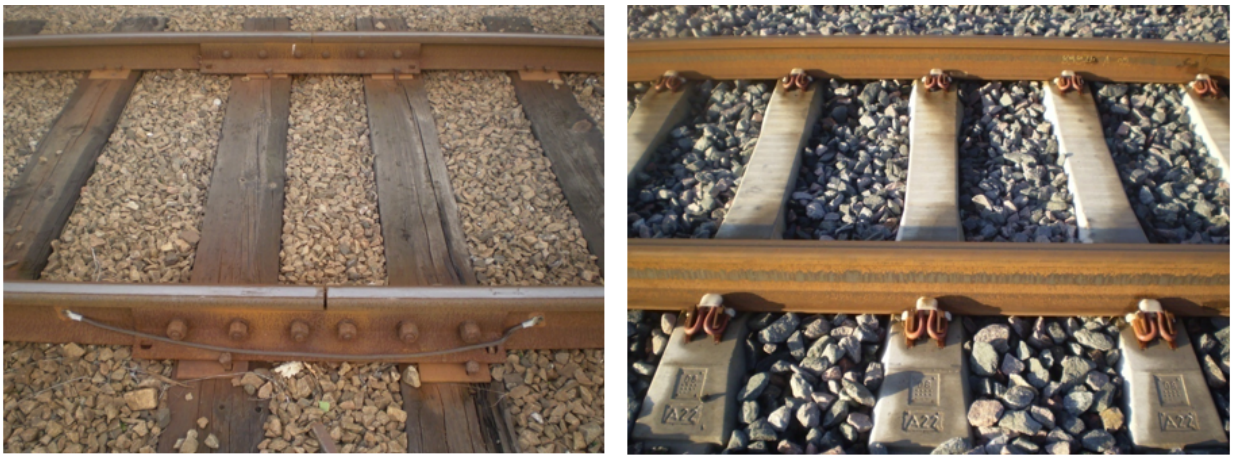


Bild 1. Skarvspår med träslipers och spikbefästning tv. och helsvetsat spår med betongslipers th.

EU har beslutat att anslutande järnvägar till stambanorna såsom Jönköpingsbanan skall ha en lägsta hastighet på 100 km/h enligt direktiv EU/2024/1679 vilket medlemslandet är skyldig att följa enligt den tidplan EU fastställt samt att godstågen skall vara minst 740 meter. Med spårbytet och elektrifiering uppnås EU:s lagkrav.

Utmed Tabergsdalen med stationerna Rocksjön, Hovslätt, Norrahammar, Taberg och Månsarp bor det cirka 15 000 invånare som genererar 290 000 tågresor per år enligt Trafikverkets beräkningsmallar, vilket värderas till 21 miljoner kronor per år i biljettintäkter som försvinner om ny järnväg byggs mellan Tenhult och Byarum. En ny bana fördyrar även godstransporterna som tvingas köra en längre sträcka via Tenhult vilket orsakar 9 miljoner kronor i ökade kostnader per år. Totalt 30 miljoner kronor per år tillkommer i ökade transportkostnader för den nya järnvägen Tenhult – Byarum jämfört med upprustad befintlig bana. Spårbytets tekniska livslängd är 40 år vilket motsvarar reseintäkter på 840 miljoner kronor.

En ny bana mellan Tenhult – Byarum innebär att Jönköpingsbanan överbelastas och trafikreducerade åtgärder till Nässjö och Värnamo blir nödvändiga och kompenseras med utökad busstrafik.

Nollalternativet vilket innebär upprustning av befintlig bana är betydligt bättre i förhållande till miljöbalken än att bygga en ny bana som varken ger några ekonomiska fördelar eller förbättrad kollektivtrafik.

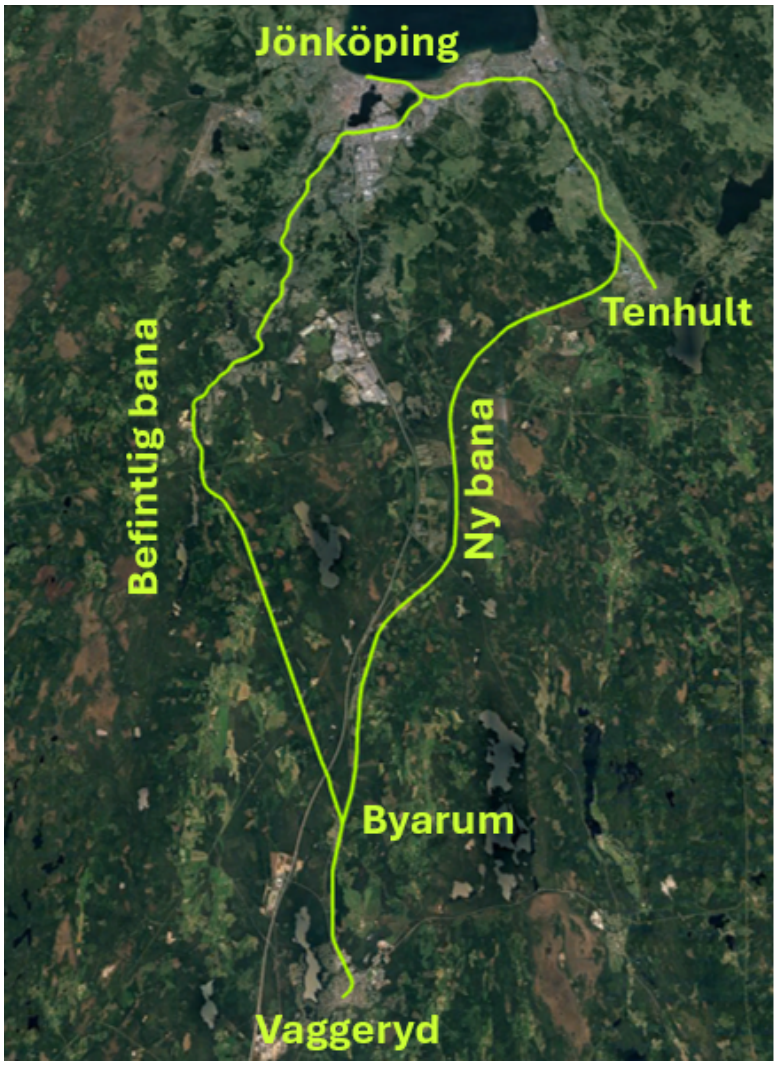


Bild 2. Befintlig bana Jönköping – Vaggeryd och ny bana Tenhult - Byarum.

2 Resandeunderlag Tabergdalen

Reseunderlaget utmed hela järnvägen Halmstad – Jönköping är mycket stort 1,8 miljoner resenärer per år utmed hela sträckan, varav 636 000 mellan Vaggeryd och Jönköping.
Nedanstående tabell visar reseunderlaget utmed järnvägen Halmstad - Jönköping.

Station	***Invånare***	***På- avstigande***	***Resor/person***	***Påstigande***
		per dag		***Ny trafik***
Halmstad	71 316	5 683	25,5	568
Sannarp	5 800	100	5,5	264
Åled	1 786	100	17,9	286
Oskarström	4 157	21	1,6	203
Torup	1 274	26	6,5	128
Hylte Buss	*4 072*	*200*	*15,7*	*200*
Kinnared	316	36	36,1	78
Landeryd	393	36	29,3	140
Smålandsstenar	4 560	166	11,6	203
Reftele	1 311	58	14,2	257
Bredaryd	1 537	44	9,2	286
Forsheda	1 460	36	7,9	286
Värnamo	19 778	1 005	16,3	500
Klevshult	292	50	54,8	78
Skillingaryd	4 269	316	23,7	406
Vaggeryd	5 556	392	22,6	528
Månsarp	2 450	34	0,1	100
Taberg	4 507	66	4,7	203
Norrahammar	3 962	20	1,6	200
Hovslätt	3 512	18	1,6	200
Rocksjön	100 259	150	0,5	200
Jönköping	100 259	5 570	17,8	557
Summa	48 764*	3069*	20,1	5871

Tabell 1. Antal resenärer mellan Halmstad – Jönköping. På och avstigande 3:e kolumnen och antal resenärer som stiger på tåget 5:e kolumnen med timmestrafik enligt Trafikverket 2019.

Vid en jämförelse med reseunderlaget för ny bana som går via Huskvarna och Tenhult så tillkommer inget nytt resandeunderlag eftersom stationen Huskvarna redan är utmed

Jönköpingsbanan och att den nya banan inte når Tenhults station, samt att inga samhällen finns mellan Byarum och Tenhult. Noll personer tillförs järnvägssystemet med ny bana.

Det som sker är att stationerna Månsarp, Taberg, Norrahammar, Hovslätt och Rocksjön förlorar 290 000 resenärer per år på grund av att banan leds om över Tenhult. Järnvägens upphörande i Tabergsdalen innebär att dessa 290 000 resenärer i stället tvingas åka bil och buss med ökade koldioxidutsläpp och ökad trängsel i vägtrafiken som följd. Konsekvensen för dessa 290 000 resenärer blir att restiden förlängs då de tvingas byta färdmedel till buss eller bil.

I diagrammet nedan visas hur restiden förändras för boende i Tabergsdalen om järnvägen läggs ner i jämfört med järnvägen rustas upp till normalt skick.

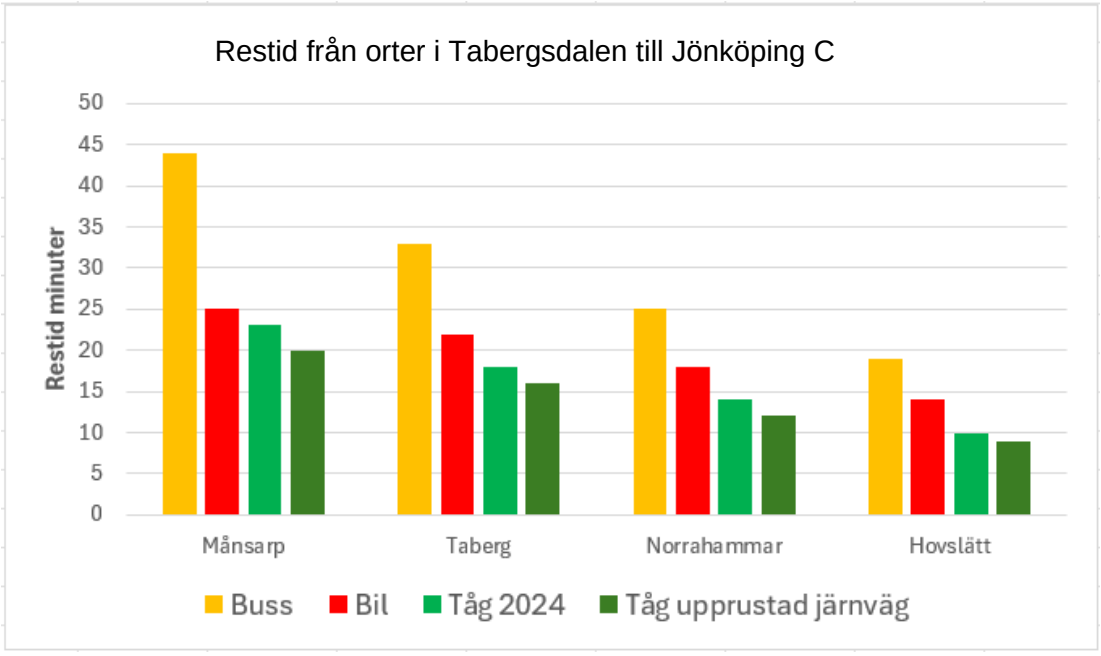


Diagram 1. Restid från orter i Tabergsdalen till Jönköping C

Diagrammet visar hur restiden för kollektivtrafik nästan skulle fördubblas för resenärerna i Tabergsdalen om järnvägen läggs ner jämfört med om den upprustas.

Trots att restiderna som anges för buss är de snabbaste bussturerna för respektive ort blir det tydligt att bilen är överlägsen bussen i restid samt att tåget är överlägset bilen. Ett rimligt scenario är att merparten av de som kunnat nyttja tåget på en upprustad järnväg istället kommer åka bil. Detta innebär både ökad trängsel och ökade utsläpp från vägtrafiken.

Dessutom leder en ny bana till att Jönköpingsbanan blir överbelastad och tågtrafik mellan Jönköping och Nässjö samt mellan Jönköping och Värnamo måste minska med 30 % för att bibehålla en robust tidtabell som fungerar även vid mindre ofrånkomliga störningar vilket orsakar sämre pendlingsmöjligheter till Jönköping för invånarna i Jönköpings län.

Ekonomiskt tappar järnvägen och JLT uppemot 20 miljoner kronor per år i minskade biljettintäkter som konsekvens av en ny bana. Än värre så ökar kostnaderna radikalt för JLT.

3 SERA direktivet

EU tillämpar SERA-direktivet där TEN-T nätet ingår vilket ställer krav på järnvägsnätet och medlemslandet att utan dröjsmål eller projektförsening för EU:s gemensamma strategiska intresse uppnå kraven för järnvägsnätet senast 2030. För Jönköpingsbanan är alla krav uppfyllda utom kapacitetskravet eftersom banan är överbelastad sedan 2006. Därmed är det olämpligt och oönskat att leda om tågen över Tenhult till Vaggeryd eftersom Jönköpingsbanan inte kan hantera fler tåg. Det finns heller ingen möjlighet att den mötesstation som planerats mellan Huskvarna och Tenhult utmed Jönköpingsbanan kan öka banans kapacitet i samma utsträckning som trafiken planeras att öka. Detta beror på att medelhastigheten sjunker dramatiskt vid korta stationsavstånd för tågmöten, kapaciteten blir försämrad på Jönköpingsbanan.

Kapacitetsproblemen på Jönköpingsbanan har varit kända hos Trafikverket sedan 2006, sedan dess har endast marginella kapacitetsförbättrande åtgärder utförts. Jönköpingsbanans kapacitetsproblem kvarstår fortfarande och det är tydligt att dessa åtgärder varit otillräckliga. För att förbättra kapaciteten på Jönköpingsbanan är det mer lämpligt att bygga dubbelspår från Jönköping C till Jönköpings godsbangård och använda den befintliga järnvägen genom Tabergdalen.

Sträcka	*El*	*Stax*	*Stvm*	*G-tåg*	*P-tåg*	*740 m*	*Kapacitet*
Jönköpingsbanan	Ja	D2	6,4	100	160	Ja	Nej
Jönköping - Vaggeryd	Nej	D2	6,4	100	100	Nej	Nej

Tabell 2. TEN-T krav för järnvägar.

För sträckan Jönköping godsbangård till Vaggeryd uppfylls EU kraven stax 22,5 ton/axel, stvm 6,4 ton per meter. Övriga EU krav såsom elektrifiering, hastighetskrav, godstågslängd 740 meter och tillgänglig kapacitet saknas.

Det finns enligt tidigare utredningar inget tekniskt hinder att elektrifiera järnvägen mellan Jönköping godsbangård och Månsarp till rimlig kostnad och vidare till Vaggeryd.

Söder om Månsarps station finns både utrymme och lämplig höjdprofil som tillåter 740 meter mötesspår för godståg. Det finns även möjlighet att förbättra banans profilgeometri vid Månsarps station om ett mötesspår för godståg önskas förläggas i anslutning till stationen.

I både Norrahammar och Taberg finns utrymme att anlägga mötesspår som uppfyller kravet på möteslängd för persontåg. På båda dessa platser har det tidigare varit mötesspår. Vilken av dessa mötesmöjligheter som är lämpligast beror på vilken turtäthet som önskas.

Kapacitetsproblemet löses genom ovan nämnda mötesmöjligheter samt genom den ökning av banans medelhastighet som sker till följd av spårbyte och spårgeometriska förbättringar.

4 Spårbyte

Idag består delar av sträckan Jönköping – Vaggeryd av skarvspår med träslipers och spikbefästning – en uppfinning i Sverige från 1856 som Trafikverket fortfarande inte har någon strategi för att inom rimlig tid ersätta med nutida teknik. Andra länder i Norden förbjuder persontrafik på skarvspår med träslipers och spikbefästning eftersom förvaltarna anser att det är osäkert och känsligt för solkurvor och ger sämre komfort än skarvfritt spår.

Spårbyte är ett klassiskt underhållsarbete och utförs efter 30 år för träslipersspår och efter 50 år för betongslipersspår. Det råder nästan ingen prisskillnad mellan ett helsvetsat spår med betongsliper och ett träsliperspår med skarvar. Det som skiljer är att det går åt mer ballast eftersom grusballast inte fungerar ihop med betongslipern. Nuvarande grusballast kan med fördel användas som förstärkningslager om den komprimeras och blandas upp med finare fraktioner.

Bild 3. Skarvspåret Värnamo – Vaggeryd före spårbytet.

För att byta ett skarvspår till ett skarvfritt spår även om det inte är någon större kostnadsskillnad. Detta beror på att Trafikverket anser att det är en standardförbättring vilket innebär att det då skall finansieras som en reinvestering och inte som en underhållskostnad. Detta resulterar i att länsbanorna ute i landet inte anpassas till den omfattning som är möjlig. Även stora kostnadsökningar i storstadsområden bidrar till att det saknas ekonomiska medel för de mindre banorna ute i landet. Detta förfarande förklarar till stor del varför de mindre järnvägarna förfallit.

En av anledningarna till att svenskarna är ensamma i Norden med att åka persontåg på skarvspår med spikbefästning är att vi inte anpassat spåren till EU:s TSD krav vilket kräver en befästning med klämkraften 5 kN per befästning. Spik är en glidande befästning utan klämkraft.

Bilden nedan visar Trafikverkets förvaltning av Kinnekullebanan.

Bild 4. Trafikverkets skarvspår på Kinnekullebanan 2024.

Trafikverket motiverar att en ny järnväg mellan Tenhult och Byarum är ett bättre alternativ än att underhålla spåret mellan Jönköping och Vaggeryd genom Tabergdalen.

Att byta banöverbyggnaden innebär att ballast, sliper, befästning och räls byts och sätts samman till ett skarvfritt spår. Eftersom spåret ersätts från träslipers med spik och hey-backbefästning till betongslipers, fjädrande befästning och helsvetsat spår kan hastigheten höjas på grund av bättre befästning och ett skarvfritt spår som begränsar hastigheten till 100 km/h.

När ett spår byts måste en spårriktare användas för att lägga spåret på plats och därmed finns också möjlighet att justera spårets geometri för en högre hastighet och att några kurvrätningar kan genomföras i samband med spårbytet.

Med en ny banöverbyggnad och skarvfritt spår förkortas gångtiden utan uppehåll till 22 minuter, det vill säga en gångtidsförkortning på 8 minuter mellan Jönköping – Vaggeryd. Medelhastigheten ökar till 104 km/h på grund av det skarvfria spårets bättre prestanda.

Med ett konventionellt spårbyte kan järnvägen mellan Jönköping och Vaggeryd rustas upp utan större kostnader i jämförelse med nybyggnation Tenhult – Byarum. Det är både tekniskt och ekonomiskt fördelaktigt och dessutom snabbare att genomföra än att bygga en ny järnväg mellan Tenhult och Byarum som kan ta 10 – 20 år att färdigställa.

Banvallen består av banunderbyggnad och banöverbyggnad enligt figuren nedan.

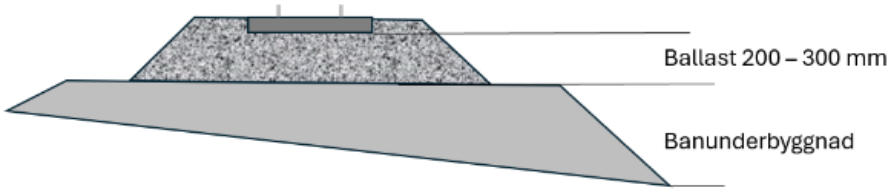


Bild 5. Banvall består av banunderbyggnad och banöverbyggnad med ballast, sliper, befästning och räler.

Järnvägen mellan Jönköping och Vaggeryd öppnades den 12 november 1894 och elektrifieringen Jönköping till Jönköpings godsbangård öppnades 4 januari 1972. Under denna tid har banunderbyggnaden fungerat väl och därmed finns inga skäl att ifrågasätta banunderbyggnadens framtida bärförmåga om vattendräneringen underhålls på rätt sätt. Ett spårbyte lämnar banunderbyggnaden orörd.

Eftersom banöverbyggnaden är byggd enligt Trafikverkets normer innebär det att det är samma krav för ett skarvspår som ett helsvetsat spår som vilar på banunderbyggnaden. En skillnad är att ballastmaterialet skiljer sig på de mindre järnvägarna där grusmakadam används. Detta material fungerar inte för betongslipers och ger dåligt spårläge. Därför ska grusmakadam ersättas med ballast vilket görs med en ballastreningsmaskin.

Viktskillnaden mellan grusmakadam och ballast är marginell och påverkar inte banunderbyggnaden. Grusmakadammen kan användas som förstärkningslager blandad med mindre fraktioner finmakadam som kan tjäna som förstärkningslager eller frostisoleringslager i banunderbyggnaden.

Om det finns skäl att förstärka banunderbyggnaden kan detta göras med geoduk, asfaltering eller plastskivor som förstärkningsmaterial. Undertecknad gör bedömningen att banunderbyggnaden är i gott skick och att sannolikheten för behov av förstärkningsåtgärder är mycket begränsade. Från Trafikverkets tidigare utredningar framgår att endast en kort sträcka, 300 meter söder om Månsarp skulle behöva förbättrad banunderbyggnad. Detta görs enkelt i samband med spårbyte och elektrifieringen av banan.

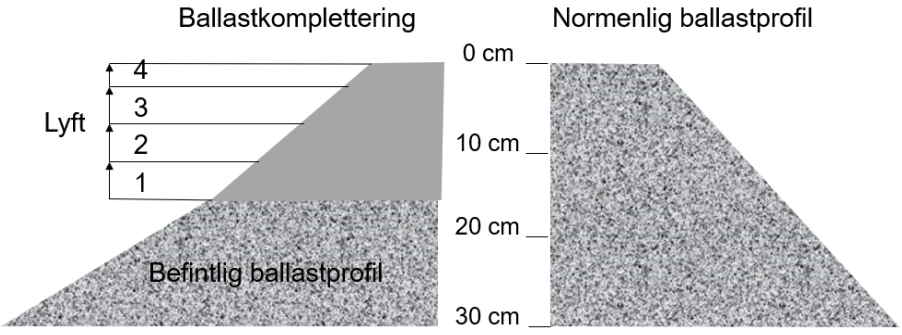


Bild 6. Höjning av ballastprofilen i spåret.

Om det visar sig att banöverbyggnaden är för tunn och behöver öka i tjocklek är det enkelt att åtgärda detta med en spårriktmaskin som succesivt lyfter spåret tills att rätt ballasttjocklek uppnås. Spårbyteståget har kapacitet och förmåga att lyfta spåret på motsvarande sätt som en spårriktare en gång. Därefter måste spårriktmaskinen lyfta spåret till rätt nivå en eller flera gånger.

Bild 7. Spårbyteståg som växlar de gamla rälerna mot nya räler.

Spårbyteståget tar upp det gamla spåret samtidigt som det nya spåret läggs på plats och har en kapacitet på 400 meter per timme. Därefter görs ballastrening och ballastkomplettering med ballastreningsmaskin på grund av att det är stor risk att ballast rena ett träslipersspår eftersom träslipern lossnar från spiken och spåret faller sönder. Efter ballsreningen genomförs ballastplogning och spårriktning två gånger och sedan slutjustering av spårläget. Därefter är spåret trafikeringsbart.

Bild 8. Höjning av banöverbyggnaden med spårriktmaskin.

Spårriktmaskinen används även för att ändra anordnad rälsförhöjning i kurvor så att hastigheten kan höjas och genomförs med fördel i samband med ett spårbyte.

Bild 9. Ballastsopmaskin skapar rätt ballastprofil i spåret.

När spåret ligger på plats jämnar ballastsopmaskinen ut ballasten så att det ligger i ett jämnt lager. När det är genomfört körs en dynamisk spårstabilisator över spåret så att ballastbädden konsolideras och blir trafiksäker innan trafiken kan öppnas på banan.

Ovan beskrivna process för spårbyte innebär att det färdiga spåret ligger i samma eller liknande höjdprofil som tidigare spår. Detta innebär att varken krönbredd eller bankettbredd påverkas av ett spårbyte. Det finns inget krav för exakt krön respektive banketbredd vid spårbyte på befintlig bana vilket innebär att ett spårbyte kan göras utan att banunderbyggnaden generellt behöver breddas. Om banunderbyggnaden på några kortare sträckor är smalare än vad som kan tolereras och behöver breddas bedöms detta kunna ske till rimliga kostnader.

Det finns inga tekniska hinder att genomföra ett spårbyte mellan Jönköping och Vaggeryd och samtidigt elektrifiera banan samt att uppföra mötesspår i Månsarp för godstrafik samt i Taberg eller Norrahammar för persontrafik.

5 Spårbyte ger en snabbare bana

Eftersom spårbyte är ett stort underhållsarbete med flera stora spårarbetsmaskiner är det ekonomiskt fördelaktigt att samordna flera förbättringar som är möjliga att genomföra samtidigt med spårbytet såsom spårjusteringar för högre hastighet, underhåll av plankorsningar och stationsområden. Det kan också vara nödvändigt att förbättra plankorsningsskydden på grund av höjd hastighet. Spårbytet innebär en snabbare bana eftersom skarvspår har en hastighetsbegränsning på 100 km/h på grund av skarvarna i spåret.

Sträckan mellan Månsarp – Vaggeryd har långa raka partier vilket innebär att hastigheten kan höjas från 100 km/h till 160 km/h som en följd av spårbyte.

I Tabergsdalen har banan flera kurvor vilket innebär att det är kombinationen kurvradie R, anordnad rälsförhöjning D och tillåten rälsförhöjningsbrist I som är tre avgörande parametrar som styr tågets tillåtna hastighet V på spåret.

I Sverige anger Trafikverkets kravdokument ”TRVINFRA-00003” gränsvärden för exempelvis rälsförhöjningsbrist. Den analys av gångtider som gjorts inom denna rapport har följt dessa gränsvärden samt att det detaljprojekterats för att verifiera resultatet.

Det kan dock konstateras att den av EU beslutade TSD infrastruktur (Tekniska Specifikationer för Driftsinteroperabilitet Infrastruktur) som bygger på standard EN13803 generellt tillåter exempelvis högre rälsförhöjningsbrist vilket gör att svenska järnvägar generellt skulle kunna få något högre hastighet om Trafikverket anpassat sina kravdokument till vad som är beslutat av EU.

För att förbättra spårprestandaden är första åtgärden att ersätta skarvspåret med skarvfritt spår, ett klassiskt spårbyte. I samband med spårbytet skall spårgeometrin justeras för att plocka bort gamla anpassningar som man på tidigt 1900-tal var tvungen att bygga då man saknade mätinstrument och byggde allt med muskelkraft. Det kan leda till tre typer av åtgärder:

- Kurvrätning
- Baxning av spår, sidoförflyttning
- Förändring av anordnad rälsförhöjning

I en tidigare version (version 1) av denna rapport beräknades 7 kurvor kurvrätas samt 4 baxas. detta innebar en total sidoförskjutning av flera kurvor på ca 5 meter. I de flesta av dessa kurvor finns möjligheten att kurvrätningen/ baxningen sker både inåt och utåt i kurvan vilket innebär att sidoförflyttningen på vardera plats i kurvan blir avsevärt mindre än 5 meter.

Eftersom det i några av dessa kurvor ändå kan råda tvivel om påverkan på omgivningen har en förnyad analys gjorts genom detaljprojektering i Openrail där färre kurvor sidoförflyttats. De kurvor som enligt denna förnyade analys rätas eller baxas ligger på sådana platser där det bedöms få en mycket liten eller ingen påverkan på omgivningen eller fastigheter. Nedan visas exempel på principer för kurvrätning

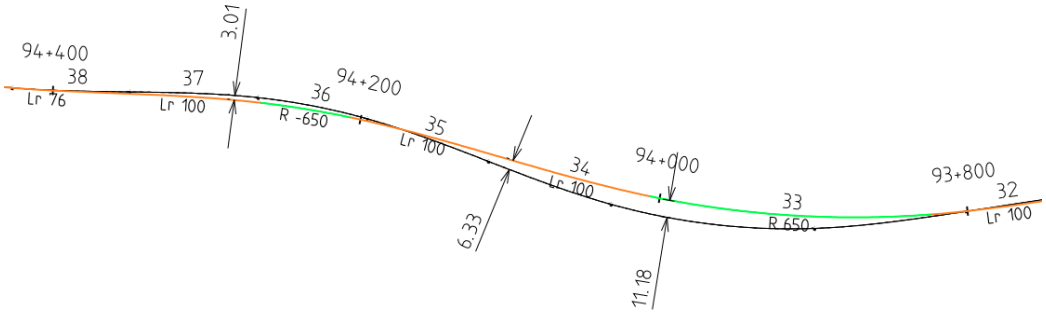


Bild 10. Exempel sammansatt kurva höger - vänster. Visar kurvrätning och sidoförflyttning av spåret.

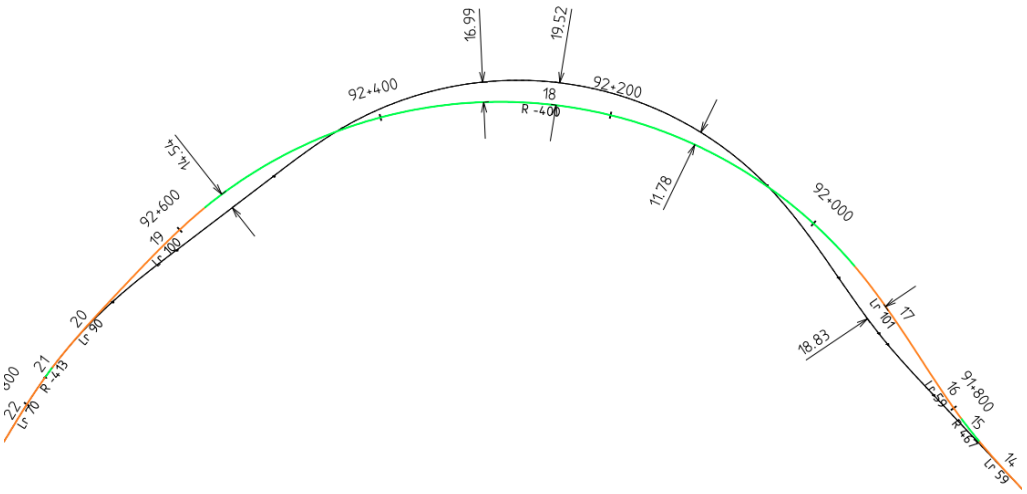


Bild 11. Exempel enkel kurva. Visar kurvrätning och sidoförflyttning av spåret.

6 Lutningar

Järnvägen mellan Jönköping och Vaggeryd har lutningar från Vättern upp till Månsarp med en höjdskillnad på 158 meter. Nedanstående figur visar lutningarna utmed järnvägen.

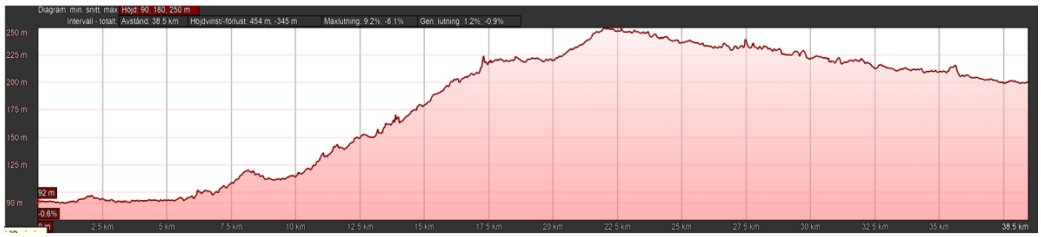


Bild 12. Lutning mellan Jönköping – Vaggeryd.

Alla lok för godståg är konstruerade för en maximal kontinuerlig lutning på 12,5 promille. För persontåg skall enligt EU den genomsnittliga lutningen över en sträcka på 10 km vara mindre än eller lika med 25 promille (25 mm/m). Den längsta sträckan med en oavbruten lutning på 35 mm/m får inte överstiga 6 km. Järnvägen i Tabergsdalen har således lutningar som är långt under de gränsvärden EU antagit.

Vid nybyggnad tillåter Trafikverkets TRVINFRA-00003 maximal lutning om 10 promille. Vid spårbyte på befintlig banvall tillåts den lutning som tidigare finns på banan.

Även EU tillåter lutningar som är brantare än de som förekommer på Vaggerydsbanan. Det är storleken på lok som avgör vilken tågvikt som kan framföras. Med ett större modernt lok är det fullt möjligt att framför lastade 740 meters tåg på banan.

De lutningar som är av betydelse på järnväg är den genomsnittliga lutningen över en längre sträcka eftersom tågen är långa och har stor levande kraft varpå lutning över enstaka hundra

meter spelar mindre roll. Därutöver ökar kurvor gångmotståndet i tillägg till lutningarna. I tabellen nedan anges lutningar i Tabergsdalen.

Km	*Längd km*	*Lutning*	*Gångmotstånd kurva R > 400 m*
6,8 – 8,2	1,4	15 promille	2 promille
10,0 – 17,5	7,5	13,6 promille	2 promille
20,0 – 22,0	2,0	14,5 promille	2 promille
22,0 – 37,5	15,5	1,4 promille	2 promille

Tabell 3. Lutning mellan Jönköping - Vaggeryd.

Lutningar i paritet med de lutningar som förekommer på Järnvägen mellan Jönköping och Månsarp är förekommande på många järnvägar i Sverige.

En relativt nybyggd järnväg där det sker omfattande godstrafik är järnvägen över Öresundsbron. Detta är den järnväg som redan idag har Sveriges största inflöde av godstrafik på järnväg. När den nya järnvägsförbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar förväntas dessutom en betydande ökning av godstrafikeken på Öresundsbron.

Öresundsförbindelsen går i både tunnel och på bro, från tunneln upp mot brons högsta punkt lutar järnvägen 15,6 promille på en sträcka av ca 2,5 km. Denna lutning är således mycket lik de lutningar som förekommer på sträckan mellan Jönköping och Månsarp. Om lutningar av denna grad varit extra problematiska skulle Öresundsbron knappast konstruerats på detta vis då den färdigställdes så sent som år 2000.

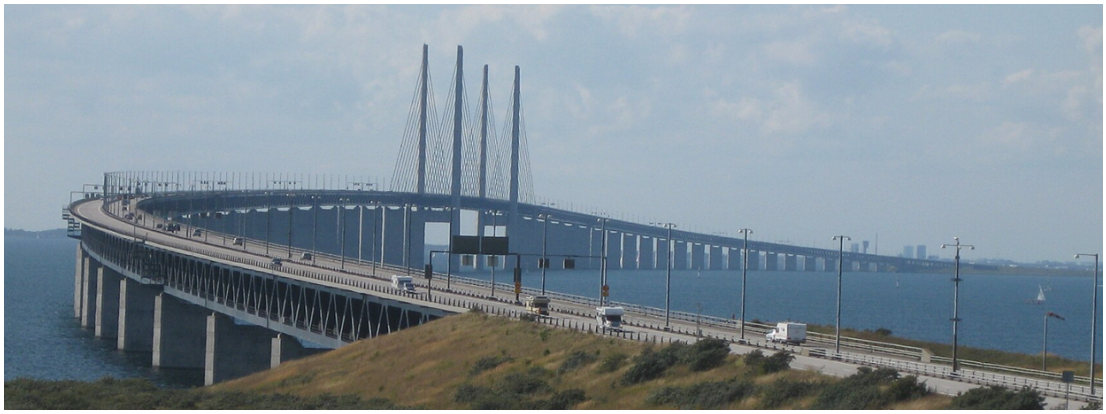


Bild 13. Öresundsbrons lutning är 15,6 ‰ från brons högsta punkt ner mot tunneln och till brofästet.

Därmed är det tydligt att lutningarna mellan Jönköping och Vaggeryd inte är ett hinder varken för gods- eller persontåg. I princip så innebär det inga begränsningar för lok och motorvagnar som tillverkats enligt TSD Rullande material att trafikera lutningarna.

Dessutom är det heller inget hinder för acceleration och retardation, det vill säga på grund av den låga hastigheten finns tillräckligt med effekt i fordonen för att accelerera i uppförsbacke utan risk att största tillåtna hastighet inte kan uppnås.

7 Buller

Att ett skarvspår bullrar mer än ett helsvetsat spår är givet på grund av rälsskarvarna. Det är lika givet att ett dieseldrivet järnvägsfordon bullrar mer än ett elektriskt drivet järnvägsfordon och att snö har en dämpande effekt på järnvägsbuller.

Ett gammalt oslipat skarvspår bullrar generellt 10 dBA högre än ett nytt skarvfritt spår. Vid en hastighetshöjning ökar bullret med 1 dBA per 10 km/h i hastighetshöjning vilket i Tabergdalen innebär 2 dBA i ökat buller och en sänkning av bullret med 10 dBA med skarvfritt spår. Totalt kommer bullret att minska med uppemot 8 dBA i Tabergdalen till följd av spårbyte och elektrifiering. I samband med en upprustning av banan görs med fördel även bullerreducerande åtgärder i form av olika typer av bullerskärmar utmed banan eller bullerdämpande fönster i fastigheter som kan minska bullernivåerna ytterligare.

Om en ny järnväg byggs mellan Byarum – Tenhult planeras banan genom Tabergsdalen avvecklas vilket innebär att de som kunde åkt tåg i Tabergsdalen istället får åka bil och buss, vilket innebär betydligt fler fordon som bidrar med betydligt högre bullernivåer.

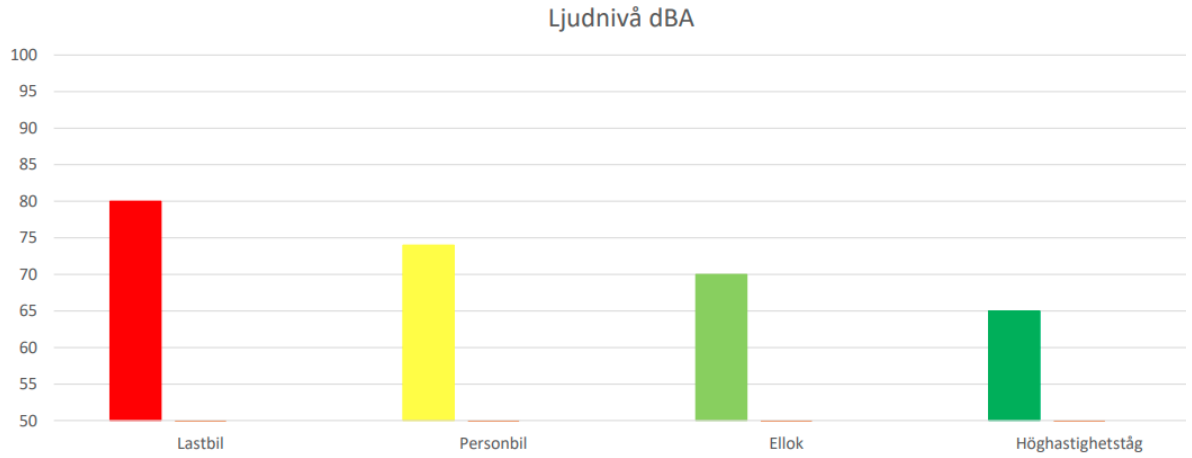


Diagram 2. Tillåtet buller från olika fordon. För vägtrafik tillkommer ytterligare buller vid regnväder vilket inte påverkar järnvägens bullernivåer.

8 Gångtid Jönköping - Vaggeryd

Trafikverket har jämfört befintlig bana bestående av spikbefästning och träslipers med en ny bana mellan Tenhult och Byarum bestående av ett spår med betongslipers och helsvetsat spår. Jämförelsen är olämplig och Trafikverkets resultat är felaktigt och vilseledande.

För att en jämförelse skall kunna tillmätas någon betydelse och ske på lika villkor enligt lagkrav bör den befintliga banans potentiella restider anges efter de förutsättningar som skulle råda då träslipers och skarvspår ersätts med betongslipers och helsvetsat spår samt att banans geometri förbättrats där detta är möjligt.

Det framgår tydligt att skarvspår ger hastighetsbegränsningar och lägre hastighet än helsvetsat spår med betongsliper. Hastighetsdiagrammet nedan visar befintlig hastighet enligt linjeboken

2004 och 2024 på skarvspår och vad ett spårbyte med nytt skarvfritt spår och förbättrad geometri innebär med avseende på gångtider mellan Jönköping och Vaggeryd.

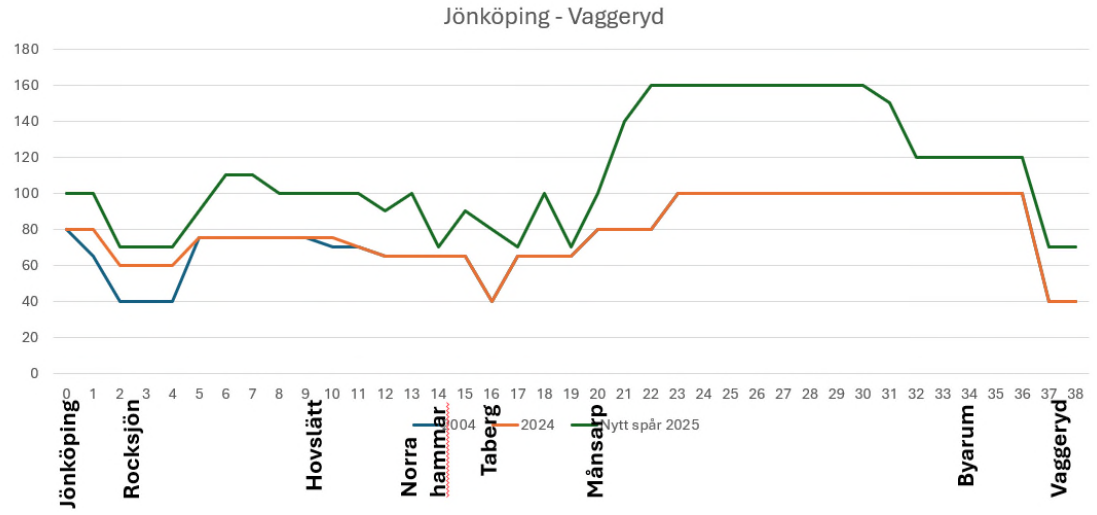


Diagram 3. Hastighetsdiagram Jönköping - Vaggeryd.

Hastighetsprofilen mellan 2004 (blå linje) och 2024 (orange linje) är likvärdiga med undantag av passagen av Jönköpings godsbangård, 40 km/h som höjdes till 60 km/h. Hastigheten genom Tabergdalen är 60 – 70 km/h på grund av spikbefästningen i träslipern. Detta innebär att gångtiden 2004 mellan Jönköping och Vaggeryd var 32 minuter och har minskat till 30 minuter 2024.

Med ett spårbyte minskar restiden ytterligare, främst som en konsekvens av en bättre spårkonstruktion som tillåter högre hastigheter i befintliga kurvor som anpassats med rälsförhöjning för persontåg och godståg. Det innebär en gångtid på 22 minuter utan uppehåll.

Det innebär att jämförelsen mellan å ena sidan Tenhult och Vaggeryd å andra sidan Jönköping och Vaggeryd skall vara på lika villkor ska 22 minuter ställas mot gångtiden Jönköping – Tenhult – Vaggeryd 26 minuter vilken är betydligt längre.

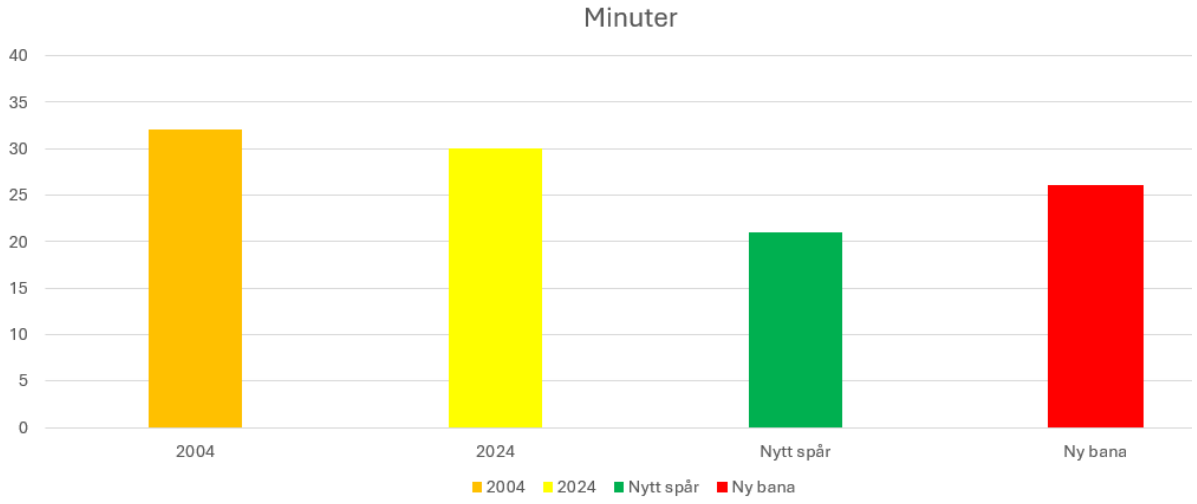


Diagram 4. Gångtiden 2024 minskar med 8 minuter mellan Jönköping – Vaggeryd med spårbyte.

Om man jämför restiderna för persontåg med uppehåll på de 8 mellanstationerna mellan Jönköping och Värnamo blir skillnaderna betydande med ett spårbyte mellan Jönköping och Vaggeryd.

Station	***Ny bana***	***Skarvfritt spår***	***Tidtabell 2024***
Jönköping	9.11	9.11	9.11
Rocksjön	-	9.14	9.14
Huskvarna	9.17	-	-
Hovslätt	-	9.20	9.21
Norrahammar	-	9.23	9.25
Taberg	-	9.27	9.29
Månsarp	-	9.31	9.33
Vaggeryd	-	9.41	9.49
Skillingaryd	9.45	9.46	9.55
Klevshult	-	9.52	10.03
Värnamo	10.01	10.02	10.14
Summa	**0:50**	**0:51**	**1:03**

Tabell 4. Restiderna samt mellanstationer för sträckan Jönköping – Värnamo med alternativ ny bana, upprustad befintlig bana och nuvarande befintlig skarvspårsbana.

I tabellen ovan anges restider inklusive stopp vid de angivna stationerna. Restiden mellan Jönköping och Värnamo skulle bli 51 minuter efter spårbytet på befintlig bana i kombination med 8 stopp, medan restiden på den nya banan endast blir en minut snabbare trots att stopp görs vid endast två stationer Huskvarna och Skillingaryd.

Vid beräkningen av restiden på en upprustad befintlig bana som ligger till grund för ovan tidtabell har max största tillåtna hastighet (sth) 160 km/h använts. På flera sträckor mellan Månsarp och Värnamo finns möjlighet för max sth 200 km/h vilket skulle innebära att restiden förkortas ytterligare med någon minut vilket skulle innebära en restid mellan Värnamo – Jönköping under 50 minuter det vill säga kortare än med en ny bana.

Om antalet stopp för resandeuppehåll är lika till antalet för båda alternativen blir restiden kortare på den befintliga järnvägen efter spårbytet jämfört med en ny bana.

Det finns inget hinder i att genomföra ett spårbyte varken tekniskt, ekonomiskt eller som är förenade med andra risker. Tvärtom så är det säkrare, billigare och effektivare att genomföra spårbytet än att bygga ny järnväg Tenhult – Byarum som kan ta 10 – 20 år att genomföra med stora politiska risker.

Infrastrukturkostnader

Ett spårbyte och elektrifiering av den befintliga banan beräknas ta 6 månader plus tid för förberedande projektering. Schablonkostnader för liknande projekt visar att kostnaden blir cirka 2 miljarder kronor (prisnivå 2024). Schablonkostnader för att bygga den nya sträckan mellan Tenhult och Byarum visar att det skulle kosta cirka 5 miljarder kronor.

För att kompensera för kapacitetsbristen som uppstår på Jönköpingsbanan tillkommer dubbelspår 12 km mellan Jönköping och Tenhult med en schablonkostnad på cirka 4,2 miljarder kronor, detta för att undvika reducerad tågtrafik till Nässjö och Värnamo som ersätts med buss.

Totalkostnaden för att nå ett balanserat trafiksystem med tillgänglig kapacitet uppgår alltså för nybyggnadsalternativet till cirka 9,2 miljarder kronor vilket ska ställas mot alternativet att upprusta den befintliga järnvägen vilket beräknas till 2 miljarder kronor.

Det framstår som att Trafikverkets beräkning av kostnaden för en ny bana är kraftigt underskattad, något som är vanligt förekommande vilket riksrevisionen kritiserat Trafikverket för vid upprepade tillfällen.

Ett exempel på kostnadsdrivande förhållanden Trafikverket undviker att kommentera i samband med nybyggnadsalternativet är att Tenhultsbanken där den nya mötesstationen ska byggas har mycket svag banunderbyggnad och är den svagaste delen på hela Jönköpingsbanan vilket innebär mycket höga kostnader att åtgärda. Dessutom lutar mötesspåret 7 – 10 promille vilket är olämpligt för tunga godståg.

När Trafikverket kommenterar upprustning av befintlig bana förefaller förhållandet vara det motsatta då kostnader och risker för detta alternativ överdrivs. Ett sådant exempel är att Trafikverket påtalat att översvämningsrisk föreligger i Tabergsdalen där järnvägen går i närheten av Tabergsån. Eftersom MSB upprättat rapporten ”Översvämningskartering utmed Tabergsån” finns tydliga fakta gällande risk för översvämning. I rapporten framgår att risk för översvämning av järnvägen ej beräknats varken för tidsintervallet 50,100 eller 200 år. Det är enligt rapporten först vid så kallat beräknat högsta flöde som järnvägen översvämmas. Enligt rapporten bedöms det beräknade högsta flödet inträffa endast en gång på 10 000 år.

9 Nollalternativet

Nollalternativet det vill säga befintlig järnväg Jönköping till Vaggeryd genom Tabergdalen skall ställas mot ny järnväg Tenhult – Byarum. Denna jämförelse har Trafikverket inte genomfört och därför ingår det översiktligt i detta kapitel.

I den lagstadgade processen för framtagande av järnvägsplan skall en nybyggnation av järnväg vägas mot ett nollalternativ. Med nollalternativ menas att befintlig infrastruktur används istället för att bygga nytt. I det aktuella fallet är spårbyte, och elektrifiering av befintlig järnväg att betrakta som nollalternativ.

Att byta ett uttjänt skarvspår till helsvetsat spår kan knappast benämnas som något annat än ett underhållsarbete.

I Sverige elektrifierades stora delar av järnvägsnätet för cirka 100 år sedan. Att uppgradera banan med teknik som gjorde inträde på marknaden för 100 år sedan kan inte heller det ses som något annat än ett nollalternativ och klimatanpassning enligt EU:s lagkrav.

Ett ändamålsenligt järnvägsunderhåll och fortsatt drift av en befintlig banan är alltid betydligt mer fördelaktigt än att bygga en ny bana för samhället eftersom den nya banan varken betjänar orterna utmed den befintliga banan och att restiden inte blir kortare.

I planprocessen för nybyggnadsprojektet Byarum – Tenhult har infrastrukturförvaltaren framhävt att en upprustning av befintlig bana ej är att betrakta som ett nollalternativ då det är flera åtgärder som krävs på befintlig bana såsom elektrifiering och spårbyte. Ur miljösynpunkt och samhällsekonomi kan detta inte anses vara skäl för nybyggnation.

Vid byggande av järnväg skall en prövning i förhållande till miljöbalken göras. Under framtagandet av järnvägsplanen görs denna prövning av Länsstyrelsen som har till uppgift att väga för- och nackdelar med att bygga en ny järnväg Tenhult – Byarum jämfört med nollalternativet, att bevara det som redan är i drift. En prövning där nybyggnad ställs mot nollalternativet skall innefatta klimatfaktorer, hälsa, luft, befolkning, vatten, mark, materiella tillgångar, landskap, biologisk mångfald, bebyggelse, fornminnen och kulturbygd.

Klimatfaktorer; eftersom båda järnvägarna antas vara elektrifierade finns inga för- och nackdelar mellan de båda banorna i detta avseende. Men den nya järnvägen ger en betydande negativ klimatpåverkan på grund av byggnation i jämförelse med ett spårbyte. Enligt Trafikverkets beräkningar orsakar en nybyggnation cirka 40 000 ton mer i koldioxidutsläpp jämfört med en upprustning av befintlig bana.

Den nya järnvägen leder också till att fler invånare i Tabergdalen hänvisas till vägtransporter som ökar betydligt och orsakar än mer klimatnegativa effekter än om befintlig bana används. 290 000 resor behöver ske på väg istället för spår vilket innebär ökade koldioxidutsläpp på uppemot 800 ton per år.

Hälsa, Luft; Ökad tågtrafik leder till bättre hälsa eftersom anslutningsresorna till och från tåg stationerna i båda ändor sker med cykel eller gång. Det ger daglig motion i jämförelse med bilresande. Hälsan försämras för invånarna i Tabergdalen om ny järnväg byggs eftersom järnvägen i Tabergsdalen läggs ner och vägtrafiken ökar vilket innebär mer utsläpp av skadliga partiklar samt ökat buller.

Befolkning; Den nya järnvägen går i skogs- och jordbruksmark utan tillgänglighet för resenärer och tillför inte fler kollektivtrafikresenärer. Att lägga ner befintlig järnväg i Tabergdalen minskar möjligheten till kollektivtrafikresande via tåg med 290 000 resor per år och stänger ute invånarna från klimatvänliga och säkra transporter.

Vatten; Varken den nya eller befintliga järnvägen påverkar vattnet. Men eftersom bilresandet ökar med ny järnväg på grund av att järnvägen läggs ner i Tabergdalen ökar utsläppen av PM_5 och PM_{10} partiklar som spolas ner i Vättern. Därutöver ökar gummi partiklar och bromsdamm på grund av att 290 000 tågresor får ersättas med buss och bil.

Mark; Även om ny järnväg är ytterst markeffektivt i jämförelse med vägar så åtgår det 500 000 kvadratmeter mark för den nya järnvägen samt ytterligare mark för dubbelspår på Jönköpingsbanan som en konsekvens av kapacitetsproblem mellan Tenhult och Jönköping, vilket leder till ökade restider.

För befintlig järnväg erfordras endast uppförande av mötesspår i Taberg och förlängning av mötesspår i Månsarp med 5 600 kvadratmeter. Att bygga ny järnväg kräver 90 gånger mer mark än befintlig banan.

Materiella tillgångar; Att 500 000 kvadratmeter jord- och skogsmark permanent förstörs för att fånga koldioxid och vara en tillgång för trävaruindustrin har ett högt pris för naturen i jämförelse med befintlig banan som endast marginellt påverkar skogsmarken i form av yta för mötesspår. När det gäller ny banöverbyggnad är det ingen skillnad mellan ny och befintlig bana. Däremot skall en ny banunderbyggnad byggas för den nya banan vilket påverkar tillgången på bergmaterial negativt.

Landskap, biologisk mångfald; Ny markförlagd järnväg påverkar landskapsbilden i Tenhult vilken kan upplevas som ett negativt inslag i miljön, det vill säga att ytterligare infrastruktur tillförs ett område som redan belastas av befintlig infrastruktur. En markförlagd järnväg skär genom landskapet som en barriär vilket förhindrar naturliga rörelser i landskapet. Den biologiska mångfalden försämras utmed järnvägen då ny mark tas i anspråk och att tåg blir ytterligare ett hinder som krossar flygande insekter i skogen.

Den befintliga banan har genom sin närvaro i 130 år format landskapet och insekter har anpassats under lång tid till järnvägens närvaro, likaså växtlighet i Tabergdalen och upplevs som en given del i landskapet. En fördel med upprustning av befintliga järnvägen är att ingen ny infrastruktur tillförs som bidrar till ökad fragmentering av landskapet.

Bebyggelse; Den nya järnvägen går utanför bebyggt område vilket är en fördel. Den befintliga banan går utmed befintlig bebyggelse. Ett spårbyte och elektrifiering påverkar inte den befintliga bebyggelsen utmed banan.

Fornminnen, kulturbygd; Den nya järnvägen får inte påverka kulturminnen eller fornlämningar. Den befintliga banan påverkar inga fornminne eller förändrar kulturbygden.

Nedanstående tabell visar en översiktlig bedömning av ny järnväg och den befintliga järnvägen.

Miljöaspekt enligt Miljöbalken	***Ny järnväg Tenhult - Vaggeryd***	***Befintlig järnväg Jönköping - Vaggeryd***	***Fördel***
Klimatfaktorer			Befintlig bana
Hälsa			Befintlig bana
Luft			Befintlig bana
Befolkning			Befintlig bana
Vatten			Befintlig bana
Mark			Befintlig bana
Materiella tillgångar			Befintlig bana
Landskap			Befintlig bana
Biologisk mångfald			Befintlig bana
Bebyggelse			Båda
Fornminnen			Båda
Kulturbygd			Båda

Tabell 5. Järnvägarnas påverkan enligt Miljöbalkens kriterier.

Det framgår av tabellen ovan att ny järnväg mellan Tenhult och Byarum ger flera negativa effekter i förhållande till Miljöbalken än det befintliga nollalternativet som bättre löser trafikuppgiften med ett spårbyte och elektrifiering. Enligt Trafikverkets utredning om konsekvenserna för ny järnväg konstateras betydande miljöpåverkan i samtliga utredningsalternativ enligt nedanstående figur.

Stor negativ	Måttlig-stor	Måttlig	Liten-måttlig	Liten	Ingen eller försumbar	Positiv

Delsträcka Miljöintresse	Eckersholm Väst	Eckersholm Öst	Konungsö	Hult Väst	Hult Öst
Landskapsbild	Liten	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Måttlig	Måttlig-stor
Rekreation	Liten	Liten	Liten-måttlig	Måttlig-stor	Måttlig-stor
Buller	Måttlig	Liten-måttlig	Måttlig	Liten-måttlig	Måttlig
Vibrationer	Måttlig	Måttlig	Liten	Liten	Liten-Måttlig
Naturmiljö	Liten-måttlig	Liten-måttlig	Måttlig	Liten-måttlig	Måttlig
Kulturmiljö	Måttlig-stor	Måttlig	Liten	Måttlig	Måttlig-stor
Vatten	Liten	Liten	Liten	Liten	Liten
Förorenad mark	Liten-måttlig	Liten	Försumbar	Måttlig	Måttlig
Risk	Påtaglig påverkan	Ingen påverkan	Möjlig påverkan	Möjlig påverkan	Möjlig påverkan
Naturresurser	Liten-Måttlig	Liten	Försumbar	Måttlig	Måttlig-stor
Klimat					

Tabell 6. Ny järnväg Tenhult - Byarum påverkan enligt Miljöbalkens kriterier. Källa: Trafikverket.

I den lokaliseringsutredning varifrån tabellen ovan är inhämtad saknas en jämförelse med nollalternativet. I utredningen användes endast ett av nysträckningsalternativen som

jämförelsealternativ (JA). Genom detta förfarande har Trafikverket förbigått grundläggande lagstiftning som innebär att en nybyggnation skall jämförs med ett nollalternativ. Det skäl som Trafikverket i lokaliseringsutredningen anger som anledning till att inte beakta nollalternativet bygger på felaktig fakta. Trafikverket framhåller att restidsmålet 50 minuter ej skulle var möjligt att nå på befintlig bana utan stora konsekvenser för bebyggelsen i Tabergsdalen.

I denna rapport vars fokus varit att undersöka möjligheten att upprusta befintlig bana samt vilka restider som kan uppnås kan konstatera att en restid under 50 minuter (Trafikverkets restidsmål) kan nås mellan Värnamo - Jönköping även om stopp görs på betydligt fler platser än vad som planeras vid en nybyggnation. Denna restid kan uppnås utan negativa konsekvenser för omgivande bebyggelse eller intrång i fastigheter. Om hastigheten ökas till sth 200 km/h på några av de rakare partierna mellan Månsarp – Värnamo kan en restid mindre än 50 minuter uppnås i kombination med samtliga 8 stationer/hållplatser som används idag, det vill säga än kortare än med en ny järnväg mellan Tenhult och Byarum.

10 Trafikeringskostnader gods

En ny bana vilket innebär en nedläggning av den befintliga banan innebär sämre förutsättningar för godstrafiken mellan Jönköpings godsbangård och Månsarp - Torsvik. Den befintliga banan mellan Jönköping och Månsarp är 22,6 km och körs på cirka 20 minuter och förbrukar 165,54 kWh/km det vill säga 3 741 kWh per godståg upp för backarna och returnerar 1 500 kWh vid motsatt körriktning ner till Jönköping.

Med den nya banan kör godståget 48,7 km mellan Jönköping och Månsarp via Byarum på 35 minuter och förbrukar 138,72 kWh/km i uppförsbacken Jönköping – Tenhult och 14,13 kWh/km mellan Tenhult – Månsarp totalt 3 496 kWh per godståg och returnerar 750 kWh vid motsatt körriktning ner till Jönköping.

Konsekvensen är att energiförbrukningen blir högre med en ny bana i jämförelse med den befintliga järnvägen. Utöver energiförbrukning tillkommer kostnader för fordon, gods, el och banavgifter enligt nedanstående tabell.

Kostnad	***Ny bana***	***Befintlig banan***
Elenergi	3 496 – 750 = 2746 kWh	3741 – 1500 = 2241 kWh
Tågkostnad	35 minuter 2 335 kr	20 minuter 1 334 kr
Elkostnad	1 031 kr	478 kr
Banavgift	1 005 kr	466 kr
Godskostnad	1 670 kr	944 kr
Totalkostnad	**6 041 kr**	**3 222 kr**

Tabell 7. Transportkostnader ASEK 8.0 enligt Trafikverket.

En ny bana innebär att transportkostnaderna med godståg nära fördubblas och förbrukar mer elenergi än elektrifiering av den befintliga banan med 505 kWh per godståg motsvarar 1.6 MW per år i ökad energiförbrukning.

Idag går det 10 godståg per dygn vilket motsvarar 3 200 godståg per år och kostnadsökningen för godstransporterna blir 9 miljoner kronor dyrare per år att köra på den nya banan i jämförelse med ett spårbyte på den befintliga banan.

Om godsbangården i Jönköping avvecklas så som Jönköpings kommun önskar och planerar kommer trafiken som idag går via godsbangården från Göteborg till Torsvik istället utnyttja stråket Göteborg – Borås – Värnamo – Vaggeryd – Torsvik. Denna sträcka blir det givna valet efter att sträckan Värnamo – Torsvik kommer elektrifieras. Omfattningen av godstrafiken genom Tabergsdalen kommer således reduceras när godsbangården avvecklas.

11 Trafikeringskostnader persontrafik

Vid ett spårbyte på den befintliga järnvägen blir restiden enligt följande inräknat dagens 8 stopp på sträckan:

- Jönköping – Vaggeryd 30 minuter
- Vaggeryd – Värnamo 21 minuter

Den totala restiden på en upprustad befintlig bana mellan Jönköping och Värnamo med uppehåll i Rocksjön, Hovslätt, Norrahammar, Taberg, Månsarp, Vaggeryd, Skillingaryd och Klevshult blir 51 minuter det vill säga endast 1 minut längre restid jämfört med ny bana, trots att stopp görs vid 6 fler stationer jämfört med vad som planeras på linjen med nybyggnation Tenhult – Byarum. Tar man bort stoppen på den befintliga banan mellan Jönköping och Vaggeryd och jämför alternativen på likvärdiga villkor så blir den befintliga banan snabbare än den nya banan Tenhult - Byarum.

I Trafikverkets samrådsunderlag och på Trafikverkets websida uppges att den nya banan kommer innebära en restid på 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo och att det i den tiden beräknas två stopp och exkludering av den framtida mötesstationen mellan Huskvarna och Tenhult.

Om den befintliga banan läggs ner och ersätts med en ny bana kommer 290 000 resor per år att ersättas med buss. Enligt Trafikanalys är genomsnittskostnaden för en tågresenär 1,77 kr/pkm och med buss 4,42 kr/pkm. Det är alltså mer än dubbelt så dyrt att transportera resenärer på buss än tåg, dessutom är trafiksubventionen för tåg endast 0,95 kr/pkm och för buss 2,35 kr/pkm.

Konsekvensen blir att 290 000 resenärer flyttas över från tåg till buss. För dessa resenärer är den genomsnittliga reslängden 8 km in till Jönköping vilket innebär kostnaderna för buss blir 10,2 miljoner kronor per år jämfört med 4,1 miljoner kronor per år med tåg. Därutöver uteblir 170 000 fler resor per år på grund av förkortade restider vilket är värt 11,7 miljoner kronor per år. Med avseende på kostnaderna förlorar JLT 10,2 miljoner kronor på en ny bana istället för att öka intäkterna med 11,7 miljoner kronor.

Eftersom reslängden med tåg från Jönköping till Värnamo på den nya banan blir 5 km längre ökar trafikeringskostnaderna från 38,5 miljoner kronor till 41 miljoner kronor en kostnadsfördyring på 2,5 miljoner kronor som måste tas ut på resenären det vill säga dyrare biljett mellan Jönköping och Värnamo med 8,85 kr per resa eller 354 kronor per månad vid arbetspendling. Trafikverket skjuter över ökade kostnader på tågresenären med den nya banan.

Persontrafik	*Ny bana*	*Befintlig bana*
Ny buss trafik	10,2	0
Tåg	41,0	38,5
Summa kostnader	51,2	38,5
Ökade intäkter	0	11,7
Totala kostnader	**51,2**	**26,8**

Tabell 8. Kostnadsskillnader mellan ny banan och befintlig upprustad bana miljoner kronor per år.

Av tabellen ovan fördubblas kostnaderna för trafiken på den nya banan i jämförelse med den befintliga banan vilket innebär dyrare biljetter för resenären från 92 kronor till 177 kronor per resa. Detta innebär även ökade subventionskostnader för region Jönköping.

12 Kapacitetsbrist på Jönköpingsbanan

Om ny järnväg Tenhult – Byarum byggs skapas ett stort kapacitetsproblem på Jönköpingsbanan mellan Jönköping - Tenhult eftersom den tillkommande trafiken till och från Värnamo innebär att det ska få plats 112 persontåg och 13 godståg plus 8 internationella godstågslägen samt 6 tjänstetåglägen alltså totalt 139 tåg per dygn. Eftersom persontrafiken utförs dagtid och hälften av godstågen kör dagtid skall 121 tåg trafikerar sträckan mellan 06 – 22 vilket är 7,5 tåg per timma på ett enkelspår.

Tidsavståndet är de samma mellan Jönköping, Huskvarna och Tenhult och tillåter högst 10 tåg per timme vid maximal kapacitet 100 %. För att tillåta normal och tillförlitlig drift är kapacitetsgränsen 60 % det vill säga 6 tåg per timma och vid driftstörningar 80 % det vill säga 8 tåg per timma. Slutsatsen är att den nya banan som byggs förstör den framtida trafikutvecklingen på Jönköpingsbanan och löser inga kapacitetsproblem varken på Jönköpingsbanan eller mellan Jönköping och Vaggeryd utan problemen förvärras så mycket att persontrafik får ersättas med buss på Jönköpingsbanan med förlängda restider. En sådan lösning är oacceptabel.

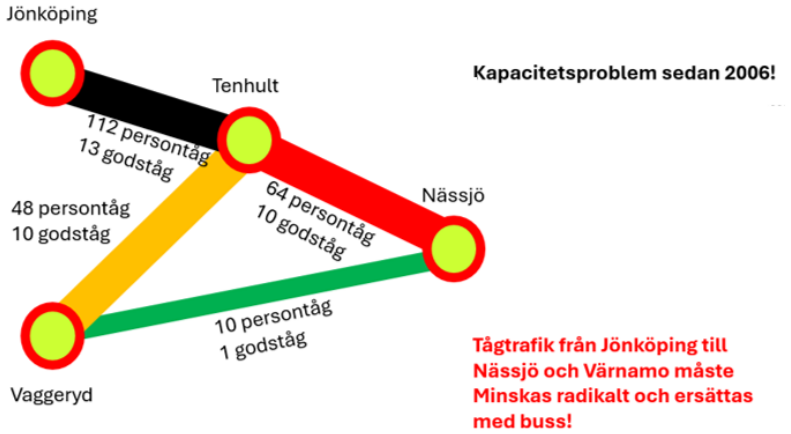


Bild 14. Den nya järnvägen innebär ny busstrafik och kraftigt reducerad tågtrafik på Jönköpingsbanan och mellan Jönköping och Värnamo.

Den nya banan Tenhult – Byarum kan inte hantera befolkningsökning, minskad biltrafik, kortare restider eller bättre kollektivtrafik för invånarna utan försämrar järnvägssystemet mer än vad den gör nytta. För godsoperatörerna som trafikerar sträckan Jönköping – Torsvik blir effekten dubbla

transportkostnader och längre transporttider. För resenärerna blir det nästan dubbelt så dyra tågbiljetter mellan Jönköping och Värnamo. Lönsamheten minskar för järnvägen och förbättras för lastbilarna. Den nya banan ökar antalet lastbilstransporter, bussar och bilar i stället för att minska antalet. Trafikverkets förslag på ny järnväg tjänar ett motsatt syfte, mer lastbilstrafik, buss och personbilstrafik än ett spårbyte på den befintliga banan som genererar fler koldioxidfria resor med korta restider.

13 Slutsats

Det finns inga tekniska hinder att göra ett spårbyte och samtidigt elektrifiera befintliga Vaggerydsbanan genom Tabergsdalen. De förbättringar av banans geometri som krävs för att uppnå en restid Värnamo – Jönköping på 51 minuter inklusive 8 stopp ger ingen negativ påverkan på omgivande bebyggelse i Tabergsdalen.

Det är möjligt att nå en restid under 50 minuter genom att höja hastigheten till 200 km/h på några partier mellan Månsarp – Värnamo.

Den befintliga banunderbyggnaden bedöms var i gott skick varpå förstärkningar av denna endast krävs på mycket begränsade sträckor och bedöms inte utgöra några svårigheter att utföra i samband med övriga åtgärder.

Upprustning av befintlig bana är bättre enligt de kriterier som skall beaktas enligt Miljöbalken. Miljöpåverkan vid upprustning av befintlig bana är närmast obefintlig enligt miljöbalken medan en ny bana mellan Tenhult och Byarum ger stor negativ påverkan på miljön utan att ge nyttor för samhället. Utifrån miljön är det inte motiverat att bygga ny järnväg så länge den befintliga banan kan lösa uppgiften bättre, billigare, snabbare och effektivare än att bygga en ny järnväg.

En upprustad befintlig bana ger järnvägssystemet större kapacitet och ger samma restider och fler stopp för resandeutbyte än en nybyggnation och ger även lägre transportkostnader för person- och godstransporter.

Den nya banan orsakar 9 miljoner kronor per år i ökade transportkostnader för godset. Antalet resenärer minskar med 290 000 resor per år vilket är värt 11 miljoner kronor per år. En ny bana ger heller inte några restidsvinster. Totalt beräknas den nya banan orsaka 35 miljoner kronor i extrakostnader per år för järnvägssystemet utan att tillföra några andra samhällsekonomiska vinster eller intäkter.

Därutöver har Trafikverket gjort många förbehåll för att restiden 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo ska kunna nås på den nya banan såsom att slopa 6 resandeuppehåll och inte räkna in tidstillägg för ny mötesstation på Jönköpingsbanan mellan Huskvarna och Tenhult.

Slutligen bör nämnas att den planerade järnvägen Tenhult – Byarum ursprungligen planerades vid samma tidpunkt som det fanns förslag om att en framtida höghastighetsstation skulle lokaliseras i Tenhultsdalen ungefär där den planerade Tenhult – Byarum järnvägen är tänkt att ansluta till

Jönköpingsbanan. Vid senare beslut har dock stationsläget för höghastighetsjärnvägen planerats till södra Munksjö vilket är att föredra för pendlingen och samhället som helhet. Ett stationsläge för höghastighetståg vid södra Munksjön passar den befintliga banan bättre än den planerade nya banan. Det finns därmed inget skäl för den planerade järnvägen Tenhult – Byarum sett till eventuella framtida höghastighetjärnvägar i Sverige.

Trafikverket har i skrivelse TRV 2024/32751 daterad 15 november 2024 påtalat brister i en tidigare rapport (version 1) av denna utredning. Efter att en detaljerad spårprojektering nu utförts kan konstateras att Trafikverkets ifrågasättanden varit ogrundade och felaktiga. Den spårprojektering som nu utförts är avsevärt mer långtgående än den information Trafikverket tidigare haft tillgång till gällande potential och möjligheter på befintlig bana.

I enlighet med den av riksdagen beslutade fyrstegsprincipen skall möjligheter till måluppfyllelse alltid undersökas på befintlig infrastruktur innan nybyggnation kan övervägas. Det är därför anmärkningsvärt att Trafikverket inte gjort någon spårprojektering för befintliga järnvägen för att se om projektets mål kan uppnås genom optimering av befintlig infrastruktur vilket nu visat sig vara möjligt.

Regionala utvecklingsnämnden

Koncernkontoret

YTTRANDE

Process	P 8.3.1	Godkänt datum	2025-11-28
Skapad av	Ellen Lycke	Version	1.0
Godkänd av	Håkan Samuelsson	Ärendenummer	2025-POL000389-001

regionen@rjl.se
RJL 202 5/3105

Regional transportplan för Jönköpings län 2026–2037

Region Skåne har den 1 oktober 2025 mottagit Regional transportplan för Jönköpings län för synpunkter. Region Skåne välkomnar att få ta del av remisshandlingen.

Region Skåne har det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Det innebär bland annat framtagande av den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne samt fler strategiska dokument såsom den regionala utvecklingsstrategin, transportstrategin och näringslivsprogrammet. Sedan 2019 har region Skåne ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, vilket också innefattar uppdraget att anta en regionplan. Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken i ett kollektivtrafikprogram. Region Skåne yttrar sig i aktuellt ärende utifrån detta ansvar.

Bakgrund

Region Jönköpings län har det regionala utvecklingsansvaret för Jönköpings län och har därför upprättat ett förslag till regional transportplan för perioden 2026–2037. De ekonomiska ramarna för planen uppgår till 2 362 miljoner kronor. Förslaget utgår från mål och strategier såsom de transportpolitiska målen, regional utvecklingsstrategi, trafikförsörjningsprogram samt klimat- och energistrategi och bygger på att gällande plan och tidigare prioriterade åtgärder ska genomföras.

Jönköpings län har ett strategiskt läge i stråken mellan Stockholm, Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Planförslaget innebär störst satsningar på järnväg och större väginsatser, med syfte att korta restider samt öka tillgänglighet och trafiksäkerhet. Mer medel än tidigare går till gång- och cykelåtgärder vilket möjliggör ersättning av kortare bilresor till mer hållbara alternativ.

Region Skånes synpunkter

Region Skåne har tagit del av förslaget och ser positivt på planens inriktningar och intentioner. Region Skåne delar Region Jönköping läns bild av vikten av E4 och Södra stambanan som centrala kopplingar till Malmö och Öresundsregionen, som får ännu tydligare roll när Fehrman bält står klar.

Stora delar av planförslaget går till samfinansiering av järnvägsinvesteringar i nationell plan. Satsningarna på järnväg bidrar till ett robust, klimatvänligt och effektivt transportsystem vilket Region Skåne ser positivt på. Att Region Jönköpings län satsar på att korta restider och få till överflytt från väg till järnväg mellan Jönköping och Värnamo möjliggör mer hållbar pendling och ger nya godsförutsättningar. Robusthet vid behov av omledningar stärker Sydsveriges järnvägsnät. Medel till plattformsförlängningar möjliggör också ökad kapacitet för längre tågset. Region Skåne har liksom Region Jönköpings län valt att avsätta medel för samfinansiering då det idag spelar en avgörande roll i att möjliggöra större infrastruktursatsningar.

En betydande del av planen satsas också på större väginsatser för att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet på regionala vägar. Liksom Region Skåne planerar Region Jönköpings län för mötesseparering på flertal sträckor. Region Skåne ser positivt på att Region Jönköpings län värnar tätortsmiljöer genom att flytta ut genomfartstrafik från samhällen.

Mer medel än tidigare satsas i planen på gång- och cykelåtgärder. Region Skåne ställer sig bakom Region Jönköpings läns satsningar på cykelsträckor mellan tätorter, vilket möjliggör för ökad cykelpendling och överflytt till cykel från andra transportmedel, med positiva effekter för folkhälsa, miljö och minskad trängsel i trafiken som följd.

Planen är tydligt skriven med lättförståeligt upplägg samt tabeller och diagram som väl kommunicerar planens innehåll. Region Skåne noterar att sociala värden har fått ett tydligt och relevant utrymme i

konsekvensbeskrivningen. Region Skåne uppskattar användningen av tydliga prioriteringsgrunder för att säkerställa att avsatta pottmedel går till prioriterade insatser inom området, såsom säkra skolvägar för barn, åtgärder som kopplar mot antagna strategier eller åtgärder som möjliggör kombinationsresor genom förbättrade noder.

Både Region Skåne och Region Jönköpings län är del av Regionsamverkan Sydsverige, ett samarbete Region Skåne vill lyfta fram som centralt för vidare utveckling i regionövergripande intressefrågor som infrastruktur, kollektivtrafik, arbetsmarknadsförstoring och kompetensförsörjning.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND

SAMRÅDSYTTRANDE
2025-12-11

Dnr RJL 202 5/3105

regionen@rjl.se

Länstransportplan Jönköpings län

LRF Jönköpings län (nedan kallat LRF), har tagit del av förslaget till Länstransportplan för Jönköpings län 2026-2037 (nedan kallat länsplanen) och lämnar nedanstående synpunkter.

LRF Jönköpings län har i dagsläget drygt 8 400 medlemmar med verksamheter inom de gröna näringarna. Själva marken är en viktig grundförutsättning för produktion av livsmedel, skogsråvara och energi samtidigt som transporter också är en viktig del av jord- och skogsbruk. Många medlemmar driver entreprenad-verksamhet som en del av sitt företagande, med exempelvis arbete relaterat till konstruktion eller drift- och underhåll av infrastruktur.

Livsmedelsproduktion och transporter hänger ihop

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och brukningsvärd jordbruksmark får exploateras för väsentliga samhällsintressen endast om alternativ lokalisering saknas. Jämte detta ställer Livsmedelsstrategin (Prop. 2016/17:104, med uppdateringen 2.0) krav på att livsmedelsproduktionen ska öka och bli mer robust, som ett led i en bättre beredskap för kris eller krig.

För att kunna uppnå detta krävs både bevarande av mark för primärproduktion och framkomlighet för transporter knutna till produktion, förädling och distribution. För att vi ska få mat på bordet krävs att en lång kedja av händelser ska klaffa, där transporter och infrastruktur för livsmedelsförädling är viktiga delar. LRF har i flera regionala utvecklingsplaner belyst att samband, stråk mellan anläggningar och brister i infrastruktur kopplat till livsmedelsproduktion behöver kartläggas bättre.

LRF föreslår också att arbetet med länsplanen kopplas mot arbetet med den regionala livsmedelsstrategin, som skulle kunna belysas under kapitlet som heter *Regionala mål och strategier.*

LRF efterlyser också en mer nyanserad beskrivning av gods. Flertalet beskrivningar av gods i länsplanen verkar avse långväga transporter och godsflöden mellan olika delar av Sverige. Det är naturligtvis rätt och viktigt, men livsmedelskedjan omfattar både korta och långväga transporter. Det regionala underlaget fokuserar på brister i det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet. Även här gör ett ensidigt fokus på de stora godsstråken och de mest trafikerade vägarna att brister riskerar att missas. Detta behöver utvecklas i länsplanen.

Verksamma på landsbygden är beroende av bra infrastruktur i form av vägar. Det finns egentligen inga valmöjligheter gällande transportsätt av varor till och från verksamheten. **Särskilt det enskilda vägnätet är av vikt och får inte glömmas bort i sammanhanget. Den absoluta majoriteten av de transporter som krävs för produktion av livsmedel, energi och träråvara är beroende av det enskilda vägnätet.** Även detta behöver framgå tydligare i länsplanen under förutsättningar och ingå i bristbedömningar. **LRF efterlyser satsningar i den regionala planen kopplade till det enskilda vägnätet.**

För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att framkomlighet för transporter kopplade till de gröna näringarna inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Det finns en risk att trafiksäkerhetsåtgärder försämrar framkomligheten i onödan. LRF ser ofta att de gröna näringarnas behov glöms bort i vägplanerna. Lantbruksmaskiner är stora och behöver utrymme, dels på vägbanan dels i tunnlar. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv så är det också viktigt att se till sikten från förarplats i lantbruksmaskiner. De är inte desamma som för personbilar, bussar eller lastbilar.

Vid dimensionering av avvattning, åtgärder osv. behöver marginal finnas för att inte orsaka problem med översvämningar på omgivande mark. Inte heller att vattenflöden påverkas med motsatt effekt, att marken torkar ut lättare än tidigare. För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att klimatanpassning inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Detta är särskilt viktigt för att undvika påverkan på livsmedelsproduktion.

Vi menar att planen bör:

- tydligare belysa jord- och skogsbrukets transportbehov, inklusive behovet av vägnät med hög bärighet (BK4) och det enskilda vägnätet.
- prioritera åtgärder som underlättar effektiva transporter av livsmedel från produktion till förädling och marknad.
- uppmärksamma att bristande framkomlighet och kapacitet på vissa vägar försämrar konkurrenskraften och riskerar försörjningstryggheten.
- kopplar tydligare samman robusthet med förmågan att säkra livsmedelsförsörjningen.

Långsiktiga överenskommelser skapar trygghet

LRF välkomnar den generella satsning som nu görs på att återta underhållsskulden i vägnätet. Såväl LRFs medlemmar som Trafikverket, regionerna och Försvarsmakten behöver breda och långsiktiga överenskommelser om transportsystemet.

Länsplanen omfattar nyinvesteringar i det regionala vägnätet medan den nationella planen finansierar vidmakthållandet (reinvesteringar, drift och

underhåll) av det regionala vägnätet. Det enskilda vägnätet finansieras av de som bor och verkar utmed de enskilda vägarna. Dessa vägar är extremt viktiga för det gröna näringslivet och en förutsättning för livsmedelsproduktion. Det är inte rimligt att verksamhetsutövare utmed enskilda vägar ska stå för hela kostnaden.

LRF önskar, generellt sett, att vägunderhåll ska prioriteras framför nyinvesteringar med målet att återta underhållsskulden i hela vägnätet. LRF noterar att det belyses att regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men att länsplanerna fortfarande saknar verktyg för att finansiera dess två första steg. LRF instämmer därför i att det vore bra om regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyra steg.

Vad LRF förstår håller Trafikverket på med ett kompletterande underlag om enskilda vägar, varför LRF uppmanar regionen att delge detta yttrande med Trafikverket.

Helena Torkelsson
Ledamot, ansvarig samhällsbyggnad & infrastruktur
LRF Jönköpings län

Sara Andersson
Sakkunnig samhällsbyggnad & infrastruktur
LRF Sydost, Jönköping och Skåne

Region Jönköpings län
regionen@rjl.se

Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Er beteckning: RJL 202 5/3105

Inledning

Länsstyrelsen anser att den regionala transportplanen på ett bra sätt beskriver länets förutsättningar och behov. De tre alternativ som presenteras ger ett bra underlag för att förstå konsekvenserna av olika prioriteringar på en strategisk nivå. Länsstyrelsen menar att det alternativ som Region Jönköpings län lyft fram som huvudalternativ, Åtgärder i balans, är ett rimligt alternativ med relativt stora satsningar på järnväg och gång- och cykelåtgärder vilket är positivt.

Länsstyrelsen lyfter här synpunkter utifrån några för länet viktiga strategiska områden.

Arbetspendling

En välfungerande arbetspendling är av stor vikt för länets utveckling. I den regionala planen lyfts de utmaningar och behov som finns inom länet med relativt långa restider mellan kommunhuvudorter. Länsstyrelsen vill särskilt lyfta vikten av förbättrade pendlingsmöjligheter i några prioriterade stråk. Jönköping-Nässjö-Eksjö kopplar samman flera stora arbetsplatser och en utveckling av stråket är viktigt för kompetensförsörjningen. Länsstyrelsen vill också lyfta pendlingsstråket Jönköping-Värnamo och kopplingen mellan Jönköping och Borås där det finns stor potential för utvecklad arbetspendling. Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärder som bidrar till kapacitetsförbättringar inom dessa stråk, med särskilt fokus på Jönköpingsbanan.

Totalförsvar

Det förändrade omvärldsläget anges som en av flera faktorer som påverkar kraven på transportinfrastrukturen. Länsstyrelsen saknar dock resonemang om på vilket sätt väg och järnväg kan behöva anpassas utifrån de krav som ställs för att kunna transportera tunga militära fordon. Detta både utifrån de krav som NATO ställer och den svenska Försvarsmakten. Detta presenteras tydligare i den nationella transportplanen men bör också finnas med i den regionala transportplanen. Det kan handla om hur detta perspektiv kan påverka investeringskostnader för utpekade objekt men också om totalförsvarsperspektivet funnits med som en aspekt i valet av namngivna objekt. I det fortsatta arbetet med genomförande av planen är det viktigt att dialog sker med Försvarsmakten.

Jönköpings flygplats är beredskapsflygplats vilket omnämns i planen. Länsstyrelsen vill särskilt lyfta flygplatsens roll utifrån detta perspektiv då den fyller en mycket viktig funktion. Flyktplatsen är av stor vikt för länets och i viss mån landets militära förmåga. Flygplatsen kan nyttjas av Försvarsmakten för att förflytta trupper inom landet men också för att ta emot utländska trupper. Ytterligare är flygplatsen viktig för MSB:s nationella förstärkningsresurser vid höga brandriskvärden där vattenbombplan och helikoptrar placeras ut på flygplatsen för att täcka södra Sverige.

Klimatanpassning

Klimatförändringarna innebär en ökad påfrestning på Sveriges transportinfrastruktur i form av bland annat en ökad nederbörd och att sannolikheten för extremväder och klimatrelaterade risker som översvämning, ras, skred och erosion ökar. Händelser såsom skyfallet i Västernorrland år 2025, jordskredet utmed E6:an i Stenungssund år 2023, samt skyfallet över Gävle år 2021 ger en försmak på vad Sverige står inför om inte tillräckliga klimatanpassnings åtgärder implementeras och infrastrukturens motståndskraft ökar. Jönköpings län har som exempel drabbats av skyfall på olika platser de senaste fyra åren. Skyfallet år 2024 genererade kostnader på över 200 miljoner kronor. En översvämning av E4 gjorde att vägen fick stängas av samt ledde till ras av flera mindre vägar såsom Norra Hammarleden.

Det framgår av konsekvensbeskrivningen att klimatanpassning ingår som en naturlig del av samtliga investeringsprojekt. Länsstyrelsen

rekommenderar att RCP 8,5 används som underlag för samhällsutveckling, analys och planering i Jönköpings län med hänsyn till de effekter ett förändrat klimat kan innebära för länet (Klimat- och sårbarhetsanalys för Jönköpings län, 2025). Rekommendationen syftar till att främja en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling som kan säkerställa människors liv och hälsa, upprätthålla samhällsviktig verksamhet och attraktionsvärden samt skydda bebyggelse, natur- och kulturmiljöer.

Länsstyrelsen anser att det saknas en beskrivning av de behov som finns av att omhänderta klimatrelaterade risker såsom översvämning samt ras och skred och vilka behov av förebyggande åtgärder som finns. Det saknas också en beskrivning av vilken beredskap som finns för att hantera störning inom väg- och järnvägsnätet, exempelvis om en väg eller järnväg påverkas av ras, översvämning eller storm och även vilka behov som finns för att säkerställs samhällets funktionalitet i det perspektivet. Det kan vara så att det regionala planen inte kan hantera dessa utmaningar men Länsstyrelsen menar att eventuella behov bör synliggöras.

Minskad klimatpåverkan

Länsstyrelsen ser positivt på att den regionala transportplanen ska verka för långsiktig hållbarhet, transporteffektivitet samt låga klimatutsläpp och att den ambitionen får genomslag i och med att det valda alternativet, Balans i åtgärder, bedöms vara det som leder till lägst klimatutsläpp. Det är bra att planen tydligt lyfter den regionala klimat- och energistrategin och de fokusområden och insatser där i som har störst bäring på planen. Länsstyrelsen önskar dock ett antal tydliggöranden vad gäller bedömningen av planens klimatpåverkan.

Länsstyrelsen noterar att den relativa fördelningen av medel mellan planens olika åtgärdsområden är ungefär densamma i den föreslagna planen (2026-2037) som den nu gällande (2022-2033) och även i tidigare plan (2018-2029). Länsstyrelsen saknar en utvärdering av hur väl de tidigare planerna styrt mot de nationella och regionala klimatmålen, och önskar större tydlighet kring hur den föreslagna planen kan tänkas bidra till att uppfylla målen. Länsstyrelsen ser positivt på att klimataspekter ges stort utrymme i konsekvensbeskrivningen och att den inkluderar klimatpåverkan från infrastrukturen i ett livscykelperspektiv. Dock är det otydligt hur stora de olika bidragen till måluppfyllelse är, specifikt framgår

det inte om pilarna i tabell 6 och 7 motsvarar ett faktiskt utsläppsvärde eller ska tolkas relativt.

Länsstyrelsen önskar större tydlighet kring hur bedömningen att alternativet Balans i åtgärder är det alternativ som leder till minst klimatpåverkan. Det ligger annars nära till hands att anta att alternativet Insatser för lokalt liv skulle leda till de lägsta utsläppen eftersom det fördelar minst medel till väginsatser och mest medel till gång- och cykelväg samt kollektivtrafik.

Bedömningarna av vägtrafikens klimatutsläpp och vägåtgärders klimatpåverkan uppges vara starkt avhängig trafikens elektrifiering och fossilfria bränslen. Länsstyrelsen önskar större transparens kring vilka antaganden som gjorts om denna framtida utveckling och hur olika tänkbara utvecklingsvägar skulle påverka vägtrafikens och därmed planens klimatpåverkan.

Godstransporter

Jönköpings län lyfts i flera sammanhang som ett logistik-län. Inom länet finns också flera kombiterminaler som dessutom är under stark utveckling. Länsstyrelsen har fått indikationer på att det finns utmaningar att överföra gods från väg till järnväg. En sådan överflyttning är viktig inte minst för att minska klimatutsläpp från godstransporter. Länsstyrelsen efterlyser en analys av de förutsättningar som finns att transportera gods på järnväg samt funktionen hos de kombiterminaler som finns inom länet. Vad som ligger bakom de svårigheter som finns kan vara kapacitetsbrist men också tillförlitlighet och kostnader. Ett sådant arbetet kanske inte ryms inom arbetet med den regionala transportplanen men kan vara ett utvecklingsområde inom den regionala strategiska planeringen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Britt-Marie Benzler med samhällsplanerare Karin von Zweigbergk som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Johan Löwenadler Davidsson, avdelningschef Emma Willaredt och samhällsplanerare Sofia Carlén medverkat.

YTTRANDE

Datum
2025-11-06

Ärendenummer
RUN 2025/289
KTN 2025/156
RS 2025/1249

Region Jönköpings län

Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026–2037, Region Jönköpings län

Med anledning av att Region Kalmar län har fått möjlighet att lämna synpunkter på Regional transportplan för Jönköpings län 2026–2037 framförs följande:

Jönköpings- och Kalmar län delar en lång länsgräns och flera stråk binder samman länens kommuner och tätorter med vägtrafik och järnväg för person- och godstransporter. Länen ingår i samma sjukvårdsregion och i samma civilområde vilket bland annat avspeglar sig i Trafikverkets indelning. Det finns viktiga utbyten för främst i norra och västra delarna av länet där Jönköping är ett viktigt nav.

I arbetet med länstransportplanerna finns gemensamma stråk som lyfts av båda länen. I Region Kalmar läns regionala transportplan är riksväg 37/47 sträckan Bockara–Oskarshamn upptagen på åtgärdslista för perioden 2032–2037. Region Jönköpings läns regionala transportplan nämner riksväg 40 och 47 som betydelsefulla för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län. Riksväg 40 förbi Eksjö är ett namngivet objekt i nationell transportplan och Region Jönköpings län nämner denna väg som viktig för arbetspendling på regional nivå i sin regionala transportplan. I Region Kalmar läns regionala transportplan nämns riksväg 40 som ett viktigt stråk för att binda samman arbetsmarknaderna Västervik och Vimmerby–Hultsfred.

Kust till kust-banan nämns i Region Jönköpings läns länstransportplan där en åtgärdsvalsstudie visar på brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län. Banan lyft även i Region Kalmar läns transportplan som ett kommande utredningsbehov.

Genom ett fortsatt gemensamt arbete för att förbättra infrastrukturen längs stråken kommer länen gradvis att knytas närmare varandra, vilket leder till bättre tillgänglighet och ett ökat utbyte för både invånare och företag.

Region Kalmar län
Postadress
Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Webbplats
regionkalmar.se
Besöksadress
Strömgatan 13
391 26 Kalmar

E-post
region@regionkalmar.se
Telefon
Växel: 010-358 00 00

Organisationsnr
232100-0073
Bankgiro
833-3007

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

From: jeanette.svensson@trafikverket.se
Sent: 2025-12-11 16:37:58
To: Region Jönköpings län
Cc: peter.bernstrom@trafikverket.se; Hesse Emil; Gerdin Lina
Subject: Remissvar från Trafikverket på Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037, diarienr RJL 2025/3105
Attachments: Remissvar Regional transportplan för Jönköpings län 251210_signerat.pdf

Hej,

Här kommer Trafikverkets remissvar på rubricerat.

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Med vänlig hälsning
Jeanette Svensson
Länsansvarig samhällsplanerare, Jönköpings län
Planering Sydöstra regionen
jeanette.svensson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 72 60
Trafikverket
553 05 Jönköping
Besöksadress: Bataljonsgatan 8
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se
Facebook I YouTube I Twitter I LinkedIn I Instagram

Ärendenummer
TRV 2025/109945
Motpartens ärendenummer
RJL 2025/3105

Dokumentdatum
2025-12-10

Mottagare
Region Jönköpings län

Kopia till
Lina Gerdin
Emil Hesse

Remissvar Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Inledning

Trafikverket vill tacka för möjligheten att lämna synpunkter på Region Jönköpings förslag till Länstransportplan 2026 – 2037 och vill inledningsvis lyfta fram det goda samarbetet och den öppna dialogen som präglar kontakten våra organisationer emellan. Trafikverket vill särskilt lyfta fram dialogprocessen under framtagandet av remissförslaget och att det Regionala infrastrukturnätverket användes till diskussion med samtliga kommuner om planförslagets innehåll och genomförande.

Trafikverket har till uppgift att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. I nära dialog med, bland andra, regioner och kommuner ska Trafikverket svara för en samlad, långsiktig infrastrukturplanering för samtliga trafikslag. Trafikverket har också ansvar för att bygga, driva och underhålla de statliga vägarna och järnvägarna. Därtill ska Trafikverket ansvara för att infrastrukturen utnyttjas effektivt och främjar säkra och hållbara transporter.

Enligt regeringens direktiv 2025-03-25 (LI2025/00640) har Trafikverket fått i uppdrag att upprätta en nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037. Länsplaneupprättarna har enligt samma direktiv fått i uppdrag att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026-2037.

De statliga medel för åtgärder som finns upptagna i länsplanerna administreras av Trafikverket och Trafikverket ansvarar även för genomförandet av flertalet åtgärder i länsplanerna. Det finns beskrivet i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur vad medlen i länsplanerna kan användas till.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Övergripande utgångspunkter för planeringen

Den regionala transportplanen utgår från både nationella och regionala mål och pekar på en önskad utveckling i hållbar riktning. Tydligast visar det sig i satsningarna på järnväg, cykel och trafiksäkerhet samt ökade medel för statlig medfinansiering till kommunala åtgärder.

Samtidigt finns behov av en starkare samordning med den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). En regional trafikstrategi som samlar och konkretiserar målen i RUS skulle underlätta styrning, prioritering och genomförande av framtida investeringar. En sådan strategi bör peka ut prioriterade stråk, trafikslag och objekt för att ge stöd för prioriteringar i kommande planperioder.

Det är positivt att planen uppmärksammar behovet av att TFP innehåller tidsatta beskrivningar av framtida linjenät och regionaltågstrafik. Om sådana beskrivningar saknas i TFP bör de utvecklas i underliggande handlingsplaner för att säkerställa planens funktion som styrande dokument.

Det föreslagna alternativet *Balans i åtgärder* kan upplevas som en kompromiss, där det finns risk att varken regionala stråk eller landsbygdens behov får fullt genomslag. Utifrån underliggande beskrivningar i konsekvensbeskrivningen är det svårt att se att *Balans i åtgärder* har högst måluppfyllelse i en sammanvägd bedömning. Redovisning av resultatet av måluppfyllelsebedömningarna och de sammanvägningar som gjorts är inte tillräckligt tydlig. Texten ger en mer nyanserad bild och upplevs ibland delvis motsägelsefull mot det som redovisas i tabeller.

Trafikverket har i framtagandet av nationell plan, enligt uppdrag i proposition och direktiv, haft lönsamhet som en viktig vägledande princip. På vilket sätt samhällsekonomi, eller andra prioriteringsgrunder, haft betydelse i val av namngivna åtgärder önskar vi ska framgå tydligare av planförslaget. Det kan framstå som att principen ”lagt kort ligger” medför att samhällsekonomisk lönsamhet inte fullt ut beaktats för de objekt som direkt tagits vidare från gällande plan. I synnerhet inte för det icke påbörjade objektet Rv 27 Bredaryd-Anderstorp som visar låg lönsamhet och där kostnaden ökat jämfört med förra planomgången. Det bör dock noteras att även de större namngivna objekt som prövats i planarbetet, men inte kommit med i planen, visar på låg samhällsekonomisk lönsamhet.

Användningen av begreppet ”Bundna objekt” kan ge viss begreppsförvirring kopplat till hur begreppet används i Nationell plan. I en nationell kontext är ett objekt bundet när det fått byggstartsbeslut av regeringen, har en

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

lagakraftvunnen väg-/järnvägsplan och i princip är redo för byggstart. Att planbygget, som man skriver, ”måste” förhålla sig till redan planerade objekt är egentligen inget regelmässigt krav utan ett ställningstagande som regionen valt att göra. Detta borde framgå tydligare. För ett objekt som Rv 27 Bredaryd-Anderstorp där planläggning inte påbörjats skulle de ekonomiska effekterna av en omprövning vara obetydliga. Det finns därmed inga ekonomiska skäl som säger att objektet ”måste” tas med i den nya planen. Sen har Trafikverket full förståelse för att det kan finnas andra skäl.

Trafikverket bedömer att planen grundas på ett gediget och väl genomarbetat underlagsmaterial och omfattar åtgärder som går mot rätt ändamål enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Genomförbarhet av planen

För att säkra planens genomförbarhet bör fördelningen av medel analyseras vidare. Detta gäller särskilt planens senare del (år 7–9), där nuvarande fördelning kommer resultera i låg upparbetning. Detta beror bland annat på:

- Samfinansiering av objekt Station Ryhov/A6 som inte finns med i förslag till nationell plan
- Osäkerheter i om det kommer finnas samhällsekonomiskt lönsamma, genomförbara åtgärder på järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda framme för utförande
- Att Rv27 Bredaryd-Anderstorp inte kan börja byggas förrän under den senare delen (år 10-12) eftersom det inte är mer pengar avsatta på objektet i denna plan

Det är bra om planens tabeller förtydligas med vad siffran ”0” avser, det vill säga att planering och planläggning kan inledas under dessa år även om huvuddelen av upparbetningen sker senare i utförandefasen. Ett sådant förtydligande ökar transparensen, ger tydlighet för genomförande och förbättrar möjligheten till uppföljning.

För åtgärdsområdet gång- och cykelväg bör möjligheten till omprioritering framgå, till exempel i de fall en kommun saknar förutsättningar att medfinansiera enligt angiven modell.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Planmognad

Regionen har valt att prioritera medel för upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda. Det finns inte underlag som beskriver samhällsekonomiskt lönsamma och genomförbara åtgärder för denna sträcka, vilket innebär att det först måste göras en utredning. Konsekvenserna av detta kan bli att det inte kommer finnas åtgärder framme i tid för genomförande såsom planen beskriver. Det råder även stor osäkerhet kring om satsningar på järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda kan bli samhällsekonomiskt lönsamma.

Samordning av åtgärder

Planen är i stora drag samordnad med den nationella planen och med angränsande läns regionala transportplaner. Det finns en medvetenhet om beroenden som till exempel med Hallands län kring elektrifiering av järnvägssträckan Värnamo -Halmstad.

Planen berör kopplingar till kombiterminaler och flygplats. Ett tydliggörande av hur åtgärderna bidrar till TEN-T och godstransporter i stort skulle stärka den strategiska kopplingen ytterligare.

Samplanering är en prioriteringsgrund inom åtgärdsområde större väginsatser och Lv 842 förbi Tenhult är ett exempel på åtgärd där samplanering sker med nysträckning av järnvägen Byarum-Tenhult.

Samplanering utgör också grund för prioritering inom åtgärdsområdena gång- och cykelväg och trafiksäkerhet. Detta avser både samplanering med andra åtgärdsområden och samordning med drift och underhållsåtgärder. Trafikverket är i grunden positiva till samordning där möjlighet ges.

Fördelning av medel över år

Region Jönköpings län har byggt sin redovisning av investeringsplanen på den ram som gavs i regeringens direktiv inklusive en justering för ej förbrukade medel. Trafikverket vill även lyfta att upparbetning av de årliga planeringsmedel som anges i planförslaget är beroende av Trafikverkets årliga medelstilldelning samt framdrift i andra regionala objekt.

Hantering av anläggningskostnadskalkyler för namngivna investeringar

För de namngivna investeringsobjekt som pekas ut i planen så är det de av Trafikverket redovisade godkända anläggningskostnadskalkyler som använts som kostnadsunderlag.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Enligt direktivet ska investeringsobjekt redovisas i 2025 års prisnivå. Det behöver anges i planen vilken prisnivå som används i tabeller och löptext.

Samlade effektbedömningar (SEB)

Godkänd SEB finns för samtliga namngivna objekt. För potterna avseende järnvägssträckan Nässjö–Vetlanda samt plattformsförlängningar finns inte SEB.

Flertalet av de SEB:ar som tagits fram i arbetet med Regional transportplan för Jönköpings län är olönsamma eller visar på svag/osäker lönsamhet. Endast objektet Rv 27 Ulås-Bredasten bedöms vara klart lönsamt.

På sidan 24 konstateras att regeringens direktiv pekar ut att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. Utifrån avsnitten *Grunder för prioritering på* sidan 75 och sidan 78 verkar dock samhällsekonomisk lönsamhet inte i någon större utsträckning legat till grund för prioriteringarna i planen. Det bör framgå i planen hur regionen förhåller sig till samhällsekonomisk lönsamhet då detta varit en bärande inriktning i både infrastrukturproposition och direktiv.

Det bör dock belysas att det utifrån rådande kostnadsläge och SEB-förutsättningar är svårt att få lönsamhet i mittsepareringsprojekt på regionala vägar. Detta är något Trafikverket ser i hela landet. Även regionala järnvägsåtgärder är generellt svåra att räkna hem med gällande samhällsekonomiska modeller.

Medfinansiering

Planen redovisar planerad och pågående medfinansiering från kommuner till åtgärder i nationell plan, men kan förtydligas med belopp. Undertecknade avsiktsförklaringar och medfinansieringsavtal beskrivs.

Den regionala cykelplanen fungerar som en bra grund för prioritering av GC-sträckor och Trafikverket är positiva till den justering som har gjorts avseende finansieringsmodellen för kommunal medfinansiering. Arbetssättet som beskrivs i den regionala cykelplanen där regionen tar fram bristbeskrivningar för prioriterade åtgärder på sträckor mellan tätorter ger också en bra grund för genomförande. Detta behöver framgå tydligare i den regionala transportplanen. När och på vilket sätt den tidiga kostnadsuppskattningen, som ligger till grund för kommunal medfinansiering, görs behöver också beskrivas tydligare.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Samfinansiering

Vid samfinansiering kan en region via länstransportplanen delvis eller helt finansiera en åtgärd som ligger inom ansvaret för nationell plan. Detta kan göras om en åtgärd bedöms ha en betydande regional nytta men är inget som Trafikverket har krav på. Regioner bör ha beredskap för att hantera och omprioritera samfinansieringsbeloppen om aktuellt objekt inte upptas i nationell plan.

Järnvägssträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet är ett pågående objekt som samfinansieras med nationell plan.

Mötesstation Ryhov/A6 föreslås samfinansieras med nationell plan. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns, men objektet finns inte med i förslaget till nationell plan.

I den regionala planen finns också flera järnvägsåtgärder med full regional finansiering. Det gäller elektrifiering av järnvägssträckan Nässjö-Eksjö samt potter för upprustningsåtgärder av järnvägssträckan Nässjö–Vetlanda och plattformsförlängningar. Nyttan av dessa åtgärder bedöms primärt vara regionala.

Statlig medfinansiering

I planen avsätts medel till statlig medfinansiering på likartat sätt som i nu gällande plan. Det innebär att en årlig gemensam pott avsätts för kollektivtrafik- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. De åtgärder eller trimningsåtgärder som ingår i planen följer förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Region Jönköping redovisar avsatta medel för statlig medfinansiering av gång- och cykelinvesteringar som motsvarar cirka 20 miljoner kronor per år, vilket är en höjning från 15 miljoner kronor per år i nuvarande plan. Trafikverket bedömer att det är en rimlig höjning, eftersom inflödet av ansökningar från kommunerna och genomförande i detta åtgärdsområde är bra. Grunder för prioritering är åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier och åtgärder som är möjliga att samplanera respektive geografisk balansering.

Avsatta medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder har inte höjts på motsvarande sätt som för gång- och cykelinvesteringar, eftersom upparbetningen i detta åtgärdsområde historiskt inte varit så hög. För att få till en högre genomförandegrad behöver TFP innehålla tidsatta beskrivningar

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

av framtida linjenät och regionaltågstrafik. Om sådana beskrivningar saknas i TFP bör de utvecklas i underliggande handlingsplaner för att säkerställa planens funktion som styrande dokument. Trafikverket välkomnar också mer samverkan med regionen och kommunerna i länet i frågor som rör ”hela-resan perspektivet” och prioriteringsgrunden åtgärder som främjar kombinationsresor.

Erfarenheten visar att den regionala processen för fördelning av statlig medfinansiering har resulterat i mindre och effektiva åtgärder med god nytta. Trafikverket välkomnar regionens fortsatta fokus på detta.

Investeringsbidrag till enskilda vägar

Länet har inte avsatt medel till enskilda vägar.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Region Jönköpings län avsätter totalt 160 miljoner kronor till trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetsförbättringar på det statliga vägnätet under planperioden 2026–2037.

Regionens inriktning innebär satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder i en tätort per år, kompletterat med punktinsatser på landsvägar samt integrering med gång- och cykelinvesteringar. En avvägd prioritering som ligger i linje med regeringens direktiv och infrastrukturproposition, där trafiksäkerhet lyfts som ett särskilt fokusområde efter att samfinansieringen via nationell plan avvecklats.

Trafikverket prioriterar löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utifrån de prioriteringsgrunder som anges i den regionala planen. Kommunerna är en viktig part i detta arbete och Trafikverket efterfrågar regelbundet inspel och prioriteringar av åtgärder från kommunerna. Detta kan med fördel beskrivas i planen.

Utredningar

Under rubriken *Övriga angelägna brister* att utreda nämns fyra olika utredningar i fyra olika stråk. Trafikverkets tycker att det är otydligt med vilken tidshorisont regionen ser dessa behov. Trafikverket ser även att det vore önskvärt med en tydlig inbördes prioritering av dessa fyra utredningsbehov. Om något av dessa behov är mer angeläget än något annat bör detta pekas ut. Trafikverket vill påminna om att de utredningar

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Trafikverket avses leda hanteras enligt utredningsplaneringen där aktualitet, brist, och tidsperspektiv blir styrande för prioriteringarna.

Det är angeläget att utredningsönskemålen anpassas till den faktiska genomförandeförmågan som finns inom ramen för länsplanens uppdrag och möjliga framtida medelstilldelning. Ökad kunskap om brister är bra, samtidigt som utredningar i någon mån är färskvara vilket medför att en åtgärd med sannolikt genomförande efter 2040 inte behöver utredas redan nu.

I ljuset av ovan bör utredningar som bedöms kunna resultera i genomförbara och samhällsnyttiga åtgärder prioriteras. Trafikverket ställer sig delvis frågande till om brister i stråket *Rv 30 Stigamo-Växjö* och på järnvägssträckan *Värnamo-Smålandsstenar-Halmstad* kan bli utredningar som resulterar i en volym av genomförbara åtgärder. Gällande Väg 30 är Trafikverkets erfarenhet att en omfattande stråkstudie kan ge förhoppningar om större nyttor än vad det eventuella åtgärdsutfallet kan komma att ge. Bedömningen är att löpande inventering av Trafikverkets planerare tillsammans med verksamhetsområde Underhåll och löpande dialog med regionen och berörda kommuner är tillräckligt för att identifiera för stråket rimliga åtgärder.

Järnvägssträckan Värnamo-Smålandsstenar-Halmstad är ett lågtrafikerat stråk med ett relativt litet resandeunderlag. Erfarenheter från andra lågtrafikerade stråk i regionen visar att det är svårt att identifiera samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder kopplat till denna typ av behov.

Övriga synpunkter

Åtgärdsområde järnväg

I den regionala planen avsätts medel för en stegvis förbättring av järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda eftersom det inte finns någon samlad investeringsåtgärd för sträckan i nationell plan. Region Jönköpings län bedömer vidare att det krävs en omfattande upprustning för att kunna bedriva en effektiv trafikering. I ett första steg föreslås att plankorsningar med otillräckligt skydd ska åtgärdas.

Som nästa steg föreslås att möjligheter till mötesspår på sträckan ska utredas och att dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan. Trafikverket håller inte med om denna beskrivning utan anser att nästa steg måste vara att beskriva syfte, mål och avgränsning för att kunna utreda hur och om en stegvis förbättring av järnvägssträckan kan genomföras.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Att regionen så tydligt pekar ut åtgärder på järnvägssträckan Nässjö-Vetlanda stämmer inte överens med beskrivningen av Trafikverkets ansvar för förberedande utredningar för järnväg under avsnittet *Genomförande av regional transportplan*.

Under rubriken *Behov och utmaningar för järnvägen* beskrivs ”Utveckling av stationer utmed Södra stambanan” som ett område och att detta behövs för att kunna utveckla regionaltågstrafiken. Det finns inga förslag på åtgärder eller utredningar kopplat till detta behov i den regionala planen.

Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg

Genomförande av och ansvar för förberedande utredningar för kollektivtrafikåtgärder längs regional statlig väg beskrivs på ett bra sätt under avsnittet *Genomförande av regional transportplan*. Detta kan med fördel förtydligas även i text om förutsättningar för genomförande av kollektivtrafikåtgärder.

Hållbarhetsbedömning/strategisk miljöbedömning/MKB

Som bilaga till planen finns en konsekvensbeskrivning. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi och regional utveckling.

De mest relevanta målutvecklingsmålen från RUS används i bedömningen, men relevanta mål från TFP saknas.

Det anges att konsekvensbeskrivningen ska vara ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut om planförslag och prioriteringar. Det beskrivs inte tydligt i planen på vilket sätt det faktiskt har varit så eller hur bedömningsprocessen går till.

Redovisning av resultatet av måluppfyllelsebedömningarna och de sammanvägningar som gjorts är inte tillräckligt tydlig. Texten ger en mer nyanserad bild och upplevs ibland delvis motsägelsefull mot det som redovisas i tabeller. Sammanfattningsvis är det svårt att se att det är alternativet *Balans i åtgärder* som har högst måluppfyllelse i en sammanvägd bedömning.

Historiskt utfall

Av tabell 17 framgår tidigare upparbetade medel. Det behöver anges vilken prisnivå som används för de olika kolumnerna i tabellen.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Ärendenummer
TRV 2025/109945
Motpartens ärendenummer
RJL 2025/3105

Dokumentdatum
2025-12-10

Med vänlig hälsning

Peter Bernström

peter.bernstrom@trafikverket.se

Trafikverket
553 05 Jönköping
Besöksadress: Bataljonsgatan 8
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer *TRV 2025/109945*, Motpartens ärendenummer *RJL 2025/3105*, Dokumentdatum *2025-12-10*, Dokumenttyp *BREV*. Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

From: Jacob Österlund
Sent: 2025-12-10 16:55:32
To: Region Jönköpings län
Subject: Protokollsutdrag från infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens sammanträde den 9 december 2025 - Yttrande över remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037
Attachments: Protokollsutdrag från infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens sammanträde den 9 december 2025 - Yttrande över remiss om regional transportpl....pdf, Västra Götalandsregionens yttrande över remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037.PDF

Hej,

I expediering av detta beslut tidigare idag var inte yttrandet med utan tjänsteutlåtandet. Yttrandet är bilagt här.

Hälsningar,

Jacob Österlund
Nämndsamordnare infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden
Koncernstab kansli och säkerhet
Koncernkontoret

Protokoll från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, 2025-12-09

§ 158

Yttrande över remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Diarienummer IKN 2025-00276

Beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden godkänner yttrande över remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Region Jönköpings län har skickat regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 på remiss. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i Jönköpings län mellan åren 2026 - 2037. Västra Götalandsregionen svarar genom infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden som ansvarig nämnd för strategiska samhällsplanerings, infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor.

Som angränsade län har Västra Götalandsregionen och Region Jönköpings län flera gemensamma intressen när det gäller infrastrukturfrågor och tillgänglighet. Transportplanen beskriver på ett tydligt sätt kopplingarna mellan våra län, via riksväg 40, riksväg 26/47, riksväg 27, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan.

De inriktningar och mål som utgör utgångspunkt för remissen harmonierar i stort med Västra Götalands strategiska inriktning för transportinfrastrukturen, vilket stärker vår gemensamma strävan om hållbar och förbättrad tillgänglighet.

Västra Götalandsregionen uttrycker uppskattning över Transportplanens utformning och pedagogiska beskrivningar. I yttrandet lämnas även några konstruktiva förslag som skulle kunna öka tydligheten ytterligare.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2025-11-11

Justerare:	Justerare:	Justerare:	Rätt utdraget intygar:

Protokoll från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, 2025-12-09

Skickas till

- Region Jönköpings län, regionen@rjl.se, **senast den 12 december 2025**.
  Ange diarienummer RJL 202 5/3105 samt avsändare i ämnesraden.

Yttrande

Datum 2025-12-09

Ert diarienummer RJL 202 5/3105

Diarienummer IKN 2025-00276

Västra Götalandsregionen

Till Region Jönköpings län

Västra Götalandsregionens yttrande över remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Västra Götalandsregionen har mottagit remiss av Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden svarar i egenskap av ansvarig nämnd för regionövergripande strategiskt arbete inom samhällsplanering, kollektivtrafik och infrastruktur.

Synpunkter på förslaget

Transportplanen är innehållsrik och förklarar på ett pedagogiskt sätt både infrastrukturplaneringen och länsplanens roll. Den inledande ordlistan är ett bra stöd för läsaren. Sammanfattningen ger en tydlig bild över transportplanens prioriteringar och innehåll med diagram och tillhörande beskrivning. Avsnittet som beskriver genomförandet av åtgärder beskriver på ett enkelt och lättillgängligt sätt de olika stegen i processen för byggande av infrastruktur.

Länets förutsättningar och transportsystem beskrivs utförligt och visualiseras på ett bra sätt med kartor. Som angränsade län har Västra Götalandsregionen och Region Jönköpings län flera gemensamma intressen när det gäller

Postadress:
Regionens hus
462 80 Vänersborg

Besöksadress:
Residensgatan 16H
462 33 Vänersborg

Telefon:
010-441 00 00
E-post:
infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se

Webbplats:
www.vgregion.se

infrastrukturfrågor och tillgänglighet. Transportplanen beskriver på ett tydligt sätt kopplingarna mellan våra län, via riksväg 40, riksväg 26/47, riksväg 27, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan. Den planerade åtgärden mötesseparering av riksväg 27 på sträckan Bredaryd-Anderstorp kommer även invånare i Västra Götaland till godo då den är en del av stråket Borås-Värnamo.

Dock är plandokumentet långt, vilket kan göra det svårt att ta till sig. Därför skulle med fördel en del information i stället skulle kunna placeras i bilaga. Till exempel hela kapitlet om alternativ, vilket för läsaren kan göra det svårt att uppfatta hur medlen i den beslutade planen fördelas under perioden 2026-2037. Transportplanen skulle bli tydligare om plandokumentet enbart innefattar det slutliga alternativet samt en sammanfattande konsekvensbeskrivning av den beslutade planen.

Region Jönköpings läns inriktning och mål för länsplanen ligger väl i linje med motsvarande mål för Västra Götaland. Transportplanen beskriver på ett tydligt sätt måluppfyllelse och nyttor med planförslaget samt vilka på grunder prioriteringar gjorts. Även kommande regionala utredningsbehov framgår på ett tydligt sätt.

Dokumentet Konsekvensbeskrivning redovisar på ett bra sätt hur olika hållbarhetsaspekter påverkas. Att bedömningen är breddad till att utöver miljöbalkens krav även innefatta samhällsekonomi och regional utveckling skapar ett bra verktyg vid de olika beslutsstegen. Att arbeta med en målledd bedömning av planens påverkan där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas är klokt. Västra Götalandsregionen uppskattar den inledande beskrivningen av krav på innehåll enligt MB 6 kap 11 § och 12 §, som på ett tydligt sätt beskriver vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla. Det är dock i dokumentet svårt att på ett enkelt sätt utläsa de samlade effekterna av beslutsversionen av transportplanen.

Detaljerade synpunkter

I transportplanen står att 167 miljoner kronor är avsatta till att påbörja åtgärderna Rv 27 Bredaryd-Anderstorp och Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd, men medlen visas inte i tabellen över större väginsatser, vilket minskar tydligheten.

I avsnittet om Rullande planering beskrivs att Andra delen, år 4-6 innehåller åtgärder som ska förberedas för byggstart men kräver ytterligare åtgärder, exempelvis vägplan eller järnvägsplan. Västra Götalandsregionens erfarenhet är att det tar betydligt mer än 3 år att ta fram dessa planer.

I avsnitt Större väginsatser i kapitlet Beslutad plan anges att namngivna åtgärder har en totalkostnad på över 50 miljoner kronor. Där kanske den höjda gränsen till 75 miljoner kronor ska anges?

I tabell 18 under avsnitt Bidrag finns totalsumman för hela transportplanen angiven, inte enbart totalsumman för bidrag till enskilda vägar.

Västra Götalandsregionen ser fram emot ett fortsatt gott samarbete inom infrastrukturområdet för en hållbar utveckling.

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden,
Västra Götalandsregionen

Louise Jeppsson	Sofia Hellberg
Ordförande infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Region Jönköpings län
regionen@rjl.se

Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037

Er beteckning: RJL 2025/3105

Länsstyrelsens Västra Götalands synpunkter

Länsstyrelsen i Västra Götaland tackar för möjligheten att få lämna synpunkter på den regionala transportplanen för Jönköpings län 2026–2037. Vi har inget att erinra avseende remissversionen. Nedan lämnar vi ett par övriga medskick.

Övriga medskick

Länsstyrelsen anser att handlingen är tydligt strukturerad och överblickbar. Vi uppskattar särskilt redovisningen på kartor med tillhörande analys över bland annat pendlingsmönster och övergripande stråk.

Vi delar bilden av viktiga stråk och kopplingar för bland annat pendling och godstransporter över länsgränsen. I sammanhanget vill vi särskilt lyfta fram det *Västliga stråket*, mellan Jönköping och Borås. Vi delar analysen att stråket utmed riksväg 40 har en interregional betydelse för både persontransporter och gods. Det är bra att järnväg Göteborg-Borås omnämns som betydelsefull för trafikflöden och transportinfrastruktur även i Jönköpings län. Framöver behöver vi gemensamt lyfta fram vikten av hållbara transporter i hela stråket Göteborg – Borås – Ulricehamn - Jönköping.

Vi delar beskrivningen av järnvägen Jönköpingsbanan, som en viktig länk för att koppla samman Västra stambanan från Falköping-Skövde med Södra stambanan vid Nässjö. Detsamma gäller beskrivningen av kust till kust-banans betydelse som en tvärlänk för personresor och gods över länsgränserna.

Vi uppskattar den tydliga redovisningen av alternativ i miljökonsekvensbeskrivningen och i planen. Av redovisningen framkommer att miljöbedömningsprocessen har varit en integrerad del i framtagandet av den regionala planen och att processen gett tydliga avtryck i beslut och vägval.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av funktionschefen och länsarkitekten Andreas Lidholm med handläggaren för regional planering Lena Andersson som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

§ 137 Svar på remiss gällande förslag till regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Diarienummer KS25/406

Beslut

Kommunstyrelsen översänder yttrandet till regionen.

Kommunstyrelsen vill särskilt trycka på att

- Det är positivt att Trafikverket beslutat att påbörja arbetet med en åtgärdsvalstudie för stråket Mullsjö – Habo – Jönköping.
- Kommunen är positiv till arbetet med att utveckla Jönköpingsbanan i stort och att ett stationsläge utmed Jönköpingsbanan vid A6/Ryhov i Jönköping prioriteras.
- Kommunen önskar även att medel avsätts för plattformsförlängningar vid Habo station.
- Det är viktigt att fullfölja arbetet med den regionala cykelbanan Dungen och Habo tätort.

Beskrivning av ärendet

Region Jönköpings län har ansvar för att upprätta en regional transportplan. Den regionala transportplanen utgör tillsammans med den nationella transportplanen ramen för de infrastruktursatsningar som planeras och genomförs i vårt län.

Den regionala transportplanen tas fram på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, regeringens direktiv och infrastrukturproposition. Planen omfattar statliga pengar som fördelas till länet via regeringens direktiv. Region Jönköpings Län avgör inriktning och innehåll i planen. Åtgärderna i planen genomförs av Trafikverket.

Region Jönköpings län fattade den 30 september 2025 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Remisstiden pågår till och med den 12 december 2025. Parallellt pågår Trafikverkets arbete med att ta fram en ny nationell transportinfrastrukturplan.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026-2037.

Förslaget till regional plan innebär en fördelning enligt följande; järnvägsinvesteringar 898 miljoner, större vägåtgärder 583 miljoner, gång- och cykelinvesteringar 501 miljoner, trafiksäkerhet och framkomlighet 160 miljoner, kollektivtrafikåtgärder 160 miljoner samt bidrag 60 miljoner. Den nya regionala planen som är under framtagande måste förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2022-2033. Flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången, vilket innebär att de tar en större del av den samlade ramen i anspråk än i den innevarande planen.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika alternativa planinriktningar tagits fram, balans i åtgärder, insatser för lokalt liv och satsningar i stråk. En förutsättning i skapandet av de olika alternativen har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ. Regionen har valt att gå vidare med alternativ balans i åtgärder, då det följer samma linje som i gällande plan, dvs stort fokus på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Remissförslaget till regional plan redovisar förslag som kan komma till del för Habo kommun när det gäller järnvägssatsningar i form av förlängda plattformar och en ny station vid A6/Ryhov. Även när det gäller att utveckla cykelvägnätet finns det möjlighet att förbättra detta för Habos räkning.

Kommentarer och synpunkter

Både Jönköping och Habo har en stark tillväxt och med det korta avståndet på 2 mil mellan dessa är pendlingsstråket det starkaste i länet. Båda kommunerna står för en stor del av bostadsförsörjningen och arbetstillfällen i denna del av länet och är en väl integrerad bostads- och arbetsmarknad. Både Habo kommun och Jönköpings kommun planlägger och bygger nya bostadsområden och verksamhetsområden som ytterligare kommer att förstärka detta stråk. I kommunernas olika översiktliga planer redovisas denna utveckling på ett tydligt sätt. Habo växer, både i den norra och södra delen, med verksamheter, industrier, bostäder, affärer, skolor, förskolor och i Jönköping pågår en utbyggnad av Hedenstorp med många nya arbetstillfällen samt bostäder och annan utveckling i de västra och nordvästra delarna. Mellan dessa områden går väg 26/47 som sedan går över till länsväg 195. Denna vägsträcka kommer att bli mer och mer trafikerad av människor som väljer att bo i Jönköping/Bankeryd och arbeta i Habo och tvärtom. Antal inpendlare och utpendlare i stråket Habo - Bankeryd - Jönköping ökar från år till år. Totalt antal arbetspendlare mellan Habo och Jönköping i detta stråk var år 2020 4 253

stycken, varav 3 105 pendlar från Habo till Jönköping och 1 148 i motsatt riktning. Detta är siffror 5 år tillbaka i tiden, och det märks att det har ökat stadigt sedan dess.

Eftersom järnvägen inte alltid är ett alternativ för pendling för att nå sin målpunkt, kommer vägsträckan att bli än mer belastad. Det innebär undermålig framkomlighet för alla transportslag på vägen, och specifikt för bussen som då inte bedöms vara ett attraktivt alternativ eftersom även den fastnar i de köer som bildas.

Det starka stråket mellan Habo och Jönköping via Bankeryd kommer att förstärkas mer och mer. För att klara både dagens nuvarande situation och framtida utveckling behöver flera olika åtgärder genomföras för att optimera både kollektivtrafiken och biltrafiken. Det ska finnas möjlighet till att resa på ett säkert, snabbt och tillförlitligt sätt oavsett om man väljer cykel, kollektivtrafik eller bil.

Länsväg 195

Kommunen har under en längre tid beskrivit kapacitetsproblem på sträckan Sjogarpsrondellen – Hedenstorp, men inga särskilda insatser har presenterats. När det kommer till investering på väg har regionen inte tagit hänsyn till den trafikmängd som i dagsläget rör sig på väg 195.

Habo kommun konstaterar nu att Trafikverket har beslutat att gå vidare med att utreda stråket Mullsjö – Habo – Jönköping genom att ta fram en åtgärdsvalstudie (ÅVS). ÅVS:en ska utreda hur resandeströmmarna, främst när det gäller arbetspendling, ska hanteras framöver på bästa sätt. ÅVS:en ska utredas trafikslagsövergripande och startas upp i slutet av år 2025. De åtgärder som identifieras i detta arbete kan sedan lyftas in i lämpliga genomförande planer, såsom Regional transportplan.

Habo kommun är positiva till att arbetet med ÅVS:en kommer igång och kommer bidra och delta i arbetet. Delsträckan för länsväg 195 mellan trafikplats Månseryd och Sjogarpsrondellen är hårt belastad och är en viktig länk som kopplar ihop Habo kommun med Jönköpings kommun. Delsträckan bedöms behöva utredas utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet och kapacitet, där även räddningstjänsten är en viktigsamverkanspart i ett ÅVS-arbete.

Jönköpingsbanan

Habo kommun är positiv till att satsningar görs utmed Jönköpingsbanan generellt, att satsningar planeras som ökar kapaciteten, framkomligheten och

robustheten för person- och godståg. Särskilt viktigt för Habo kommuns del är att få till en hållbar hantering av arbetspendling. Habo kommun anser därför viktigt att utifrån arbetspendling få till en ny järnvägsstation vid Ryhov/A6-området.

För att möjliggöra en överflytt av fordonsresor till främst tåg behöver investeringar utföras på den befintliga järnvägen, för att rimliga alternativ till bilen ska kunna erbjudas och för att framkomligheten ska förbättras på vägsystemet och belastningen i Jönköping ska minska. Habo tätort och övriga orter utmed banan har alla en stark utveckling med en positiv befolkningstillväxt vilket resulterar i stora behov av effektiva transporter och bostadsbyggande. Resandet ökar samtidigt som banan är hårt belastad och har stora begränsningar vilket medför kapacitetsbrist och förseningar som i sin förlängning kan hämma den positiva utvecklingen i stråket.

Habo kommun vill utifrån ovanstående resonemang tydliggöra en önskan om att de medel som är avsatta för plattformsförlängningar i länet tillfaller Habo station.

Gång- och cykelvägar

Habo kommuns tätorter och främst Habo tätort har goda förutsättningar för att öka andelen resor med cykel, och även för att öka arbetspendlingen mellan närmsta tätorterna, t.ex. Mullsjö, Bankeryd och Jönköping. Habo kommun ser mycket positivt på att medel avsätts för att öka förutsättningarna för cyklandet och möjliggöra för arbetspendling med cykel. Habo kommun är positiv till arbetet med att bygga gång- och cykelvägar utmed det statliga vägnätet och vill skicka med att en utbyggnad från Dungen vidare in till Habo tätort är viktigt och önskar att Trafikverket fullföljer arbetet med att bygga en regional cykelbana utmed hela stråket, så som det var tänkt från början.

Beslutet skickas till
Region Jönköpings län

Region Jönköpings län

Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 inklusive konsekvensbeskrivning

Jönköpings kommun är positiva till planens övergripande inriktning och anser att fördelningen av medel mellan de olika åtgärdsområdena är välbalanserad. De större utpekade projekten i planen bedöms som angelägna och bidrar till att uppfylla regionens mål om en hållbar och effektiv transportinfrastruktur.

Jönköpings kommun vill särskilt lyfta behovet av tydligare finansieringslösningar för de olika objekten, eftersom nuvarande upplägg skapar viss otydlighet kring vilka projekt som faktiskt kan genomföras. Det är viktigt att finansieringen blir mer transparent och att beroenden mellan regional och nationell plan tydliggörs, så att prioriterade projekt kan realiseras.

När det gäller järnvägsinvesteringar ser Jönköpings kommun mycket positivt på en ny mötesstation vid A6/Ryhov och anser att denna åtgärd är prioriterad för att öka det hållbara resandet och kapaciteten på Jönköpingsbanan. Kommunen vill understryka vikten av att denna investering inkluderas i den nationella planen, alternativt att en större del finansieras via den regionala planen. A6/Ryhov är en av länet största arbetsplatser, en station på området är därför enligt Jönköpings kommun högst nödvändigt.

Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på sträckan Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping är också en angelägen åtgärd som effektiviserar både person- och godstrafik.

För vägprojekt är förbifarten för väg 842 en viktig investering som bidrar till att avlasta Tenhults tätort från tung trafik och möjliggör fortsatt utveckling av bostäder och verksamheter. Jönköpings kommun vill även lyfta behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, särskilt för att begränsa viltolyckor på väg 195 norr om Habo samt väg 26.

Jönköpings kommun ser positivt på tydliga satsningar på kollektivtrafikåtgärder, inklusive tillgänglighetsanpassning och utveckling av hållplatser och bytespunkter längs regionala statliga vägar samt medfinansiering av kommunala investeringar i kollektivtrafikinfrastruktur. Kommunen ser också positivt på investeringar i cykelbanor längs både statliga och kommunala vägar. Sträckan Skärstad–Ölmstad–Gränna drabbas ofta av hård

belastning vid omledning av trafik från E4, en gång- och cykelväg på sträckan skulle enligt Jönköpings kommun avsevärt höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Nivån på kommunal medfinansiering för gång- och cykelvägar bedöms som rimlig, men kommunen vill poängtera att Regionen bör bära ansvaret för eventuella kostnadsökningar. Den föreslagna potten för mindre insatser längs statliga och regionala vägar är positiv och fyller ett behov, men det behöver förtydligas hur prioritering av insatser ska ske.

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Mona Forsberg (S)
Kommunstyrelsen ordförande

Johan Fritz
Stadsdirektör

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

From: Lovisa Albertsson
Sent: 2025-12-08 09:17:43
To: Region Jönköpings län
Cc: Åkerblad Torbjörn
Subject: Vaggeryds kommun Yttrande – förslag till Regional transportplan 2026-2037, RJL 2025/3105
Attachments: §176 KSAU Yttrande – förslag till Regional transportplan 2026-2037(KS 2025_202-8) (0).pdf, PM, Yttrande - förslag till regional transportplan 2026-2037, 2025-12-03(171887) (0).pdf

Med vänlig hälsning
Lovisa Albertsson
Kommunsekreterare

Vaggeryds kommun

Adress: Box 43, 568 21 Skillingaryd
Besök: Bangårdsgatan 2, Skillingaryd

E-post: lovisa.albertsson@vaggeryd.se
Telefon: 0370-67 81 49

Webbplats: www.vaggeryd.se

§176

Yttrande – förslag till Regional transportplan 2026-2037 (KS 2025/202)

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar kommunledningskontorets förslag som sitt eget med följande tillägg: Åtgärdsvalstudie för HNJ-banan har tidigare lyfts som ett behov av berörda kommuner.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har sänt ut förslag till Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037 på remiss. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025.

Vaggeryds kommun förordar alternativ ”Balans i åtgärder” där fokus utifrån regionens beskrivning ska vara på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Kanslichef/bitr. kommundirektör föredrar ärendet.

Yrkanden

Gert Jonsson (M) föreslår bifall till kommunledningskontorets förslag med följande tillägg: Åtgärdsvalstudie för HNJ-banan har tidigare lyfts som ett behov av berörda kommuner.

Beslutsunderlag

- Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse 2025-11-27 Yttrande - förslag till regional transportplan 2026-2037
- PM, Yttrande - förslag till regional transportplan 2026-2037
- MISSIV Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning
- Samrådshandling Konsekvensbeskrivning för regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037
- Samrådshandling Regional treansportplan för Jönköpings län 2026-2037

Paragrafen är justerad

VAGGERYDS KOMMUN

Handläggare
Torbjörn Åkerblad
Tel. 0370-67 81 42

Datum	Beteckning/Dnr	Sida
2025-12-03	KS 2025/202	1(3)

Region Jönköpings län

Yttrande – förslag till Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037

Region Jönköpings län har sänt ut förslag till Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037 på remiss.

Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025.

Vaggeryds kommuns synpunkter

Vaggeryds kommun vill tacka för en bra process med att ta fram förslag till Regional transportplan med god dialog i infrastrukturnätverket och andra regionala forum.

I förslaget beskrivs på ett mycket bra sätt vilka andra regionala mål och strategier som påverkar infrastrukturplaneringen. Den regionala utvecklingsstrategin och dess roll beskrivs på ett bra sätt, liksom det regionala trafikförsörjningsprogrammet och klimat- och energistrategi för Jönköpings län.

Förutsättningarna från regeringen i framtagandet av nya planer är att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid åtgärder i transportinfrastrukturen.

Övergripande yttrande

Vaggeryds kommun förordar alternativ ”Balans i åtgärder” där fokus utifrån regionens beskrivning ska vara på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande. Dessa målsättningar stämmer även väl överens med målsättningarna i förslaget till Regional Utvecklingsstrategi för Jönköpings län och förslaget till Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län.

Vaggeryds kommun anser dock att åtgärd Mötesspår Malmbäck som ingår i alternativ ”Satsningar i stråk” ska ingå i alternativ ”Balans i åtgärder” med följande motivering:

Satsningen på elektrifiering och höjd hastighet är i linje med den Regionala Utvecklingsstrategin, RUS, som lyfter fram vikten av att knyta ihop länet, binda samman arbetsmarknadsregioner och satsningar på kollektivtrafiken.

Satsningar på järnvägssträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö är även helt i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet och målsättningarna för hur JLT vill knyta samman starka stråk och kommunhuvudorter, med kollektivtrafik på järnväg som förstahandsval för längre sträckor.

Mötesspår Malmbäck ger JLT möjlighet att trafikera mellan kommunhuvudorterna Nässjö-Vaggeryd/Skillingaryd-Värnamo med timmestrafik, vilket är målsättningen i regionens Trafikförsörjningsprogram. Med ett mötesspår på sträckan mellan Vaggeryd-Nässjö uppger även JLT att fler turer kan köras med färre antal fordon. Mötesspåret bidrar också till ökad kapacitet och nytta för godshanteringen, vilket möter behoven som finns och som kommer att tillkomma i takt med en ökande hantering av lager, logistik och gods i länet.

Att inkludera mötesspår Malmbäck har också stöd i resonemanget ”Grunder för prioritering” på sidan 73, där åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

För att skapa det nödvändiga finansiella utrymmet i den regionala planen bör genomförbarheten för andra objekt bedömas, exempelvis där det krävs kommunal medfinansiering.

Näringsliv och gods

Under rubriken Näringsliv och sysselsättning på sidan 25 saknar Vaggeryds kommun gods och logistik som för transportplanens del är ett viktigt näringslivsområde som också kopplar an till Sveriges roll som medlem i NATO. På sidan 27 under rubriken Interregional funktion saknar anser Vaggeryds kommun att godstransporterna till och från Göteborg behöver nämnas. Göteborgs hamn / MSC framför som ägare av Båramo kombiterminal att godsrörelserna mellan hamnen och Båramo kommer öka kraftigt så snart järnvägssträckan Värnamo—Vaggeryd blir elektrifierad, men redan i dag är de befintliga godsflödena av stor betydelse för regionens näringsliv. Vaggeryd anser även att Båramo kombiterminal bör nämnas på sidan 29 tillsammans med godsterminalen i Torsvik. Järnvägens betydelse för godstransporter lyfts på sidan 31 fram på ett bra sätt.

Länets kollektivtrafik

Vikten av och förutsättningarna för en välfungerande och tillgänglig kollektivtrafik lyfts fram på ett bra sätt. Vaggeryds kommun delar beskrivningen av järnvägens betydelse på sträckan Jönköping-Värnamo på sidan 37, men tycker att projektet med höjd hastighet och elektrifiering ska lyftas fram i sin helhet för sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö.

Brister att utreda

Vaggeryds kommun ser positivt på förslaget att utreda stråket Stigamo-Växjö, Rv 30.

Vaggeryds kommun ser fortfarande brister i den så kallade ”diagonalen”, förbindelsen i öst-västlig riktning mellan Nässjö-Vaggeryd, Skillingaryd-Bredaryd.

Åtgärdsvalstudie för HNJ-banan har tidigare lyfts som ett behov av berörda kommuner.

Torbjörn Åkerblad
Kanslichef, bitr kommundirektör
Kommunledningskontoret
Vaggeryds kommun

From: joel.lundgren@mullsjo.se
Sent: 2025-12-08 08:43:01
To: Region Jönköpings län
Subject: Remissyttrande, Mullsjö kommun (RJL 2025/3105) - Regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037
Attachments: 1.jpg, Beslut KS 2025-12-03Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037.docx, Remissyttrande - Regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037.docx

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

Dnr: RJL 2025/3105

Hej,
Se Mullsjö kommuns remissyttrande gällande regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037.

Sändlista:
Lina Helgegren (lina.helgegren@mullsjo.se); Region Jönköpings län (regionen@rjl.se); André Karlsson (Andre.Karlsson@mullsjo.se)

Vänliga hälsningar
Joel Lundgren
Kommunsekreterare
Kommunledningsförvaltning
Mullsjö kommun
0392-140 19
www.mullsjo.se

Mullsjö Kommun

Mullsjö Kommun

Mullsjö Kommun

Dnr 2025/1099

§ 162 Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 30 september 2025 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025.

Beslutsunderlag

Protokoll från kommunstyrelsens arbetsutskott den 18 november 2025 § 111
Tjänsteskrivelse från samhällsbyggnadschefen den 4 november 2025
Remissyttrande, regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037, förslag från samhällsbyggnadschefen
Remissyttrande, regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037, förslag från kommunstyrelsens ordförande
Remissmissiv från Region Jönköpings län den 30 september 2025
Remissversion, regional transportplan Jönköpings län 2026 – 2037
Remissversion, konsekvensbeskrivning, regional transportplan Jönköpings län 2026 - 2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta yttrandet som sitt eget och skicka det till Region Jönköpings län.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta kommunstyrelsens ordförandens yttrande som sitt eget och skicka det till Region Jönköpings län.

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län
Samhällsbyggnadschefen
Plan- och byggchefen

Remissyttrande, regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 (RJL 2025/3105)

Inledning

Mullsjö kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till regional transportplan för Jönköpings län 2026–2037 samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Kommunen ser positivt på att planen utgår från ett hållbart, tillgängligt och trafiksäkert transportsystem för hela länet.

Samtidigt vill kommunen framhålla vikten av att de mindre kommunernas förutsättningar beaktas tydligt i den slutliga planen – särskilt behovet av trygga och klimatsmarta resor i vardagen.

Övergripande synpunkter

Mullsjö kommun anser att planens inriktning bör bidra till ett jämlikt transportsystem i hela länet, där satsningar sker även utanför de största stråken. Kommunen ser att alternativet "Insatser för lokalt liv" på ett bra sätt betonar gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafiksäkerhet i lokala miljöer, och stödjer att denna inriktning ges större tyngd i den slutliga planen.

Prioriterade frågor för Mullsjö kommun

Järnväg Jönköping–Falköping (Jönköpingsbanan)

Jönköpingsbanan är avgörande för Mullsjös tillgänglighet och pendling. Kommunen vill betona behovet av ökad kapacitet och förbättrad punktlighet av banan. Förbättrade restider och stationsmiljöer är centrala för att stärka både pendling och klimatnytta. Genom ett fördjupat samarbete mellan regionerna som trafikerar banan kan också ersättningstrafiken vid trafikstörningar ge resenärerna förutsättningar för att fullfölja sin resa. För en mer robust tågtrafik ser kommunen behovet av plattformsförlängningar på stationerna längs banan.

Utbyggnadsbehov på väg 185

Behovet av att ge väg 185 en tydlig prioritet för kapacitets- och standardhöjande åtgärder är stort. Sträckan har en viktig koppling till flera regionala transportflöden och behöver utvecklas för att möta ökade trafikvolymer, förbättra trafiksäkerheten och stärka den regionala tillgängligheten. Inte minst som en viktig koppling mellan riksväg 40 som förväntad motorväg och till riksväg 26/47 vidare till såväl Falköping med Skaraborg Logistic Center som övriga delar i Skaraborg.

En helhetlig analys, med aktuell trafikdata, av dessa stråk skulle möjliggöra mer effektiv planering, tydligare prioriteringar och en robust regional hållbar infrastruktur som är framtidssäkrad för såväl elektrisk som autonom trafik.

Riksväg 26/47 och väg 185

Väg 26/47 är kommunens viktigaste koppling mot Jönköping och Falköping. Kommunen ser behov av framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, särskilt genom tätorter och korsningspunkter. Det är viktigt att planen möjliggör mindre etappvisa förbättringar även på dessa sträckor.

Länsväg 185 mellan Mullsjö och Bottnaryd behöver också förbättras ur säkerhets- och framkomlighetssynpunkt samt för framtida kollektivtrafik, speciellt inför den kommande motorvägen Jönköping – Ulricehamn.

Gång- och cykelvägar

Kommunen ser ett stort behov av sammanhängande gång- och cykelvägar mellan Mullsjö, Sandhem och mot Jönköpings kommun. Planens pott för gång- och cykelåtgärder bör därför bibehållas eller förstärkas, för att främja hälsa, trygghet och klimatsmarta resor. Sträckan Mullsjö – Furusjö bör prioriteras med nya ekonomiska förutsättningar.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Mindre kommuner har ofta många lågtrafikerade vägar med oskyddade trafikanter. Mullsjö kommun vill att potten för trafiksäkerhetsåtgärder ges hög prioritet och används flexibelt för exempelvis belysning, bulleråtgärder och trygghetsfrämjande insatser i ortsnära miljöer.

Kollektivtrafik och hållplatser

Förbättrade hållplatslägen och tillgänglighetsanpassningar är viktiga för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Mullsjö stödjer planens kollektivtrafikpott men anser att landsbygdsnära lägen bör prioriteras i den regionala prioriteringen.

Miljö och hållbarhet

Kommunen delar miljökonsekvensbeskrivningens slutsats att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel ger störst långsiktig klimat- och hälsonytta.

Planen bör tydligare redovisa hur livscykelperspektivet ska tillämpas i investeringsbeslut, exempelvis genom materialval, återbruk och låg klimatpåverkan i byggskedet.

Mullsjö Kommun

Sammanfattning

Mullsjö kommun föreslår att den slutliga regionala transportplanen:

- ger ökad tyngd åt inriktningen "Insatser för lokalt liv",
- säkerställer fortsatta satsningar på Jönköpingsbanan,
- prioriterar gång- och cykelvägar samt trafiksäkerhetsåtgärder,
- möjliggör mindre förbättringar på väg 26 och 47,
- och i genomförandet fokuserar på tillgänglighet, trygghet och klimatnytta i hela länet.

För Mullsjö kommun,

Per Högberg
Kommunstyrelsens ordförande

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

From: Stina Granberg Lindor
Sent: 2025-12-05 15:48:57
To: Region Jönköpings län
Subject: RJL 2025/3105 Gemensamt yttrande från Höglandskommunerna
Attachments: Svar reg plan Höglandet - signed.pdf

Översänder ett för Höglandskommunerna gemensamt yttrande över Regional plan.

Vänliga hälsningar
Stina Granberg Lindor
Utvecklingschef
Kommunledningskontoret

Telefon: 0380 - 51 81 78
Postadress: Kommunledningskontoret | Nässjö kommun | 571 80 Nässjö
Besöksadress: Rådhusgatan 28 | Nässjö
www.nassjo.se

Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan plan Jönköpings län 2026-2037”

Inledning

Höglandskommunerna Sävsjö, Vetlanda, Nässjö, Eksjö, Aneby och Tranås har gemensamt beslutat om ett antal synpunkter att framföra gällande förslaget till Regional transportplan.

Kopplingen mellan mindre, industritäta orter och större regionala centra blir allt viktigare i takt med att industrin blir alltmer kvalificerad och kompetensförsörjningen avgörande för livaktiga företag på mindre orter. Vi behöver bra boendemiljöer och företagsamhet i hela regionen och behöver tänka framtid och nätverkssamhälle med kopplingspunkter för Ett bra liv i en attraktiv region.

I förslaget till Regional utvecklingsstrategi finns ambitionen att vara ett Sammanlänkat län med en robust infrastruktur. Där finns också ett utvecklingsmål som handlar om att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris. Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter. Vi ser positivt på detta utvecklingsmål och konstaterar att den Regionala transportplanen är ett medel för att nå det målet.

Från höglandskommunerna vill vi i detta yttrande lyfta fram följande tre åtgärdsområden som särskilt viktiga utan inbördes prioritering:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Utveckling av väg 32

En fortsatt satsning på väg 32 och **Sunnhultsbrunn-Traneryd** är angeläget. Om möjligt bör detta projekt ges finansiering i planförslaget.

Enligt planen har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen.

Riksvägarna 31/32/47 **Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda**. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt.

Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.

Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda

Utvecklingsbehovet på sträckan är väl känt. Förslaget till transportplan redovisar behovet på ett bra sätt.

Vi vill komplettera med att en ÅVS genomfördes 2020 och att åtgärdsbehovet därför bör betraktas som definierat. Med redovisat utrymme i planen som kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan, bör berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör en formell järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Omfördelning av cykelåtgärder

Förbättring för gång- och cykeltrafikanter är angeläget. Vi vill här föreslå att medfinansiering till kommunerna stärks i förhållande till satsningar längs statlig väg eftersom vi tror på fler bra projekt, större nytta och snabbare genomförande. En förutsättning är att ge kommunerna generösare villkor för medfinansiering. Exempel kan vara att öka den statliga andelen av finansieringen och att medge medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden.

Övrigt

Höglanskommunerna konstaterar att **riksväg 30 mellan Stigamo och Växjö** i nu gällande plan finns upptagen under rubriken längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025. Sävsjö kommun har lyft frågan i samverkansmöten med Trafikverket utan att någon utredning har påbörjats. I planförslaget står samma utredningsbehov kvar i samma kategori, och bör utredas 2026-2029. Höglandskommunerna vill framföra att det är viktigt att denna utredning påbörjas snarast för att skapa just planeringsmognad och möjligheter att få finansiering för åtgärder på sträckan.

Planens text om **uppföljning av planens genomförande** är mycket bra. Vi uppmuntrar till att redovisade rutiner etableras och att kommunicering även sker till kommunerna.

Therese Petersson

Therese Petersson
Sävsjö kommun

Robin Wallén Nilsson

Robin Wallén Nilsson
Vetlanda kommun

Sara Lindberg

Sara Lindberg
Nässjö kommun

Mikael Andreasson

Mikael Andreasson
Eksjö kommun

Beata Allen

Beata Allen
Aneby kommun

Mats Holmstedt

Mats Holmstedt
Tranås kommun

2025-11-03

Signature:
Sara Lindberg (Nov 25, 2025 11:54:36 GMT+1)
Email: sara.lindberg@nassjo.se

Signature:
Mikael Andreasson (Nov 26, 2025 09:21:14 GMT+1)
Email: mikael.andreasson@eksjo.se

Signature: Beata Allen
Beata Allen (Nov 26, 2025 10:13:47 GMT+1)
Email: beata.allen@aneby.se

Signature:
Robin Wallén Nilsson (Nov 28, 2025 11:25:26 GMT+1)
Email: robin.wallen-nilsson@vetlanda.se

Signature: Therese Petersson
Therese Petersson (Nov 28, 2025 14:00:03 GMT+1)
Email: therese.petersson@savsjo.se

Signature: Mats Holmstedt
Mats Holmstedt (Nov 28, 2025 15:35:56 GMT+1)
Email: mats.holmstedt.po@tranas.se

Svar reg plan Höglandet

Final Audit Report 2025-11-28

Created:	2025-11-25
By:	Dejan Nedic (nedic.dejan@gmail.com)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAQAA_I58UC2FS23NXfSzEnsKgjUeqWjQ2

"Svar reg plan Höglandet" History

Document created by Dejan Nedic (nedic.dejan@gmail.com)
2025-11-25 - 9:57:03 AM GMT- IP address: 178.22.207.35

Document emailed to sara.lindberg@nassjo.se for signature
2025-11-25 - 9:59:43 AM GMT

Email viewed by sara.lindberg@nassjo.se
2025-11-25 - 10:50:49 AM GMT- IP address: 178.22.207.35

Signer sara.lindberg@nassjo.se entered name at signing as Sara Lindberg
2025-11-25 - 10:54:34 AM GMT- IP address: 178.22.207.35

Document e-signed by Sara Lindberg (sara.lindberg@nassjo.se)
Signature Date: 2025-11-25 - 10:54:36 AM GMT - Time Source: server- IP address: 178.22.207.35

Document emailed to mikael.andreasson@eksjo.se for signature
2025-11-25 - 10:54:38 AM GMT

Email viewed by mikael.andreasson@eksjo.se
2025-11-26 - 8:02:59 AM GMT- IP address: 94.191.152.219

Signer mikael.andreasson@eksjo.se entered name at signing as Mikael Andreasson
2025-11-26 - 8:21:12 AM GMT- IP address: 94.191.152.219

Document e-signed by Mikael Andreasson (mikael.andreasson@eksjo.se)
Signature Date: 2025-11-26 - 8:21:14 AM GMT - Time Source: server- IP address: 94.191.152.219

Document emailed to beata.allen@aneby.se for signature
2025-11-26 - 8:21:18 AM GMT

Email viewed by beata.allen@aneby.se
2025-11-26 - 9:11:03 AM GMT- IP address: 185.205.224.79

Signer beata.allen@aneby.se entered name at signing as Beata Allen
2025-11-26 - 9:13:45 AM GMT- IP address: 185.205.224.79

Document e-signed by Beata Allen (beata.allen@aneby.se)
Signature Date: 2025-11-26 - 9:13:47 AM GMT - Time Source: server- IP address: 185.205.224.79

Document emailed to robin.wallen-nilsson@vetlanda.se for signature
2025-11-26 - 9:13:49 AM GMT

Email viewed by robin.wallen-nilsson@vetlanda.se
2025-11-28 - 10:23:56 AM GMT- IP address: 104.47.51.254

Signer robin.wallen-nilsson@vetlanda.se entered name at signing as Robin Wallén Nilsson
2025-11-28 - 10:25:24 AM GMT- IP address: 178.22.205.71

Document e-signed by Robin Wallén Nilsson (robin.wallen-nilsson@vetlanda.se)
Signature Date: 2025-11-28 - 10:25:26 AM GMT - Time Source: server- IP address: 178.22.205.71

Document emailed to therese.petersson@savsjo.se for signature
2025-11-28 - 10:25:28 AM GMT

Email viewed by therese.petersson@savsjo.se
2025-11-28 - 10:47:39 AM GMT- IP address: 94.191.136.204

Signer therese.petersson@savsjo.se entered name at signing as Therese Petersson
2025-11-28 - 1:00:01 PM GMT- IP address: 178.22.207.39

Document e-signed by Therese Petersson (therese.petersson@savsjo.se)
Signature Date: 2025-11-28 - 1:00:03 PM GMT - Time Source: server- IP address: 178.22.207.39

Document emailed to mats.holmstedt.po@tranas.se for signature
2025-11-28 - 1:00:05 PM GMT

Email viewed by mats.holmstedt.po@tranas.se
2025-11-28 - 2:34:26 PM GMT- IP address: 193.180.229.227

Signer mats.holmstedt.po@tranas.se entered name at signing as Mats Holmstedt
2025-11-28 - 2:35:54 PM GMT- IP address: 193.180.229.227

Document e-signed by Mats Holmstedt (mats.holmstedt.po@tranas.se)
Signature Date: 2025-11-28 - 2:35:56 PM GMT - Time Source: server- IP address: 193.180.229.227

Agreement completed.
2025-11-28 - 2:35:56 PM GMT

Mottagare
Region Jönköpings län
regionen@rjl.se

Remissvar - Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Tranås kommuns synpunkter

Förslagets utgångspunkter – övergripande inriktning

Utökade studie- och arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgräns är en nyckelfråga för Tranås kommun. Med de starka funktionella samband som finns mot två regioner är det inledningsvis mycket positivt att förslaget till regional transportplan för Jönköpings län har ett har ett tydligt mellanregionalt perspektiv med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, där framförallt det strategiska området ”Ett sammanlänkat län” är relevant.

Bland annat innebär detta att stärka och rusta befintliga förbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län samt nationella/internationella förbindelser. För de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resanden över länsgräns eftersträvas vidare ett likartat utbud som inom länet.

På objektsnivå har Tranås kommun i stort sett gjort samma prioriteringar som inför nuvarande plan.

Utveckling av väg 32

Framkomligheten på väg 32 har efterhand blivit en allt viktigare fråga, dels motiverat av ett ökat flöde av person- och godstransporter, dels som en följd av utvecklingen av statliga verksamheter i Eksjö, både ur arbetsmarknads- och serviceperspektiv.

Enligt förslaget har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen. På längre sikt bör återstående delar av väg 32 där det inte genomförts ÅVS utredas.

Inför kommande period förordar Tranås kommun, i enlighet med gemensamt yttrande från Höglandskommunerna, en fortsatt satsning på väg 32 och med

sträckan Sunnhultsbrunn-Traneryd som första prioritet. Om möjligt bör detta objekt ges finansiering i planförslaget.

För kännedom har Tranås kommun, i samstämmighet med Aneby kommun, yttrat sig över föreslagen länstransportplan för Östergötland enligt följande: *På väg 32 finns behov av framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder på flera sträckor, såväl i Jönköpings län som i Östergötland. Den åtgärdsvalsstudie som gjorts för sträckan Sommen – Mjölby visar att såväl trafiksäkerhet som framkomlighet har klar förbättringspotential som kan åtgärdas med enklare insatser inom ramen för den så kallade trimningspotten.*

Utveckling/behov väg 133

Inför kommande planering vill Tranås kommun även lyfta åtgärdsbehovet på väg 133 Säby - Gränna, som knyter samman väg 32 med E4:an. Det är en viktig transportled med betydande volymer och många flaskhalsar, varav passagen genom Gripenberg är den mest påtagliga. Befintlig järnvägsundergång är inte bara för smal för möten, den medger inte heller passage med tung trafik som istället är hänvisad till en av få återstående plankorsningar över järnvägen. Då en tidigare fastställd arbetsplan olyckligtvis och på felaktiga grunder upphävts av regeringen bedöms objektet ha en hög planeringsmognad då avgörande utredningar redan är utförda. Passagen bör därför aktualiseras som namngivet objekt i kommande planeringsarbete.

Jönköpingsbanan – station A6 (enligt avsiktsförklaring)

Förslaget till regional transportplan tar tydligt ställning för ett stationsläge vid A6 för att minska restiderna mellan järnvägen och viktiga målpunkter med bland annat länssjukhuset Ryhov. Tranås kommun stödjer helt detta ställningstagande.

Enligt gemensamt yttrande i Jönköpingsbanegruppen, i vilken Tranås kommun ingår, är en station vid A6/Ryhov med mötesspår en mycket prioriterad åtgärd då den förväntas öka antalet resenärer på Jönköpingsbanan samtidigt som en mötesstation mellan Jönköping och Huskvarna skapar bättre robusthet och återställningsförmåga för person- och godstågen på sträckan Jönköping–Nässjö. Ett nytt stationsläge möjliggör en effektiv och hållbar arbetspendling då området innehåller en stor mängd arbetsplatser samtidigt som befintlig station vid A6-området förväntas avvecklas för regional tågtrafik då nya sträckan Byarum-Tenhult tas i bruk.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan

Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg som godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret vilket

gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

För ombyggnad av Tranås station med uppställningsspår för vändande/stående regionaltåg söderifrån finns en fortsatt aktuell funktionsutredning utförd av Trafikverket (TRV 2016/1407). Detta är huvudsakligen en fråga att hantera inom ramen för den nationella transportplanen, men ett genomförande innebär nyttoeffekter på både nationell och regional nivå då spårkapacitet kan frigöras genom minskad belastning på huvudspåret då regionaltågen inte behöver stå på huvudspåret och inte heller behöver köra upp till Sommen alternativt Boxholm för att vända.

Gång och cykel längs statlig väg

För utbyggnad av gång- och cykelbanor har Tranås kommun sedan tidigare prioriterat sträckan Katarp – Säby – Gripenberg, där framförallt delen längs väg 32 efter genomförd mittlinjeseparering utgör en direkt avskräckande trafikmiljö för cykling. Sträckan Katarp – Säby – Gripenberg finns sedan tidigare med som namngivet objekt i den regionala cykelplanen, dock inte i högsta prioritetsklass och ingår därför inte i något av alternativen i föreslagen plan.

Trafikverket har emellertid aviserat att en ombyggnad av bron över järnvägen strax norr om Säby är planerad till 2028. Då bron är av strategisk betydelse för möjligheterna till framtida gång- och cykelväg förordar Tranås kommun att ombyggnaden sker så att en gång- och cykelbana kan anslutas.

I förslaget till regional transportplan finns en särskild pott för åtgärder som är möjliga att samplanera, där framgår att: För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med drift och underhåll eller åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras, förutsatt att de finns upptagna i aktuella planeringsstrategier.

Tranås kommun bedömer att samtliga kriterier enligt ovan är uppfyllda och då kommunen även genomfört en förstudie av den aktuella sträckan samt att den finns med (och därmed avses att genomföras) i den regionala cykelplanen bör finansiering av den extra kostnad som skulle möjliggöra en gång- och cykelbana i samband med ombyggnad av bron kunna finansieras inom ramen för denna pott.

Alternativa inriktningar

Förslaget till regional transportplan omfattar tre alternativa inriktningar: *Balans i åtgärder, Insatser för lokalt liv* samt *Satsningar i stråk*. Tranås kommun tar inte specifik ställning för något av alternativen, men konstaterar att *Balans i åtgärder* innebär störst måluppfyllelse av den regionala utvecklingsstrategin då alternativet tydligt premierar vardagsresor av både längre och kortare slag.

Samstämmigheten med den regionala utvecklingsstrategin och att detta är det alternativ som bäst motsvarar redan beslutad inriktning i nuvarande plan borgar även för en viss kontinuitet, vilket kan vara av särskilt värde i ett läge där Trafikverket nu vill skapa en möjlighet att löpande ompröva enskilda och redan beslutade objekt, vilket skulle kunna medföra omfattande konsekvenser för, bland annat, den kommunala översiktsplaneringen.

Investeringar i angränsande län

I avslutande delar redovisar förslaget till regional transportplan även större investeringar i angränsande län, bland annat Ostlänken, det vill säga nya stambanor mellan Järna och Linköping, Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Tranås kommun uppfattar detta som ett avgörande steg som öppnar för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Tranås kommun anser här att en utbyggnad av nya stambanor är en mycket angelägen satsning för Sverige som helhet då en av de stora vinsterna är en kapacitetsförstärkning av hela landets befintliga järnvägssystem och att de stora samhällsvinsterna uppstår först när hela systemet är utbyggt.

Hänvisning till andra remissvar

I övrigt hänvisar Tranås kommun till tidigare remissvar på regional cykelplan samt på förslag till trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län.

From: Peter Ringberg
Sent: 2025-12-05 12:06:29
To: Region Jönköpings län
Subject: RJL 2025/3105 Sävsjö kommuns yttrande på regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037
Attachments: Beslut KS 2025-12-02Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning .docx, Sävsjö kommuns yttrande på regional transportplan 2026-2037 RJL 20253105.docx, Höglandsgemensamt yttrande på regional transportplan 2026-2037.docx

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

Hej!

Bifogar med detta mejl Sävsjö kommuns yttrande på regional transportplan. Bifogade filer utgör

1. beslut från kommunstyrelsen den 2 december
2. Sävsjö kommuns yttrande på den regionala transportplanen
3. Kopia av det höglandsgemensamt yttrande (för signerat sådant, se yttrande från Nässjö kommun)

Jag emotser en bekräftelse på att yttrandet har diarieförts.

Med vänlig hälsning

Peter Ringberg
Samhällsbyggnadsstrateg
Kommunledningskontoret, Sävsjö kommun
Telefon: +4638215412

Webbplats: savsjo.se
Växel och reception: 0382-152 00
Öppettider, telefonnummer och besöksadresser hittar du på savsjo.se.
Information om hur Sävsjö kommun hanterar dina personuppgifter finns på savsjo.se/personuppgifter

Från: kristin.petersson1@savsjo.se <kristin.petersson1@savsjo.se>
Skickat: den 5 december 2025 11:26
Till: Peter Ringberg <peter.ringberg@savsjo.se>
Ämne: [2025/364] Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037, inklusive konsekvensbeskrivning. [ref=49077]

Hej!
Expedierar beslut med handlingar från Kommunstyrelsens sammanträde 2025-12-02

Hälsningar
Kristin Petersson

§ 166

Diarienummer: KS 2025/364

Regional transportplan för Jönköpings län 2026–2037, inklusive konsekvensbeskrivning.

Kommunstyrelsen beslutar

att ställa sig bakom det bilagda yttrandet från Sävsjö kommun på regional transportplan 2026–2037, samt

att notera informationen om ett gemensamt remissyttrande från kommunerna på höglandet.

Sammanfattning

Trafikverket tar fram en nationell transportplan. Samtidigt tar respektive region fram en regional transportplan med syfte att kunna prioritera och fördela resurser för lokala investeringar på i första hand statlig infrastruktur men även kommunal infrastruktur via medfinansiering och enskilda vägar via bidrag.

Samrådshandlingen för regional transportplan följer nu gällande regionala plan ganska väl vad gäller hur medel fördelas mellan olika åtgärder. Transportplanen utgår från alternativet ”balans i åtgärder” vilket innebär att totalt 2 362 miljoner kronor under tolvårsperioden fördelas mellan olika åtgärdsområden på följande sätt:

- 38 % av medlen går till järnvägsåtgärder
- 25 % går till större väginsatser,
- 21 % går till gång- och cykelväg,
- 7 % går till trafiksäkerhet och framkomligheter
- 7 % går till kollektivtrafikåtgärder
- 2 % går till bidrag för enskilda vägar

I kommunens egna yttrande hänvisar vi till vad kommunen framfört i tidigare yttranden på den regionala utvecklingsstrategin och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kommunen betonar vikten av en tydlig koppling mellan trafikförsörjningsprogram och transportplan, och belyser frågan om ett tågstopp i Rörvik. Därutöver föreslår kommunen en omfördelning av anvisade medel för en station Ryhov/A6 samt betonar vikten av att riksväg 30 utreds avseende ökad trafiksäkerhet och bibehållen tillgänglighet.

Kommunerna på höglandet – Tranås, Aneby, Nässjö, Eksjö, Vetlanda och Sävsjö – har formulerat ett gemensamt yttrande till Region Jönköpings län. I det höglandsgemensamma yttrandet lyfts tre åtgärdsområden fram som viktiga; utveckling av väg 32, utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda samt omfördelning av cykelåtgärder till förmån för stärkt medfinansiering till kommunerna.

Beslutsunderlag

1. Sävsjö kommuns yttrande på regional transportplan 2026-2037, kommunledningskontoret, daterat 2025-12-01
2. Höglandsgemensamt yttrande på regional transportplan 2026-2037
3. Samrådshandling Regional transportplan för Jönköpings län, Region Jönköpings län, daterad augusti 2025.
4. Missiv, remittering av Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning, Region Jönköpings län daterad 30 september 2025

Beslutet skickas till

regionen@rjl.se, Region Jönköpings län, med ämnesrad ”RJL 2025/3105, Sävsjö kommuns yttrande på regional transportplan 2026–2037”

Sävsjö kommun

Yttrande
2025-12-02

Diarienummer: 2025/364
Till: Region Jönköpings län

Sävsjö kommuns yttrande på regional transportplan 2026-2037, RJL 2025/3105

Sammanfattning

Sävsjö kommun har valt att tillsammans med höglandskommunerna Aneby, Eksjö, Nässjö, Tranås och Vetlanda gemensamt yttra sig på förslaget till regional transportplan.

Utöver detta vill Sävsjö kommun särskilt yttra sig på planförslaget utifrån några specifika punkter.

Den regionala transportplanen 2026-2037 är en av många strategiska dokument som regionen tar fram under detta år. Sävsjö kommun har yttrat sig på såväl förslagen till regional utvecklingsstrategi och regionalt trafikförsörjningsprogram.

Synpunkter på förslaget

Övergripande synpunkter

För övergripande synpunkter hänvisar vi till vårt höglandsgemensamma yttrande.

Kopplingen till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och tågstopp Rörvik

I Sävsjö kommuns yttrande på trafikförsörjningsprogrammet efterlyser vi en tydligare koppling mellan trafikförsörjningsprogram och transportplan på så sätt att trafikförsörjningsprogrammet bör kunna vara så konkret i val av önskad trafikering och behovsanalyser av investeringar att det styr innehållet i transportplanen. För Sävsjö kommuns del handlar detta specifikt om hur Rörvik ska försörjas med kollektivtrafik, att medel ska kunna tas ur den regionala transportplanen för att både utreda ett tågstopp i Rörvik och förhoppningsvis också anlägga en station för persontrafik i Rörvik.

Sävsjö kommun

Yttrande
2025-12-02

Diarienummer: 2025/364
Till: Region Jönköpings län

Järnvägsåtgärder

Det nya förslaget till regional plan följer tidigare planer på så sätt att en stor andel av ramtilldelningen går till järnvägsåtgärder, 38 % eller motsvarande 898 miljoner kronor under planperioden. Regionen visar återigen på en prioritering av järnvägen genom att välja att delfinansiera objekt som är namngivna objekt i nationell plan, för att påskynda dessa satsningar (sida 74). En förutsättning för att station Ryhov/A6 tas upp i förslaget med totalt 129 miljoner kronor ur den regionala planen är att åtgärden kommer med i den nationella planen. Nu vet vi att förslaget till nationell plan inte inkluderar station Ryhov/A6, varför anslaget ur den regionala planen har blivit något av en knäckfråga att lösa i ett sent skede.

Sävsjö kommun ser positivt på satsningar på järnvägsnätet men vill, likt Nässjö kommun, påpeka att det är med en viss oro som den regionala planens ram till stor del används för järnvägsinvesteringar som ska komma i fråga för nationell plan. Att regioner och kommuner, via avsiktsförklaringar, därtill förväntas medfinansiera projekt som i grunden är ett statligt ansvar, är ingen positiv utveckling.

Sävsjö kommun föreslår att anvisade medel för station Ryhov/A6 kopplas fritt och kan omfördelas till andra åtgärdsområden än järnväg i de fall planeringsmognad finns, som exempelvis vägåtgärderna som ”ligger över kant”. Men givetvis bör dessa frikopplade medel också kunna användas för en station i Rörvik.

Utredning riksväg 30 Stigamo-Växjö

För Sävsjö kommun är satsningar för ökad trafiksäkerhet och bibehållen tillgänglighet utmed väg 30 av största vikt för att öka tillgängligheten till kommunen. Enligt gällande plan borde stråket ha utretts 2022-2025. Sävsjö kommun anmärker att denna utredning nu måste påbörjas snarast.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Sävsjö kommun driftar genom särskilda avtal med vägsamfälligheter flera enskilda vägar i kommunen, varför vi har god kännedom om behov av investeringar på det enskilda vägnätet. Vi noterar att anvisade medel uppgår till fem miljoner kronor årligen och utgör en ytterst liten del av hela planen.

Sävsjö kommun

Yttrande
2025-12-02

Diarienummer: 2025/364
Till: Region Jönköpings län

Uppföljning av åtgärder

Sävsjö kommun välkomnar ambitionerna som lyfts fram i planen om att uppföljning av åtgärder kommer att förbättras. Genom att kommunerna i länet får större insyn i framdriften av planen kommer det att bli enklare för kommunerna att spela in relevanta synpunkter och förslag i de samverkansforum som finns etablerade och vid kommande planrevideringar.

Handläggare

Peter Ringberg
Mark- och exploateringsstrateg
Kommunledningskontoret
peter.ringberg@savsjo.se
0382-154 12

Ansvarig chef

Pierre Klasson
Kommundirektör

Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan plan Jönköpings län 2026-2037”

Inledning

Höglandskommunerna Sävsjö, Vetlanda, Nässjö, Eksjö, Aneby och Tranås har gemensamt beslutat om ett antal synpunkter att framföra gällande förslaget till Regional transportplan.

Kopplingen mellan mindre, industritäta orter och större regionala centra blir allt viktigare i takt med att industrin blir alltmer kvalificerad och kompetensförsörjningen avgörande för livaktiga företag på mindre orter. Vi behöver bra boendemiljöer och företagsamhet i hela regionen och behöver tänka framtid och nätverkssamhälle med kopplingspunkter för Ett bra liv i en attraktiv region.

I förslaget till Regional utvecklingsstrategi finns ambitionen att vara ett Sammanlänkat län med en robust infrastruktur. Där finns också ett utvecklingsmål som handlar om att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris. Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter. Vi ser positivt på detta utvecklingsmål och konstaterar att den Regionala transportplanen är ett medel för att nå det målet.

Från höglandskommunerna vill vi i detta yttrande lyfta fram följande tre åtgärdsområden som särskilt viktiga utan inbördes prioritering:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Utveckling av väg 32

En fortsatt satsning på väg 32 och **Sunnhultsbrunn-Traneryd** är angeläget. Om möjligt bör detta projekt ges finansiering i planförslaget.

Enligt planen har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen.

Riksvägarna 31/32/47 **Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda**. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt.

Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.

Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda

Utvecklingsbehovet på sträckan är väl känt. Förslaget till transportplan redovisar behovet på ett bra sätt.

Vi vill komplettera med att en ÅVS genomfördes 2020 och att åtgärdsbehovet därför bör betraktas som definierat. Med redovisat utrymme i planen som kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan, bör berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör en formell järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Omfördelning av cykelåtgärder

Förbättring för gång- och cykeltrafikanter är angeläget. Vi vill här föreslå att medfinansiering till kommunerna stärks i förhållande till satsningar längs statlig väg eftersom vi tror på fler bra projekt, större nytta och snabbare genomförande. En förutsättning är att ge kommunerna generösare villkor för medfinansiering. Exempel kan vara att öka den statliga andelen av finansieringen och att medge medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden.

Övrigt

Höglanskommunerna konstaterar att **riksväg 30 mellan Stigamo och Växjö** i nu gällande plan finns upptagen under rubriken längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025. Sävsjö kommun har lyft frågan i samverkansmöten med Trafikverket utan att någon utredning har påbörjats. I planförslaget står samma utredningsbehov kvar i samma kategori, och bör utredas 2026-2029. Höglandskommunerna vill framföra att det är viktigt att denna utredning påbörjas snarast för att skapa just planeringsmognad och möjligheter att få finansiering för åtgärder på sträckan.

Planens text om **uppföljning av planens genomförande** är mycket bra. Vi uppmuntrar till att redovisade rutiner etableras och att kommunicering även sker till kommunerna.

Therese Petersson
Sävsjö kommun

Robin Wallén Nilsson
Vetlanda kommun

Sara Lindberg
Nässjö kommun

Markus Kyllenbeck
Eksjö kommun

Beata Allen
Aneby kommun

Mats Holmstedt
Tranås kommun

2025-11-03

Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037”

Inledning

Höglandskommunerna Sävsjö, Vetlanda, Nässjö, Eksjö, Aneby och Tranås har gemensamt beslutat om ett antal synpunkter att framföra gällande förslaget till Regional transportplan.

Kopplingen mellan mindre, industritäta orter och större regionala centra blir allt viktigare i takt med att industrin blir alltmer kvalificerad och kompetensförsörjningen avgörande för livaktiga företag på mindre orter. Vi behöver bra boendemiljöer och företagsamhet i hela regionen och behöver tänka framtid och nätverkssamhälle med kopplingspunkter för Ett bra liv i en attraktiv region.

I förslaget till Regional utvecklingsstrategi finns ambitionen att vara ett Sammanlänkat län med en robust infrastruktur. Där finns också ett utvecklingsmål som handlar om att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris. Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter. Vi ser positivt på detta utvecklingsmål och konstaterar att den Regionala transportplanen är ett medel för att nå det målet.

Från höglandskommunerna vill vi i detta yttrande lyfta fram följande tre åtgärdsområden som särskilt viktiga utan inbördes prioritering:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Utveckling av väg 32

En fortsatt satsning på väg 32 och **Sunnhultsbrunn-Traneryd** är angeläget. Om möjligt bör detta projekt ges finansiering i planförslaget.

Enligt planen har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen.

Riksvägarna 31/32/47 **Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda**. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt.

Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.

Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda

Utvecklingsbehovet på sträckan är väl känt. Förslaget till transportplan redovisar behovet på ett bra sätt.

Vi vill komplettera med att en ÅVS genomfördes 2020 och att åtgärdsbehovet därför bör betraktas som definierat. Med redovisat utrymme i planen som kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan, bör berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör en formell järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Omfördelning av cykelåtgärder

Förbättring för gång- och cykeltrafikanter är angeläget. Vi vill här föreslå att medfinansiering till kommunerna stärks i förhållande till satsningar längs statlig väg eftersom vi tror på fler bra projekt, större nytta och snabbare genomförande. En förutsättning är att ge kommunerna generösare villkor för medfinansiering. Exempel kan vara att öka den statliga andelen av finansieringen och att medge medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden.

Övrigt

Höglanskommunerna konstaterar att **riksväg 30 mellan Stigamo och Växjö** i nu gällande plan finns upptagen under rubriken längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025. Sävsjö kommun har lyft frågan i samverkansmöten med Trafikverket utan att någon utredning har påbörjats. I planförslaget står samma utredningsbehov kvar i samma kategori, och bör utredas 2026-2029. Höglandskommunerna vill framföra att det är viktigt att denna utredning påbörjas snarast för att skapa just planeringsmognad och möjligheter att få finansiering för åtgärder på sträckan.

Planens text om **uppföljning av planens genomförande** är mycket bra. Vi uppmuntrar till att redovisade rutiner etableras och att kommunicering även sker till kommunerna.

Therese Petersson
Sävsjö kommun

Robin Wallén Nilsson
Vetlanda kommun

Sara Lindberg
Nässjö kommun

Mikael Andreasson
Eksjö kommun

Beata Allen
Aneby kommun

Mats Holmstedt
Tranås kommun

2025-11-03

KS § 189 Remiss: Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Dnr KS 2025/347

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att ställa sig bakom Höglandsgemensamt remissvar över ”Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037” samt

att lämna detta som Aneby kommuns remissvar till Region Jönköpings län avseende regional transportplan Jönköpings län 2026-2037.

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län fattade den 30 september 2025 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur nästan 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037.

Remisstiden för planförslaget löper fram till och med den 12 december 2025. Under denna tid finns planhandlingen tillgänglig på Region Jönköpings läns hemsida.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till regional transportplan kommer att skickas till Regeringskansliet, Landsbygds och infrastrukturdepartementet, den 20 januari 2026 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige hösten 2026.

Höglandskommunerna med Aneby, Eksjö, Nässjö, Sävsjö, Tranås och Vetlanda kommuner, har gemensamt arbetat fram ett förslag till yttrande över regionens förslag till transportplan.

Samhällsbyggnadschef Michael Wirestam föredrar ärendet.

Beslutsunderlag

Protokollsbeslut allmänna utskottet, 2025-11-17
Remissversion regional transportplan Jönköpings län 2026-2037
Tjänsteskrivelse, 2025-11-10
Höglandsgemensamt remissvar avseende regionala transportplanen 2026-2037

Beslutet skickas till

Region Jönköpings län

From: karin.johansson3@nassjo.se
Sent: 2025-12-05 10:00:40
To: Region Jönköpings län
Subject: RJL 202 5/3105 Remissvar från Nässjö kommun
Attachments: Beslut KS 2025-11-26Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037.docx, Yttrande över Regional transportplanför Jönköpings län 2026-2037.docx, Yttrande över Regional transportplan 2026-2037.docx

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

Hej!

Här kommer Nässjö kommuns yttrande över regional transportplan.

Mvh Karin Johansson

§ 136

Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Kommunstyrelsens beslut

Yttrande över förslag till Regional transportplan 2026–2037 antas.

Sammanfattning av ärendet

Nässjö kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslag till Regional transportplan 2026–2037. Remissvar ska vara lämnas till Region Jönköpings län senast den 12 december 2025.

Nässjö kommun har tagit del av planförslaget och anser att de avvägningar och prioriteringar som föreslås i stort är rimliga. Vi är dock fortsatt bekymrade över den kostnadsutveckling som sker i samtliga infrastrukturprojekt i kombination med långa ledtider för genomförande.

Yttrandet ställer sig bakom det föreslagna Alternativ Balans där fördelningen mellan de olika åtgärdsområdena är ungefär desamma som föregående planperiod för en framgångsrik långsiktig utveckling. Vi ser positivt på att utrymme skapas för järnvägsåtgärder men ser med viss oro på att den regionala planens utrymme i allt större utsträckning krävs för att järnvägsinvesteringar ska komma i fråga för nationell plan.

När det gäller järnvägsinvesteringar förespråkar Nässjö kommun att den regionala planen ska samfinansiera Tretågsstation Forserum. Objektet ger kapacitetshöjning för gods- och persontrafik på Jönköpingsbanan samt kortare restid vilket vi bedömer särskilt angeläget med tanke på att den nya järnvägen från Byarum kommer att kräva utrymme på banan. När det gäller väginvesteringar påtalar vi att framkomlighetsåtgärder på länsvägarna som sammanbinder Malmbäck-Torsvik, Flisby-Sunneränga och Vaggeryd-Nässjö är särskilt viktiga.

Vi vill också förespråka en omfördelning inom åtgärdsområde Gång- och cykelväg genom att minska utrymmet för gång- och cykel längs statlig väg till förmån för medfinansiering till kommuner. Vår uppfattning är att detta skulle ge fler projekt, större nytta genom att komma fler till del och ett snabbare genomförande.

Den Regionala transportplanen innehåller även en beskrivning av hur investeringar i trafiksäkerhet, framkomlighet och kollektivtrafikåtgärder ska hanteras. Här efterfrågar vi en större transparens från Trafikverkets sida när det gäller

prioriteringar av objekt för framför allt trafiksäkerhetsåtgärder men även en större flexibilitet när det gäller tid för genomförande av kommunala investeringar.

Avslutningsvis är det mycket positivt att Trafikverket årligen föreslås redovisa länsplanernas genomförande gällande både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året.

Ärendets tidigare behandling

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 4 november 2025, § 107.

Beslutet skickas till:
Region Jönköpings län

NÄSSJÖ KOMMUN

Kommunledningskontoret
Stina Granberg Lindor
Stina.granberglindor@nassjo.se
0380-51 81 78

Region Jönköpings län
RJL 2025/3105
regionen@rjl.se

Yttrande över remiss ”Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037”, RJL 2025/3105

Inledning

Nässjö kommun har tagit del av planförslaget och anser att de avvägningar och prioriteringar som föreslås i stort är rimliga. Vi är dock fortsatt bekymrade över den kostnadsutveckling som sker i samtliga infrastrukturprojekt i kombination med långa ledtider för genomförande. Trots en relativt väl tilltagen ram saknas ekonomiska medel och genomförandekapacitet för att utveckla transportsystemet i takt med vår regions uppsatta mål och ambitioner.

Allmänna synpunkter på bakgrundsbeskrivning

Under avsnittet ”Övergripande transportstråk genom Jönköpings län” önskar vi några förtydliganden av mer principiell karaktär:

- När det gäller det ”Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan-Bockabanan” vill vi mena att detta egentligen handlar om två ostliga stråk. Rv 47 tillhör stråket ”utmed rv 31/47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan-Vetlandabanan” och är ett eget stråk viktigt för såväl godstransporter mot Oskarshamn som arbetspendling mellan Jönköping-Nässjö-Vetlanda.

- I beskrivningen av stråk 4 vill vi också poängtera att även Bockabanan skulle vara betydelsefull för besöksnäringen med kopplingar mot Gotland om persontrafik på sträckan återupptogs.

- När det gäller stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47 bör det förtydligas att Jönköpingsbanan har en omfattande arbetspendling även mellan Jönköping och Nässjö. Stråket är också betydelsefullt för och har en stor potential för ökad arbetspendling österut mellan regioncentrat Jönköping och Eksjö/Vetlanda.

Alternativa strategier
Nässjö kommun ställer sig bakom det föreslagna Alternativ Balans utifrån de förutsättningar som getts planupprättaren. Vi ser positivt på att utrymme skapas för järnvägsåtgärder men ser med viss oro på att den regionala planens utrymme i allt större utsträckning krävs för att järnvägsinvesteringar ska komma i fråga för nationell plan. Att regioner och kommuner, via avsiktsförklaringar, därtill förväntas medfinansiera projekt som i grunden är ett statligt ansvar, är ingen positiv utveckling.

Vi vill också förespråka en omfördelning inom åtgärdsområde Gång- och cykelväg genom att minska utrymmet för gång- och cykel längs statlig väg till förmån för medfinansiering till kommuner. Vår uppfattning är att detta skulle ge fler projekt, större nytta genom att komma fler till del och ett snabbare genomförande. En förutsättning för upparbetning av medlen under perioden är att ge kommunerna generösare villkor genom att öka den statliga andelen av finansieringen. Medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden skulle också kunna medges.

Järnvägsinvesteringar
Ett utrymme om 129 Mkr kommer att frigöras inom åtgärdsområde Järnväg eftersom Station Ryhov/A6 inte prioriterats i Nationell plan.

Även objektet Tretågsstation Forserum (123 Mkr) har prövats men inte prioriterats i den nationella planen. Objektet ger kapacitetshöjning för gods- och persontrafik på Jönköpingsbanan samt kortare restid vilket vi bedömer särskilt angeläget med tanke på att den nya järnvägen från Byarum kommer att kräva utrymme på banan. Nässjö kommun föreslår att delar av de 129 Mkr som frigörs kan samfinansiera ett genomförande. De statliga medlen kan tas ur exempelvis Näringslivspotten och pott för Trimningsåtgärder i den nationella planen (se även Nässjö kommuns inspel till region Jönköpings län över Nationell plan).

Tillsammans med övriga Höglandskommuner har vi också diskuterat att nyttja medlen till ytterligare åtgärder kopplade till Vetlandabanan eller rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd. För ett mer utförligt resonemang kring detta hänvisas till vårt Höglandsgemensamma yttrande.

I de dialoger som förts mellan Region Jönköpings län och länets kommuner, har också alternativet att fullfinansiera Station Ryhov/A6 i regional plan diskuterats. Detta alternativ avvisar vi helt av flera skäl. Ett uppenbart skäl är att den regionala planen då inte längre skulle vara en plan med ”Åtgärder i balans” och att planens Miljökonsekvensbeskrivning inte längre skulle vara relevant. Ett annat uppenbart skäl är att andra angelägna och prioriterade satsningar inte längre skulle inrymmas i planen.

Väginvesteringar
Prioriteringar är nödvändiga men samtidigt är det mycket olyckligt att en stor del av länets viktiga vägar hamnar utanför den regionala planen. Förhoppningen är att

Postadress	Besöksadress	Telefon (v)	Telefax	Bankgiro	Org. nr.	E-postadress
571 80 Nässjö	Rådhusgatan 28	0380-51 80 00	0380-133 90	5886-9868	212 000-0548	kommunstyrelsen@nassjo.se

Trafikverkets medel för underhåll och trimningsåtgärder ändå ska förbättra situationen något. I Nässjö kommun är framkomlighetsåtgärder på länsvägarna som sammanbinder Malmbäck-Torsvik, Flisby-Sunneränga och Vaggeryd-Nässjö särskilt viktiga.

Torsvik omfattar idag ett stort verksamhetsområde och expanderar dessutom kraftigt. För att underlätta arbetspendling och ge bra förutsättningar för en breddad arbetsmarknad borde en standardhöjning av vägen vara prioriterad.

I det befintliga vägnätet saknas en bra tvärförbindelse mellan riksvägarna 40 och 32. Både för den inomregionala pendlingen och för långväga transporter är det angeläget med en sådan förbindelse av god standard. Särskilt sträckan Sunneränga-Flisby är angelägen att åtgärda då standarden idag är väldigt låg.

Även tvärförbindelsen mellan Vaggeryd och Nässjö har stora brister. Vägförbindelsen behövs för att vidga arbetsmarknadsregionen men framför allt för att skapa en säkrare trafikmiljö. Situationen kommer att förbättras när elektrifieringen av järnvägen Värnamo-Nässjö genomförts, men det ligger fortfarande relativt långt fram i tiden.

Gång- och cykelinvesteringar
Att bygga gång- och cykelvägar längs statlig väg är väldigt kostsamt. Trots att nivån för den kommunala medfinansieringen sänkts till 10 procent verkar det som att framdriften i planen fortfarande är låg. Även här har vi tillsammans med övriga Höglandskommuner enats om förslaget att omfördela medlen inom åtgärdsområde Gång och cykel så att en större del av medlen nyttjas till medfinansiering till kommuner. Vi anser som tidigare nämnts att detta skulle ge förutsättningar för fler projekt och nyttor som kommer fler till del. Vi ser också att genomförandetiden för dessa projekt är betydligt kortare än vid byggnation längs statlig väg. Att åtgärderna skall genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för är ett krav som är förståeligt. Dock vill vi skicka med att bedömningen behöver vara något pragmatisk eftersom oförutsedda händelser kan inträffa även i kommunala anläggningsprojekt**.**

Om mer medel läggs på kommunal medfinansiering är vårt förslag att det statliga bidraget på 50 procent ska öka för att fler kommuner ska ha möjlighet att genomföra angelägna projekt.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet
Behoven inom detta åtgärdsområde är stora. I princip alla Nässjö kommuns tätorter berörs av statlig infrastruktur som löper igenom eller i direkt anslutning till orternas kärnor. Den ambition som anges gällande genomförandetakt och standard är positiv. Vi ställer oss även bakom grunder för prioritering inom åtgärdsområdet.

Dock upplever vi en otydlighet i processen för identifiering och prioritering av åtgärder. Nässjö kommun efterfrågar därför ett mer gemensamt, transparent och framåtsyftande arbetssätt där analyser, bedömningar, målsättningar och planer för vägnätet redovisas tydligare och mer öppet.

Postadress	Besöksadress	Telefon (v)	Telefax	Bankgiro	Org. nr.	E-postadress
571 80 Nässjö	Rådhusgatan 28	0380-51 80 00	0380-133 90	5886-9868	212 000-0548	kommunstyrelsen@nassjo.se

NÄSSJÖ KOMMUN

Kollektivtrafikåtgärder
Nässjö kommun har under många år haft en god planering för att i första hand arbeta med tillgänglighetsanspassning av hållplatser. De grunder för prioritering som föreslås i remissen bedöms som relevanta. Att åtgärderna skall genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för är ett krav som är förståeligt. Dock vill vi skicka med att bedömningen behöver vara något pragmatisk eftersom oförutsedda händelser kan inträffa även i kommunala anläggningsprojekt**.**

Regionala utredningsbehov
Grunderna för prioritering av brister för utredning är bra. Region Jönköpings län har därför en viktig roll när det gäller att stötta berörda kommuner i våra dialoger med Trafikverket. Detta menat som ett medskick inför kommande planperiod då utredningen gällande rv 30 som skulle utförts 2022-2025 inte är påbörjad ännu. En konsekvens kan bli att andra angelägna utredningar, för att erhålla planeringsmogna objekt, skjuts på framtiden p g a otillräcklig utredningskapacitet hos Trafikverket.

Nässjö kommun har i tidigare planrevideringar påtalat behovet av trafiksäker mötesfri väg på rv 31/47, sträckan Gisshult-Ekenässjön. Vi ser därför väldigt positivt på att planen nu föreslår att bristerna på sträckan, med förlängning till Vetlanda, ska utredas. Med tanke på långa ledtider så bör även denna utredning ske under perioden 2026-2029.

Uppföljning av planens genomförande
Vi vill instämma i remissförslagets konstaterande att återkommande rutiner för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefullt för alla inblandade parter och också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Det är därför mycket positivt att Trafikverket årligen föreslås redovisa länsplanernas genomförande gällande både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. Nässjö kommun har också, genom bl a det regionala infrastrukturnätverket, fått ta del av Trafikverkets presentationer gällande pågående och planerade projekt. Vi saknar dock fortfarande en transparent redovisning från Trafikverket gällande ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena. Detta efterfrågas under kommande planperiod.

NÄSSJÖ KOMMUN
2025-10-30

Stina Granberg Lindor
Utvecklingschef
Kommunledningskontoret

Postadress	Besöksadress	Telefon (v)	Telefax	Bankgiro	Org. nr.	E-postadress
571 80 Nässjö	Rådhusgatan 28	0380-51 80 00	0380-133 90	5886-9868	212 000-0548	kommunstyrelsen@nassjo.se

TJÄNSTESKRIVELSE
Diarienummer KS 2025/231
2025-10-31

Kommunledningskontoret
Stina Granberg Lindor
stina.granberg-lindor@nassjo.se
0380-51 81 78

Kommunstyrelsen

Yttrande över Regional transportplan 2026-2037

Sammanfattning

Nässjö kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslag till Regional transportplan 2026-2037. Remissvar ska vara lämnas till Region Jönköpings län senast den 12e december 2025.

Nässjö kommun har tagit del av planförslaget och anser att de avvägningar och prioriteringar som föreslås i stort är rimliga. Vi är dock fortsatt bekymrade över den kostnadsutveckling som sker i samtliga infrastrukturprojekt i kombination med långa ledtider för genomförande.

Yttrandet ställer sig bakom det föreslagna Alternativ Balans där fördelningen mellan de olika åtgärdsområdena är ungefär desamma som föregående planperiod för en framgångsrik långsiktig utveckling. Vi ser positivt på att utrymme skapas för järnvägsåtgärder men ser med viss oro på att den regionala planens utrymme i allt större utsträckning krävs för att järnvägsinvesteringar ska komma i fråga för nationell plan.

När det gäller järnvägsinvesteringar förespråkar Nässjö kommun att den regionala planen ska samfinansiera Tretågsstation Forserum. Objektet ger kapacitetshöjning för gods- och persontrafik på Jönköpingsbanan samt kortare restid vilket vi bedömer särskilt angeläget med tanke på att den nya järnvägen från Byarum kommer att kräva utrymme på banan. När det gäller väginvesteringar påtalar vi att framkomlighetsåtgärder på länsvägarna som sammanbinder Malmbäck-Torsvik, Flisby-Sunneränga och Vaggeryd-Nässjö är särskilt viktiga.

Vi vill också förespråka en omfördelning inom åtgärdsområde Gång- och cykelväg genom att minska utrymmet för gång- och cykel längs statlig väg till förmån för medfinansiering till kommuner. Vår uppfattning är att detta skulle ge fler projekt, större nytta genom att komma fler till del och ett snabbare genomförande.

Den Regionala transportplanen innehåller även en beskrivning av hur investeringar i trafiksäkerhet, framkomlighet och kollektivtrafikåtgärder ska hanteras. Här efterfrågar vi en större transparens från Trafikverkets sida när det gäller prioriteringar av objekt för framförallt trafiksäkerhetsåtgärder men även en större flexibilitet när det gäller tid för genomförande av kommunala investeringar.

Avslutningsvis är det mycket positivt att Trafikverket årligen föreslås redovisa länsplanernas genomförande gällande både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året.

Förslag till beslut

Yttrande över förslag till Regional transportplan 2026-2037 antas.

Beslutet skickas till

Stina Granberg Lindor

Kommunledningskontoret

Stina Granberg Lindor
Utvecklingschef

Höglandsgemensamt remissvar till Region Jönköpings län över ”Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037”

Inledning

Höglandskommunerna Sävsjö, Vetlanda, Nässjö, Eksjö, Aneby och Tranås har gemensamt beslutat om ett antal synpunkter att framföra gällande förslaget till Regional transportplan.

Kopplingen mellan mindre, industritäta orter och större regionala centra blir allt viktigare i takt med att industrin blir alltmer kvalificerad och kompetensförsörjningen avgörande för livaktiga företag på mindre orter. Vi behöver bra boendemiljöer och företagsamhet i hela regionen och behöver tänka framtid och nätverkssamhälle med kopplingspunkter för Ett bra liv i en attraktiv region.

I förslaget till Regional utvecklingsstrategi finns ambitionen att vara ett Sammanlänkat län med en robust infrastruktur. Där finns också ett utvecklingsmål som handlar om att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris. Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter. Vi ser positivt på detta utvecklingsmål och konstaterar att den Regionala transportplanen är ett medel för att nå det målet.

Från höglandskommunerna vill vi i detta yttrande lyfta fram följande tre åtgärdsområden som särskilt viktiga utan inbördes prioritering:

- Utveckling av väg 32
- Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda
- Omfördelning av cykelåtgärder

Utveckling av väg 32

En fortsatt satsning på väg 32 och **Sunnhultsbrunn-Traneryd** är angeläget. Om möjligt bör detta projekt ges finansiering i planförslaget.

Enligt planen har bristerna på väg 32 norr om Eksjö utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering. Det är angeläget att få en redovisning av helheten och vad som har legat till grund för prioriteringen.

Riksvägarna 31/32/47 **Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda**. På den aktuella sträckan samsas tre riksvägar och är en av länets mest trafikerade vägavsnitt.

Vi ser positivt på att planen anger att bristerna på sträckan bör utredas i en ÅVS. Utredningen bör även ta med Västerleden förbi Vetlanda till punkten där väg 31 och 47 går skilda vägar.

Utveckling av järnvägen Nässjö-Vetlanda

Utvecklingsbehovet på sträckan är väl känt. Förslaget till transportplan redovisar behovet på ett bra sätt.

Vi vill komplettera med att en ÅVS genomfördes 2020 och att åtgärdsbehovet därför bör betraktas som definierat. Med redovisat utrymme i planen som kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan, bör berörda parter träffas skyndsamt för att lägga en strategi för fortsatt genomförande. Under planperioden bör en formell järnvägsplan upprättas som behövs för genomförande av sista etappen som är elektrifiering.

Omfördelning av cykelåtgärder

Förbättring för gång- och cykeltrafikanter är angeläget. Vi vill här föreslå att medfinansiering till kommunerna stärks i förhållande till satsningar längs statlig väg eftersom vi tror på fler bra projekt, större nytta och snabbare genomförande. En förutsättning är att ge kommunerna generösare villkor för medfinansiering. Exempel kan vara att öka den statliga andelen av finansieringen och att medge medfinansiering av cykelåtgärder i nya exploateringsområden.

Övrigt

Höglanskommunerna konstaterar att **riksväg 30 mellan Stigamo och Växjö** i nu gällande plan finns upptagen under rubriken längre stråk med brister som bör utredas 2022-2025. Sävsjö kommun har lyft frågan i samverkansmöten med Trafikverket utan att någon utredning har påbörjats. I planförslaget står samma utredningsbehov kvar i samma kategori, och bör utredas 2026-2029. Höglandskommunerna vill framföra att det är viktigt att denna utredning påbörjas snarast för att skapa just planeringsmognad och möjligheter att få finansiering för åtgärder på sträckan.

Planens text om **uppföljning av planens genomförande** är mycket bra. Vi uppmuntrar till att redovisade rutiner etableras och att kommunicering även sker till kommunerna.

Therese Petersson
Sävsjö kommun

Robin Wallén Nilsson
Vetlanda kommun

Sara Lindberg
Nässjö kommun

Mikael Andreasson
Eksjö kommun

Beata Allen
Aneby kommun

Mats Holmstedt
Tranås kommun

2025-11-03

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.764

Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till regional transportplan Jönköpings län

Ärendebeskrivning

Region Jönköpings län håller på att ta fram en ny regional transportplan för perioden 2026–2037. Värnamo kommun har fått förslaget på remiss.

Sammanfattning av förslaget

Transportinfrastruktur utgör en viktig grundförutsättning för ett välfungerande och långsiktigt hållbart samhälle. Det påverkar vardagen för medborgare, näringslivets konkurrenskraft och regionens långsiktiga attraktivitet.

För att kombinera nationella och lokala behov är planeringen av den statliga transportinfrastrukturen uppdelad på två planer, nationell och regional plan

Nationella planen för transportinfrastrukturen upprättas av Trafikverket och beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den regionala transportplanen, som även kallas länsplan, upprättas av regionen och fokuserar på lokala och regionala prioriteringar och behov.

Transportplanerna sträcker sig över en tolvårsperiod men uppdateras vart fjärde år. Tidsramen innebär att planerna behöver vara både långsiktiga och flexibla. Tidsramen är uppdelad i tre delar:
första delen, år 1–3, Innehåller åtgärder och objekt som är färdigplanerade och redo för byggstart.
andra delen, år 4–6, Innehåller åtgärder och objekt som ska förberedas för byggstart.
tredje delen, år 7–12, Innehåller nya objekt som är ska utredas vidare.

Postadress
Kommunledningsförvaltningen
Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter
Stadshuset, Kyrktorget 1, Värnamo
Telefon: 0370-37 70 00
Telefax: 0370-37 77 11

E-post
kontaktcenter@varnamo.se
Webbplats
kommun.varnamo.se

Organisationsnummer
212000-0555
Bankgiro
141-7195

I länets regionala utvecklingsstrategi (RUS) är det framför allt det strategiska området, ett sammanlänkat län som är relevant att koppla till transportplanen. Inom de andra strategiska områdena, ett attraktivt län och ett kompetent län, finns det vissa utvecklingsmål som kan vara relevanta för planen. Även om dessa utvecklingsmål är relativt allmän formulerade utgör de underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i transportplanens konsekvensbeskrivning.

Planens ekonomiska förutsättningar bygger på en årlig ramtilldelning. Planupprättaren behöver därför ta hänsyn till ramtilldelningen vid planering av åtgärder och åtgärdsområden. Detta innebär att också att investeringar behöver fördelas strategiskt över hela planperioden, eftersom ekonomin ofta inte tillåter flera stora objekt samtidigt.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Alternativen benämns, Balans i åtgärder, Insatser för lokalt liv och Satsningar i stråk

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

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

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

I den samlade bedömningen och utvärderingen av de tre framtagna planalternativen är det scenariot Balans av åtgärder det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och utpekade mål i länets regionala utvecklingsstrategi (RUS).

Planeringsalternativet betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region

Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Synpunkter på förslaget till regional transportplan

Vi tycker att planeringsalternativet Balans av åtgärder är ett bra val och att det finns en bra avvägningen mellan de projekt som är med i den ekonomiska sammanställningen av investeringar för detta alternativ.

Om något av projekten som är med bland investeringarna inte skulle bli av, till exempel på grund av avsaknad av kommunal medfinansiering, så tycker vi att projektet mötesspår Malmbäck som finns med i alternativet ”Satsningar i stråk” ska prioriteras.

Detta projekt ligger i linje med det arbete som redan pågår med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Nässjö. Mötesspår i Malmbäck är också en viktig pusselbit för att kunna nå en av målsättningarna i JLTs trafikförsörjningsprogram, att skapa timmestrafik mellan kommunhuvudorter.

Vi tycker att ett arbete/planering för att elektrifiera järnvägssträckan Värnamo-Smålandsstenar med en fortsättning över läns-/regiongränsen till Halmstad ska påbörjas under programperioden. Järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop regionen med hamnen i Halmstad.

Vår bedömning är att det inom en ganska snar framtid kommer att ske ett flertal etableringar både norr om Värnamo, runt Hörle och i Klevshult. Det är därför viktigt att det finns väl utbyggd kollektivtrafik som trafikerar väg 846 på denna sträcka. Vi ser även ett behov av att få till ett tågstopp vid Hörle.

Ombyggnation av Rv 27 på sträckan Bredasten-Ulås och förbi Bor finns med bland investeringarna. Inom programperioden bör även planeringen för att fortsätta ombyggnationen av Rv 27 på sträckan från Bor och ner till korsning med mellan Rv 27 och 25 inledas.

Regionen har antagit en regional cykelstrategi för Jönköpings län. Visionen och det regionen vill uppnå är att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel. Ett av målen i strategin är att fler korta vardagsresor ska ske med cykel och för att uppnå detta så måste

cykelbarheten längs vägarna öka för, så det är tryggt och säkert att cykla. För att uppnå målet är det viktigt med den statliga medfinansieringen för trygghetsfrämjande åtgärder längs det kommunala vägnätet, men det innebär också att Trafikverkets behöver ta ett större ansvar genom att aktivt arbeta med att öka cykelbarheten längs det statliga vägnätet.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över förslaget till regional transportplan för Jönköpings län, perioden 2026-2037.

I tjänsten

Conny Eskilson
Kvalificerad utredare

From: Kommunstyrelseförvaltningen
Sent: 04 dec 2025 03:37:28 +01:00
To: Samhällsutvecklingsförvaltningen;Region Jönköpings län
Cc:
Subject: Expediering protokoll KS KS.2025.159 RJL 202 5/3105 Gislaveds kommun

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.
Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

Hej,

Beslut expedieras till er.

Med vänlig hälsning

Oscar Myhrberg
Administratör

Kommunstyrelseförvaltningen
Gislaveds kommun
332 80 Gislaved
Besöksadress: Stortorget 1
Telefon: 0371-811 43

Tänk på att korrespondens med kommunen oftast är offentlig.
Läs mer på: gislaved.se/ompersonuppgifter

Ärende hos kommunen: KS.2025.159
Mottagare:
Samhällsutvecklingsförvaltningen[samhallsutvecklingsnamnden@gislaved.se];[regionen@rjl.se];
Datum: 2025-12-04 16:37:28

Avsändare: kommunstyrelsen@gislaved.se

GISLAVEDS KOMMUN

2025-11-04

Yttrande 1(2)

Ert diarienr: RJL 202 5/3105
Vårt diarienr: KS.2025.159

Diariet Region Jönköping

Svar på remiss
Remiss - Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037

Förslag till regional transportplan för Jönköpings län för perioden 2026 - 2037 är nu ute på remiss, där Gislaveds kommun är en av remissinstanserna. Inledningsvis vill kommunen berömma Region Jönköpings län för dokumentet som sådant, där stora förbättringar har gjorts i jämförelse med tidigare dokument, både i termer av struktur och upplägg.

Gislaveds kommun avser att lämna följande inspel avseende innehållet. Rubrikerna nedan saknar inbördes prioriteringsordning.

Riksväg 27 - befintligt objekt

Riksväg 27 fyller viktiga funktioner för interregional, regional och lokal tillgänglighet för Gislaveds kommun. Att sträckan Anderstorp - Bredaryd finns med under kategorin "större väginvesteringar" med bland annat mittseparering ser Gislaveds kommun positivt på. Genomförande av åtgärderna skulle förbättra både framkomligheten och trafiksäkerheten längs vägen i fråga. Gislaveds kommun vill också lyfta vikten kopplat till framtida utredningsbehov, och vikten av att övriga "delsträckor" av riksväg 27 utreds under planperioden. Gislaveds kommun är en del av samverkan kring stråket Borås-Värnamo, där en gemensam bild finns om att utveckla stråket, som denna investering är en del av.

Gislaveds kommun ser positivt på att transportinfrastrukturen inom länet förbättras generellt. Det kan dock diskuteras utifrån ett mer principiellt perspektiv hur frågan kring investeringar över kant berörs i den regionala planeringen. I fallet för sträckan Anderstorp - Bredaryd är detta en större vägåtgärd som finns med i nu gällande regional plan. Att större investeringar flyttar mellan planperioder samt att andra investeringar i samma kategori tillkommer leder till en osäkerhet hos kommunerna.

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

Genomförbarhet i regional transportplan

Planprocesser inom utvecklingen av transportinfrastrukturen är långa och komplexa, och det krävs mycket tid och resurser för att enskilda projekt ska nå produktion. Gislaveds kommun vill dock lyfta att inga objekt från den nu gällande planen har slutförts och öppnat för trafik i och med denna revideringen, vilket talar för brister i genomförandet av regional transportplan. I remissversionen av regional transportplan får dessa frågor ett ökat fokus, vilket Gislaveds kommun välkomnar.

Regionala brister för utredning

Att åtgärda samtliga brister inom transportinfrastrukturen under enskilda planperioder kommer inte vara möjligt. Gislaveds kommun ser positivt på flera av de stråk och avsnitt som lyfts i remissversionen under "Regionala utredningsbehov", och att ambitionen om en "beredskap" med planeringsmogna investeringar till kommande planperioder finns. Exempel på detta som lyfts med relevans för Gislaveds kommun är för samtliga delar av riksväg 27 som berörs under kapitlet, samt för stråket Värnamo - Smålandsstenar - Halmstad. I det sistnämnda fallet är HNJ-banan särskilt angelägen för Gislaveds kommun, där en fortsatt elektrifiering och upprustning även efter Värnamo är centralt för kommunen på kort och lång sikt. För riksväg 27 finns en aktiv struktur genom stråksamverkan, som skulle vara en lämplig kontext för framtida utredningar. Här är det av stor vikt att samtliga aktörer på kommunal, regional och statlig nivå är involverade.

Likt för genomförbarheten av redan beslutade investeringar är det av stor vikt att dessa utredningar genomförs under de tidsramar som nämns i remissversionen, och att en tydlig plan finns för genomförandet av dessa utredningar. Gislaveds kommun är gärna delaktiga i detta arbetet.

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

Ks §222 Dnr: KS.2025.159 1.9.1

Svar på remiss Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Beslut
Kommunstyrelsen beslutar att anta yttrande, daterat den 4 november 2025, över remiss Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037, samt att överlämna det till Region Jönköpings län.

Ärendebeskrivning
En del av den nationella planprocessen för åtgärder i den allmänna transportinfrastrukturen är de regionala transportplanerna, där respektive region har ansvaret att prioritera satsningar på den regionala transportinfrastrukturen.

För tidigare nämnda planperiod är den ekonomiska ramen för Jönköpings län 2 362 miljoner kronor. Inom denna ram ingår en rad olika kategorier av satsningar på transportinfrastrukturen inom länet i olika former. Detta inkluderar större väg- och järnvägssatsningar, gång- och cykelvägsåtgärder längs statlig väg, medfinansiering till åtgärder för kommuner samt bidrag till enskilda vägar. Gislaveds kommun har en större investering med i den regionala transportplanen som direkt berör det geografiska området för kommunen, detta sträckan Anderstorp - Bredaryd.

I kommunens remissvar lyfts följande rubriker:
- Riksväg 27 - befintligt objekt
- Genomförbarhet i regional transportplan
- Regionala brister för utredning

Samhällsutvecklingsförvaltningen föreslår att anta yttrandet.

Kommunstyrelsens allmänna utskott beslutade den 12 november 2025, §136, föreslå att anta yttrande, daterat den 4 november 2025, över remiss Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037, samt att överlämna det till Region Jönköpings län.

Beslutsunderlag
Region Jönköpings län - remissversion Regional transportplan Jönköpings län 2026-2037.
Svar på remiss Regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037, daterat den 4 november 2025.
Samhällsutvecklingsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad den 4 november 2025.
Kommunstyrelsens allmänna utskotts protokoll den 12 november 2025, §136.

Yrkanden
Jonas Ericson (M), Charlotte Ström (WeP), Kenneth Magnusson (C), Lenja Sharif (L), Evagelos Varsamis (S), Stefan Nylén (SD), Johnny Pettersson (MiG): bifall till kommunstyrelsens allmänna utskotts förslag.

Ks §222 (forts.)

Propositionsordning
Ordföranden ställer proposition på Jonas Ericsons (M) m.fl. yrkande och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt kommunstyrelsens allmänna utskotts förslag.

Beslutet skickas till:
Samhällsutvecklingsförvaltningen
Region Jönköpings län

From: *Tomas Björnsson*
Sent: *2025-12-02 11:00:52*
To: *Region Jönköpings län*
Cc: *Lars Lindfors; Bosse Bergenholtz; Bosse Bergenholtz*
Subject: *Naturskyddsföreningen, yttrande över reg transportplan RJL 2025/3105*
Attachments: *Naturskyddsföreningen-2025-12-02-Yttrande över cykling i Reg transportplan för Jönköping Dnr-RJL 2025-3105.pdf*

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

Översänder ett yttrande från Naturskyddsföreningen Jönköpings län i detta ärende.

V.g. Bekräfta mottagandet.

För Naturskyddsföreningen Jönköpings län

Vänliga hälsningar
Tomas Björnsson
(Kontaktperson i detta ärende)

Lunds Naturskyddsförening, lund.naturskyddsforeningen.se
Tfn: 0708 - 13 81 58
Lunds Naturskyddsförening är en ideell förening som sprider kunskap och skapar opinion på natur- och miljövårdens områden.
Läs mera: lund.naturskyddsforeningen.se/material/
Cykelkarta.se

Virusfri.www.avast.com

Region Jönköping
Box 1024, 551 11 Jönköping
regionen@rjl.se

Yttrande över ”Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037”, cykelinfrastruktur.

Dnr: RJL 2025/3105

Sammanfattning

Den regionala transportinfrastrukturplanens prioriteringsunderlag till cykelplan tar upp ett antal åtgärder för att förstärka infrastrukturen för cyklister. Förslagen är många och goda, men att genomföra dem enligt planen på tolv år tar alldeles för lång tid. Planen bör omfördela medel från vägbyggen till cykelbanor så att de senare kan byggas ut på några få år.

Konkreta förslag finns på cykelkarta.se i lagret Cykelplan samt nedan.

Bakgrund

I Region Jönköpings cykelplan analyseras förutsättningarna på ett förtjänstfullt sätt. Dock ska möjligheten för Jönköping att utvecklas som turistmål för cyklister inte underskattas i en framtid där turismen vänder från ett allt hetare Medelhavsområde till våra trakter.

Klimatvinsten av att cykla är större än vad som framkommer i beräkningar som grundar sig på pendling. Pendlingen utgör bara runt hälften av alla resor, resor för service och fritid är också många (Trafa, resvaneundersökningar). De klimatvinster som dessutom kan åstadkommas genom att även ett litet antal människor cyklar några dagar på semestern i stället för att flyga är stora.

Både de cyklister som vill ta cykeln som fordon under en flerdagarstur och de som bara vill ta en tur en vacker sommardag behöver infrastruktur så att man vågar ge sig ut utan att hamna på trafikerade vägar. De stora behoven av ny infrastruktur ligger ofta längs det statliga vägnätet och i närheten av tätorter.

Beräkningarna av i vilken utsträckning det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut infrastrukturen bör bygga på ett klimatperspektiv. Under den tid som ligger inom planen kommer den globala medeltemperaturen med största sannolikhet att nå 1,7 grader över förindustriell tid. Det kommer att ha stor inverkan på hur människor reser både till vardags och hur och var de väljer att semestra.

De beräkningar som i dag görs av s.k. restidsvinster som grund för utbyggnad av infrastrukturen är direkt missvisande. Det finns inga restidsvinster. Resvaneundersökningar både i Sverige och i många andra länder visar att människor lägger cirka en timme om dagen till att förflytta sig. Denna timme är

konstant över alla år man har mätt. Tanken att det uppstår en restidsvinst när man bygger ut infrastrukturen motsägs av detta faktum.

Om vägnätet byggs ut så att det går fortare att resa kommer människor att resa längre sträckor. Den tid man tycks spara används för ytterligare förflyttningar. På sikt får det människor att flytta längre från arbetet. Byggs vägnätet ut så ökar resandet. Det är ohållbart ur ett klimatperspektiv. Även om alla fordon skulle vara eldrivna så kräver tillverkning och underhåll av fordonsflottan resurser som blir allt knappare.

Beslut om stora infrastrukturprojekt bör grundas på människors intressen på lång sikt, inte på deras åsikter för stunden.

I beräkningen av de samhällsekonomiska vinsterna med ökad cykling bör man även ta hänsyn till hälsofördelarna, motion är positiv och leder till lägre sjukvårdskostnader. Det noteras i en stor antologi (”City cycling”, MIT 2012) som att ”fördelarna av bättre hälsa är svåra att mäta och därför bortser man från dem”. Även sådana fördelar bör dock vägas in i beslut.

Det är också viktigt att både naturreservat och kulturella målpunkter enkelt kan nås per cykel. Flera av reservaten ligger nära tätorter, vilket understryker vikten av att det finns cykelbanor som kopplar ihop tätorterna med det lågtrafikerade vägnätet. Speciellt ska de kunna nås av skolor för undervisning och utflykter.

Förslag

För att ge konkreta förslag på utbyggnader har kartan ”cykelkarta.se” försetts med ett lager ”Cykelplan”. Detta förslag utgår från idéerna i Region Skånes ”Stråk- och vägvisningsplan” från 2019. Där föreslås att det bör finnas en vägvisning mellan alla kommuncentra.

Cykelkartans cykelplan visar på ett översiktligt plan dessa möjliga förbindelser mellan kommuncentra i södra Sverige. Befintliga cykelbanor på sträckorna visas som en gul linje med röd kant, lågtrafikerade vägar med grönt och nödvändiga utbyggnader med blått. Ljust blå färg på vägen betyder en relativt billig åtgärd (t ex asfaltering av en enskild väg med bidrag), medan mörkblå färg visar vägar där det krävs en ny cykelbana. Detaljerna ska ses som en skiss. (Förstora kartan så visas fler detaljer och då fler förslag på utbyggnader.)

Förslagen på cykelkarta.se bygger på de föreslagna utbyggnaderna i infrastrukturplanen, kompletterat med ytterligare några för att nå målet om att kunna knyta samman alla kommuncentra. Se lista nedan.

Kostnaderna för utbyggnaderna i cykelkarta.se ligger för Jönköpings del på cirka 1 050 Mkr, varav två tredjedelar bör ha högsta prioritet och genomföras inom några få år.

För Naturskyddsföreningen i Jönköpings län

Lars Lindfors, ordförande, lars.lindfors@naturskyddsforeningen.se

Kontaktperson: Tomas Björnsson, cicero@rtb.se
Om cykelplanen, se https://lund.naturskyddsforeningen.se/cykling/

Objektlista. Not: För ”nyGC” (cykelbana) längs statliga vägar budgeteras 10 Mkr/km, för kommunala i allmänhet något mindre. För en enskild väg utan driftbidrag krävs ett avtal om nyttjade samt ofta en upprustning, speciellt för banvallar, kombinerad med asfaltering. För en planskild korsning budgeteras ett fast pris.

Namn på utbyggnad	Vägh	Trafik	Bredd	Längd	Prio	Pris	Mkr	Kat	Åtgärd
Aneby-StorgNorr-nyGC-971	Statlig	1892	6,5	392	2	10	3,9	4	nyGC
Gislaved-AnderstRefteleBanv-uppr+asfalt	Enskild		2,8	10019	1	1,2	12	2	uppr+asfalt
Gislaved-BurserydÅtterås-nyGC-576	Statlig	1734	8	5060	3	10	50,6	4	nyGC
Gislaved-RefteleStrandfors-nyGC-153'	Statlig	3691	8	133	1	3	0,4	3	nyGC
Gislaved-Refteleteget-avtal+asfalt	Enskild		3,2	1212	1	1,2	1,5	2	avtal+asfalt
Gislaved-RefteleÖlmestadsv-avtal	Enskild		3,5	677	1	0,2	0,1	1	avtal
Gislaved-SmlstnÅtteråsVäst-avtal+asfalt	Enskild		3,5	242	2	1,2	0,3	2	avtal+asfalt
Gislaved-SmålandsstBoarpsv-avtal+asfalt	Enskild		4,25	1365	1	1,2	1,6	2	avtal+asfalt
Gislaved-SmålandsstVJvg-nyGC-153	Statlig	2620	9	406	1	5	2	3	nyGC
Gislaved-SmålandsstÅtterås-avtal+asfalt	Enskild		2,75	2394	2	1,2	2,9	2	avtal+asfalt
Gislaved-SmålstenVillstad-avtal+asfalt	Enskild		4	3783	1	1,2	4,5	2	avtal+asfalt
Gislaved-VillstadKappeled-avtal+asfalt	Enskild		3,5	2337	1	1,2	2,8	2	avtal+asfalt
Gnosjö-Anderstorpsv-nyGC	Enskild		9	327	1	0,4	0,1	1	nyGC
Gnosjö-HillerstorpMarås-nyGC-151	Statlig	4149	7	3834	1	10	38,3	4	nyGC
Gnosjö-KulltorpsvMarås-nyGC-151_604	Statlig	3295,5	7	1982	1	10	19,8	4	nyGC
Habo-DungenStGölhult-avtal+asfalt	Enskild		5	2043	1	1,2	2,5	2	avtal+asfalt
Habo-FurusjöDungen-nyGC-1819	Statlig	2290	6,2	3420	1	10	34,2	4	nyGC
Habo-FurusjöMullsjö-nyGC-1819	Statlig	2290	6,2	1420	1	10	14,2	4	nyGC
Habo-FurusjöSjöv1819-avtal+asfalt	Enskild		2,6	937	1	1,2	1,1	2	avtal+asfalt
Habo-KvillvBrogården-Avtal+asfalt	Enskild			320	1	1,2	0,4	2	Avtal+asfalt
Jkp-BunnÖrserum-nyGC-133	Statlig	2734	8	6075	2	10	60,8	4	nyGC
Jkp-ForserumKanarpNv-avtal+asfalt	Enskild		3,5	1245	1	1,2	1,5	2	avtal+asfalt
Jkp-GränaBunn-nyGC-133	Statlig	2734	6	1780	2	10	17,8	4	nyGC
Jkp-GränaUppgränna-nyGC-993	Statlig	1308	6,3	2725	1	10	27,2	4	nyGC
Jkp-HuskTplTenhult-nyGC-943	Statlig	2058	8	4648	1	10	46,5	4	nyGC
Jkp-KorteboFalkpvTokeryd-nyGC-653	Statlig	1997	9,5	1690	2	10	16,9	4	nyGC
Jkp-LekerydSvarttorp-nyGC-986	Statlig	1650	6	5184	2	10	51,8	4	nyGC
Jkp-RogbergaTenhult-nyGC-931	Statlig	3523	9	3868	1	3	11,6	3	nyGC
Jkp-SkärstadÖlmstad-nyGC-993	Statlig	1807	7,5	5093	1	10	50,9	4	nyGC
Jkp-SundsholmSund-nyGC-132	Statlig	1731	7,5	1554	2	10	15,5	4	nyGC
Jkp-Tokeryd-avtal+asfalt'	Enskild			279	2	1,2	0,3	2	avtal+asfalt'
Jkp-Tokeryd-nyGC-687	Statlig	2115	6,6	46	2	10	0,5	4	nyGC
Jkp-TokerydMånseryd-avtal+asfalt	Enskild		4,5	1695	2	1,2	2	2	avtal+asfalt
Jkp-TplTenhultSyd-nyGC-943	Statlig	1580	8	1667	1	10	16,7	4	nyGC
Jkp-ÖggestorpOst-avtal+anslutn	Enskild		3,8	763	1	0,8	0,6	1	avtal+anslutn
Jkp-ÖlmstadGylleneU-nyGC-993	Statlig	1511	6,5	9205	1	10	92	4	nyGC
Jkp-ÖlmstadOstBunnv-nyGC-991	Statlig	1154	6	1501	2	10	15	4	nyGC
Mullsjö-FalkpgvNorr-nyGC-1789	Statlig	1855	6,3	1880	2	10	18,8	4	nyGC
Mullsjö-Liabäck1819-avtal+uppr	Enskild		2,75	833	1	1,2	1	2	avtal+uppr

Mullsjö-MullsjöBroholm-nyGC-26	Statlig	7752	9	3958	1	5	19,8	3	nyGC
Mullsjö-MullsjöFurusjö-nyGC-1819	Statlig	2628	6,2	1206	1	10	12,1	4	nyGC
Nässjö-AnnebegOst-nyGC-959	Statlig	1251	6,5	1854	2	10	18,5	4	nyGC
Nässjö-ForshagaHorshaga40-avtal+asfalt	Enskild		3	647	1	1,2	0,8	2	avtal+asfalt
Nässjö-ForshagaTorggSyd-asfalt	Kommunal			483	1	1,2	0,6	2	asfalt
Nässjö-JvgkorsHunseberg-nyGC-953	Statlig	2045	8,2	262	2	10	2,6	4	nyGC
Nässjö-NässjöFredriksdal-nyGC-836	Statlig	2094	6,7	5654	2	10	56,5	4	nyGC
Sävsjö-BiskopsboStenshult-nyGC-127	Statlig	4061	8	2244	1	10	22,4	4	nyGC
Sävsjö-Hjärtlandakärret-avtal-asfalt	Enskild			3105	1	1,2	3,7	2	avtal
Sävsjö-HällarydNLjunga-avtal+asfalt	Enskild		3,5	5409	1	1,2	6,5	2	avtal+asfalt
Sävsjö-MjälensjöNLjunga-nyGC-127	Statlig	3899	8	2588	1	10	25,9	4	nyGC
Sävsjö-NLjunga-asfalt-819	Statlig	98	4,2	1693	1	1,2	2	2	asfalt
Sävsjö-VallsjöHulta-nyGC-127	Statlig	3089	8	1879	1	10	18,8	4	nyGC
Sävsjö-VrigstadJkpv-nyGC-127	Statlig	4361	8,2	564	1	10	5,6	4	nyGC
Tranås-GripenbergSäbydal-nyGC-133	Statlig	2701	7,2	3599	2	10	36	4	nyGC
Tranås-SäbyKatarp-nyGC-32	Statlig	3360	7	1560	2	10	15,6	4	nyGC
Vaggeryd-KlevshultHörle-nyGC-846	Statlig	1058	8,5	2692	1	2	5,4	3	nyGC
Vaggeryd-LundenAmmelund647x649-asfalt	Enskild			1207	1	1,2	1,4	2	asfalt
Vaggeryd-StorgOst-nyGC-804	Kommunal		7	372	2	10	3,7	4	nyGC
Vaggeryd-StråkevedVNässja-asfalt-635	Statlig	62	3,8	3932	1	1,4	5,5	2	asfalt
Vetlanda-BråtåkraEkholmen31-avtal+asfalt	Enskild		3,5	3899	2	1,2	4,7	2	avtal+asfalt
Vetlanda-BäcksedaBråtåkra-nyGC-31	Statlig	4356	8,2	718	2	10	7,2	4	nyGC
Vetlanda-KorsbergaNorr-nyGC-31	Statlig	3751	8,2	5742	2	10	57,4	4	nyGC
Vetlanda-LandsbroVBanv-avtal+uppr	Enskild		3,5	6774	1	1,2	8,1	2	avtal+uppr
Värnamo-BorUlås-nyGC-27	Statlig	7200	9	4821	1	10	48,2	4	nyGC
Värnamo-BredarydForsheda-avtal+asfalt	Enskild		3,4	1918	1	0,8	1,5	1	avtal+asfalt
Värnamo-BredarydLundav-avtal+asfalt	Enskild			751	1	1,2	0,9	2	avtal+asfalt
Värnamo-BredarydÖstergårdsv-avtal+asfalt	Enskild		4	1222	1	1,2	1,5	2	avtal+asfalt
Värnamo-BältareboboKorsn-planskild-27	Statlig	5342	5,1	299	1	15	15	0	planskild
Värnamo-ForshedaOst-nyGC-27	Statlig	9663	5,1	2386	1	3	7,2	3	nyGC
Värnamo-ForshedaSmedbo-avtal+asfalt	Enskild			629	1	1,2	0,8	2	avtal+asfalt
Värnamo-ForshedaStorgOst-uppr+asfalt	Enskild		5,1	885	1	1,2	1,1	2	uppr+asfalt
Värnamo-GläntanForsheda-nyGC-27	Statlig	8844	8	1138	1	3	3,4	3	nyGC
Värnamo-HamraByholm-avtal+asfalt	Enskild		3,5	1470	1	1,2	1,8	2	avtal+asfalt
Värnamo-HordaSölarydsv-avtal+asfalt	Enskild		3,5	2888	1	1,2	3,5	2	avtal+asfalt
Värnamo-HörleKlevshult-nyGC-846	Statlig	726	8	7608	1	2	15,2	3	nyGC
Värnamo-JkpvHörle-nyGC-846	Statlig	1388	8	6111	1	4	24,4	3	nyGC
Värnamo-KärdaBboSidoanl-uppr+asfalt-27	Enskild		3,2	4026	1	1,2	4,8	2	uppr+asfalt
Värnamo-KärdaVästLängs27-uppr+asfalt	Statlig	4829	8,2	1696	1	1,5	2,5	2	uppr+asfalt
Värnamo-KärretAnnebergsv-nyGC-153	Statlig	3691	8	661	1	3	2	3	nyGC

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

From: REGION HALLAND officiell e-post
Sent: 2025-12-01 14:08:26
To: Region Jönköpings län
Subject: RJL 2025/3105 Region Halland
Attachments: Region Hallands remissyttrande på Regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037.pdf

Översänder Region Hallands yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037 inklusive konsekvensbeskrivning, dnr RJL 2025/310

Enligt uppdrag

_____

Per-Erik Daniels
Registrator
Kansliavdelningen

E-post: regionen@regionhalland.se
Besöksadress: Södra vägen 9, 30238 Halmstad
www.regionhalland.se

Region Halland

Mottagare
Region Jönköpings län
regionen@rjl.se

Datum
2025-11-20

Diarienummer
RS251247

Remissyttrande på Regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037

Region Halland har tagit del av remissen och noterar att fokus i transportplanen ligger på att förbättra både person- och godstransporter genom investeringar i järnväg, vägar, kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar.

Större satsningar görs på järnvägsutbyggnad, inklusive elektrifiering av sträckorna Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö, samt ny järnväg mellan Byarum och Tenhult.

Den tillhörande konsekvensbeskrivningen är innehållsrik och redovisar tre alternativa strategier; "Balans i åtgärder", "Insatser för lokalt liv" och "Satsningar i stråk". Alternativet "Balans i åtgärder" väljs som huvudspår då det bäst uppfyller transportpolitiska och miljömässiga mål.

Större åtgärder i omkringliggande län beskrivs och i Halland är det stigningsfälten och trimningsåtgärderna på väg 153 och väg 154 samt satsningar på Markarydsbanan som omnämns.

Innehåll i planen

Region Halland noterar att pendlingen mellan Jönköping och Halland är relativt låg med fler arbetstagare som pendlar ut från Halland till sydvästra delen av Region Jönköping än åt det motsatta hållet. Utöver arbetspendlingen tillkommer ett frekvent fritidsresande.

En stor pott avsätts till medfinans av cykelvägar för investeringar i kommunalt vägnät. Finansieringsmodellen för gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar är intressant. För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-13 48 00

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–00115

krävs 10 procent kommunal medfinansiering. Det skiljer sig från Halland där medfinansieringen från kommunerna ligger på 50%.

Kopplingar till Halland

Stråket riksväg 26 och väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan har enligt beskrivningen en både en interregional och regional funktion. Stråket är betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad och är viktigt för tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar och Halmstad.

Arbetspendlingen mellan Gislaved/Smålandsstenar till Jönköping, har enligt Region Jönköpings län potential att utvecklas genom åtgärder för höjd hastighet och elektrifiering. Det ska bidra till att binda samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionaltågsförbindelser.

Projekt för att elektrifiera järnvägsträckor

Utöver pågående elektrifieringsprojekt beskrivs behov av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar med förlängning till Halmstad. Även förbättrade banstandarder med stora reinvesteringar som följd behövs för att kunna trafikera banorna på ett robust sätt i framtiden.

Förslag på brister att utreda

Region Jönköpings län föreslår en utredning i form av en åtgärdsvalsstudie, för att analysera hela stråket Värnamo – Smålandsstenar - Halmstad. Man menar att relationen har potential för utveckling av såväl gods- som persontransporter. Utredningsbehovet har främst bäring mot nationell plan men delar av stråket innefattar även regional väg.

Syftet med utredningen är att förstå hur både gods- och persontransporter bäst kan hanteras i stråket, som binder samman arbetsmarknadsregioner och även har koppling till hamnen i Halmstad.

Sammanfattningsvis

Region Halland efterfrågar fortsatt dialog kring förslagen om nämnda åtgärdsvalsstudie för stråket Värnamo – Smålandsstenar - Halmstad. Likadant angående de föreslagna satsningar på infrastrukturen som omnämns i planförslaget.

Region Halland konstaterar likt Region Jönköpings län att vi har viktiga gemensamma kopplingar via exempelvis väg 26 och HNJ-banan. Förbättringar i väg- och järnvägsstråken stärker integration av arbetsmarknader och gynnar näringslivets transporter.

Regionstyrelsen

Mikaela Waltersson	Krister Björkegren
Styrelsens/nämndens ordförande	Regiondirektör

Remissvar

Regional Transportplan (RTP) 2026-2037

2025-11-04

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
2 Övergripande intryck av den regionala transportplanen 3
3 Remissvarets disposition 3
4 Remissvar 3
4.1 Namngivna åtgärder inom Gnosjö kommuns gränser 3
4.2 Önskvärda icke planlagda infrastrukturåtgärder inom kommunen 4
4.2.1 Kust-till-kustbanan 4
4.2.2 Länsvägarna 151, 152 och 604 5
4.3 Planlagda åtgärder utanför kommunen av speciellt intresse 5
4.3.1 Riksväg 27 Bredaryd-Anderstorp 5
4.3.2 Elektrifiering av järnvägen mellan Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö 5
4.4 Övriga synpunkter 6
5 Handläggning av remissen 6

1 Inledning

Gnosjö kommun har givits möjlighet att lämna remissvar till Region Jönköpings Län på den nya Regionala transportplanen (RTP) 2026-2037. Remisstiden pågår fram till 12 december 2025.

Remissvaret har delgetts Samhällsbyggnadsförvaltningen, Näringslivschefen, Turism- och destinationsutvecklaren och Gata- och parkenheten på Gnosjö kommun för synpunkter.

Remissvaret har också externt delats med utvecklingsledaren för infrastruktur och kollektivtrafik på Gislaveds kommun.

2 Övergripande intryck av den regionala transportplanen

RTP 2026-2037 är väl disponerad och med relevant bakgrundsinformation för att förstå de inriktningar och åtgärder som föreslås. Speciellt uppskattas i bakgrundsavsnittet hur trafik-, boende-, transport och resandemönster illustreras geografiskt i schematiska kartor, liksom de scenarier och åtgärder som planeras.

3 Remissvarets disposition

Remissvaret nedan är uppdelat i avsnitt som diskuterar

- namngivna planerade objekt i planen,
- önskvärda icke planlagda åtgärder inom kommunen
- planlagda namngivna åtgärder utanför kommunens gränser som är av speciellt intresse.
- övriga synpunkter

4 Remissvar

4.1 Namngivna åtgärder inom Gnosjö kommuns gränser

Endast en namngiven åtgärd inom kommungränsen är omnämnd i RTP och det är cykelbanan mellan Gnosjö och Hillerstorp.

Den ligger för närvarande i planeringsfasen år 7-12 med en budget på 86 mkr. Givet den långa tidshorisonten är det ett önskemål från Gnosjö kommuns sida

att denna åtgärd prioriteras och genomförs enligt plan. Att binda ihop kommunens två största tätorter skulle möjliggöra cykelpendling mellan hemmet och kommunens största arbetsställen. Det skulle också skapa ett sammanhängande cykelstråk från Gislaved/Anderstorp till Hillerstorp. Den befintliga länsvägen 151 är smal och kurvig och med mycket tung trafik och därmed mycket osäker för cyklister. Detta är också i linje med den regionala cykelstrategins mål *Sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet.*

Den modell för medfinansiering som tillämpas där kommunen skall stå för 10 procent av totalkostnaden är problematisk. Den modell som tillämpas där små kommuner skall betala samma andel som större kommuner för samma sträcka cykelväg ser vi som orimlig.
Detta kan bli en utmaning i denna specifika åtgärd.

Modellen innebär också strukturellt att små kommuner generellt kan tvingas avstå infrastrukturinvesteringar och att dessa medel främst kan utnyttjas av större kommuner med större budgetar. Det här strider mot den övergripande visionen att hela länet skall vara attraktivt att bo i som beskrivs i exempelvis den regionala utvecklingsstrategin. Många mindre kommuner kämpar idag med fallande befolkningstal och minskande attraktion inte minst på grund av minskande ekonomiskt utrymme för investeringar.

4.2 Önskvärda icke planlagda infrastrukturåtgärder inom kommunen

4.2.1 Kust-till-kustbanan

Kust-till-kustbanan utgör en pulsåder genom Gnosjö kommun. Gnosjö ligger centralt i stråket Borås-Värnamo- Alvesta-Kalmar/Karlskrona. Vi ser generellt ett behov att stärka den regionala förbindelsen från sydost mot nordväst och därvidlag spelar Kust-till-Kust-banan en viktig roll. En ÅVS är genomförd 2020 som också bekräftar att Kust-till-kustbanan har brister.

Hillerstorp station är idag upprustad och redo sedan flera år men trafikeras ännu inte av något tåg. Plattformen i Gnosjö är idag för kort för de fyra dagliga dubbelturer som SJ kör mellan Göteborg och Kalmar.

Väl medvetna om trafikföretagens ansvar och roll att utnyttja den infrastruktur de har tillgång till, noterar vi att RTPn helt saknar åtgärder på banan som på sidan 32 ändå beskrivs som en viktig tvärled, dock med varierande hastighetsstandard på sträckan Värnamo-Borås.

Satsningar på Kust-till-Kustbanan för att få till stånd en mera omfattande persontågstrafik och bättre förutsättningar för godstransporter med tåg är

viktigt för att utöka arbetsmarknadsregionen över regiongränsen mot Borås, men också för att ge transportalternativ för näringslivet i Gnosjö som idag belastar våra relativt smala och kurviga länsvägar för att komma ut på riksväg 27.

4.2.2 Länsvägarna 151, 152 och 604

Gnosjö kommun genomkorsas av tre länsvägar som är huvudstråk för de allra mesta person- och godstransporterna genom kommunen.

Vi ser gärna att framförallt väg 151 mellan Gnosjö och Hillerstorp görs till en mötesfri 2+1-väg, gärna i samband med utbyggnad av den cykelbana mellan orterna som ligger i RTP (se avsnitt 4.1). Trafiken är omfattande på denna vägsträcka av både person- och godstransporter och vägen har många kurvor och backar och utfarter. Här skulle man kunna göra betydande insatser för att möta trafiksäkerhetsmålen.

4.3 Planlagda åtgärder utanför kommunen av speciellt intresse

4.3.1 Riksväg 27 Bredaryd-Anderstorp

Gnosjö kommun ser positivt på åtgärder på riksväg 27. Riksväg 27 utgör viktig infrastruktur för transporter till och från kommunen och vi pekar också i vårt yttrande till regionen avseende Nationell transportplan att riksväg 27 inkluderas i det nationella vägnätet.

4.3.2 Elektrifiering av järnvägen mellan Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö

Skillingaryd/Vaggeryd utgör idag en knutpunkt för pendling mellan Gnosjös tätorter och Jönköping. Det går bussar på sträckan som transporterar ett begränsat antal pendlare men där en stark potential finns om man mer effektivt kan att knyta samman regioncentrum Jönköping och även vidare mot Nässjö för resa på SSB.
Det är därför välkommet att kapaciteten på banan utökas med elektrifieringen och ökade hastigheter och vi ser också det kan också skapa incitament för länstrafikbolaget att börja köra tåg till Hillerstorp och Gnosjö med byte i Värnamo. Detta skulle utgöra en signifikant förstärkning av kopplingen mellan FA-region Jönköping och FA-region Värnamo-Gislaved.

4.4 Övriga synpunkter

En genomgående svaghet i regionala planer är brister i beskrivningen av grannregionernas planer och hur de knyter samman regionerna över den gemensamma gränsen. För kommuner som ligger vid eller nära en regiongräns och som samtidigt är relativt långt borta från regioncentrum är det viktigt att denna gränsproblematik diskuteras mera. RTP fångar förtjänstfullt upp de skrivningar som finns i Regionala utvecklingsstrategin (RUS), men då RUSen saknar en mer konkret diskussion kring denna problematik tenderar också RTPn att följa samma mönster, trots att RTPn genom kartmaterialet pekar ut vissa nyckelstråk. Det vore önskvärt att man genom hela ledet av strategier och planer för mer specifika resonemang hur man vill hantera denna utmaning.

5 Handläggning av remissen

Ärendet har för Gnosjö kommuns räkning handlagts av Jens Rosbäck, samhällsutvecklare på Kansli- och kommunutvecklingsenheten, Kommunledningsförvaltningen.

Ansvarig chef har varit Pauline Fahlberg, enhetschef.

För Gnosjö kommun

Kristine Hästmark

Kommunstyrelsens ordförande

Region Östergötland

YTTRANDE

2025-10-13

Region Jönköping
regionen@rjl.se,
Region Jönköpings ref RJL 202
5/3105

Yttrande över Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037

Dnr: RÖ 2025-9812

Region Östergötland har beretts möjlighet att yttra sig över remissen ” Regional transportplan för Jönköpings län 2026 – 2037”.

Region Östergötland tackar för möjligheten att yttra sig över länsplanen för Region Jönköpings län och har inga synpunkter på själva innehållet i planen. Region Östergötland och Region Jönköping har flera stråk som kopplar oss samman.

Region Östergötland noterar utredningsbehov på längre sikt gällande Rv 32 i Jönköping. Under planperioden har Region Östergötland avsatt medel för trafiksäkerhetshöjande insatser på Rv 32 mellan Sommen och Mjölby.

I övrigt ser vi fram emot fortsatt samverkan i det mellanregionala samarbetet.

Jan Owe-Larsson
Trafik- och samhällsplaneringsnämndens ordförande

Richard Widén
Regionutvecklingsdirektör

LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

Datum
2025-11-13

Diarienummer
7005-2025

Region Jönköpings län
regionen@rjl.se

Yttrande över remiss om regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037

Yttrande

Länsstyrelsen i Hallands län har tagit del av remissen om förslag till transportplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen i Hallands län har inget att erinra mot förslaget.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsarkitekt Cecilia Engström med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.