

Konsekvensbeskrivning

Regional transportplan,
Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Version beslutad oktober 2026

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

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

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

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

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

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

Metodik för bedömning av konsekvenser

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

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

Samtliga alternativ i bedömningen är realistiska och genomförbara, alternativ Satsningar i stråk och Insatser för lokalt liv är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar. Alternativet Balans i åtgärd är 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 målleda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delasppekter.

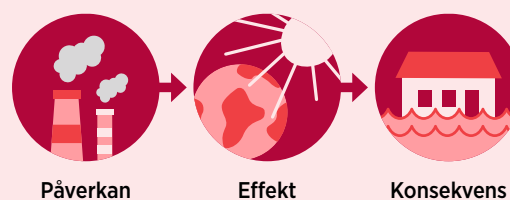
Påverkan, effekter och konsekvens

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

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

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

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



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

Krav på innehåll

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- ✓ En **sammanfattning av planens innehåll**, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer.
- ✓ En identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd.
- ✓ Uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem** som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och **hur hänsyn tas till relevanta 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**.

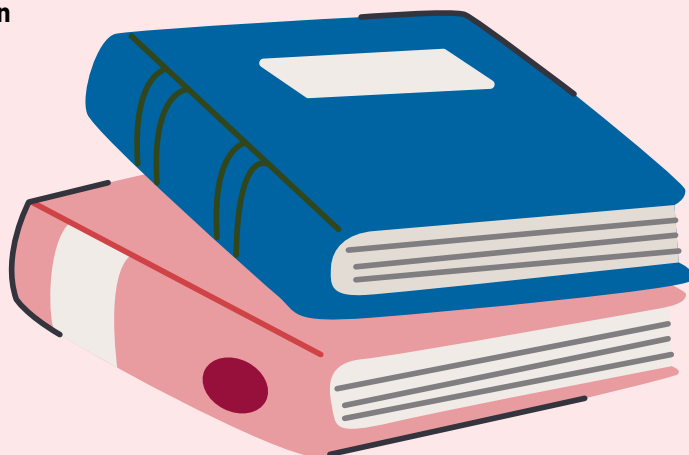
Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- ✓ 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 integrats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.



Balans i åtgärder

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

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

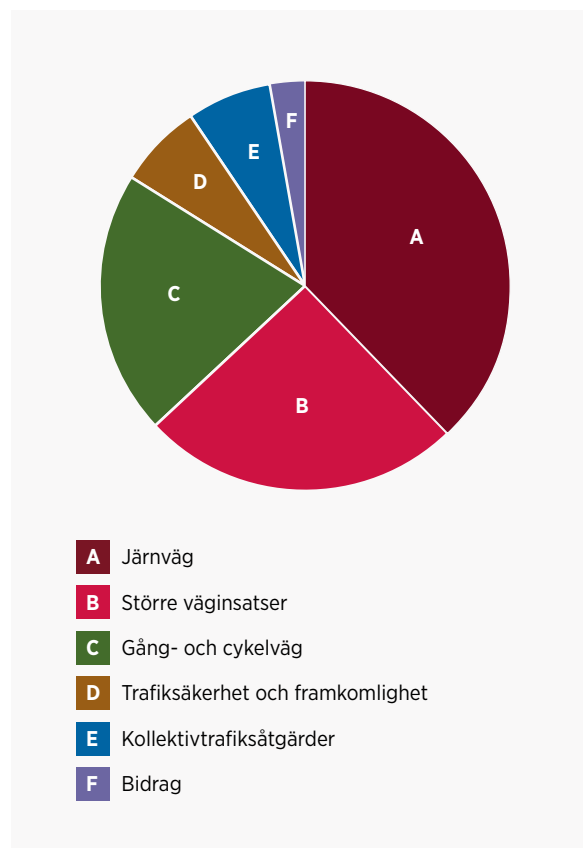
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

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

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

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

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



Tabell 1. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

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

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

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

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

Insatser för lokalt liv

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

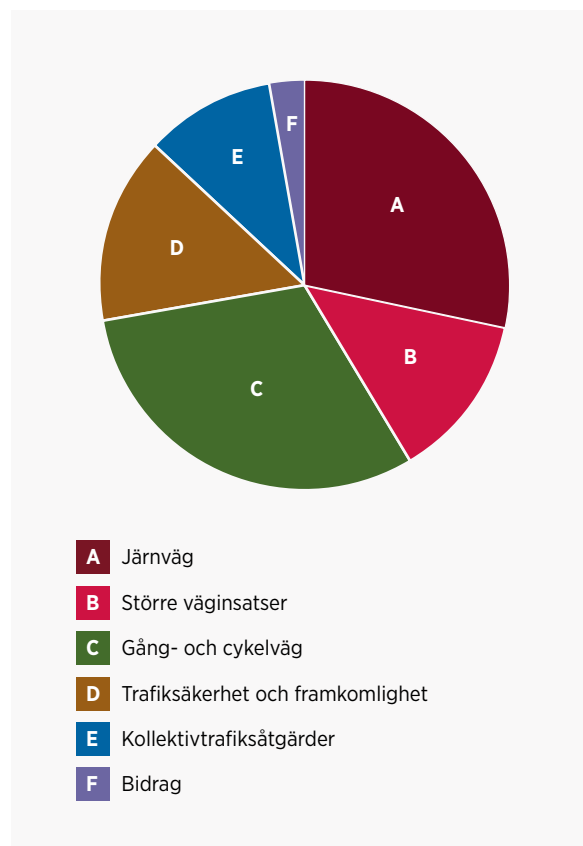
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

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

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

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

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



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

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁴	193
Station Ryhov/A6	476 ⁵	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
B: Större väginSATser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– 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

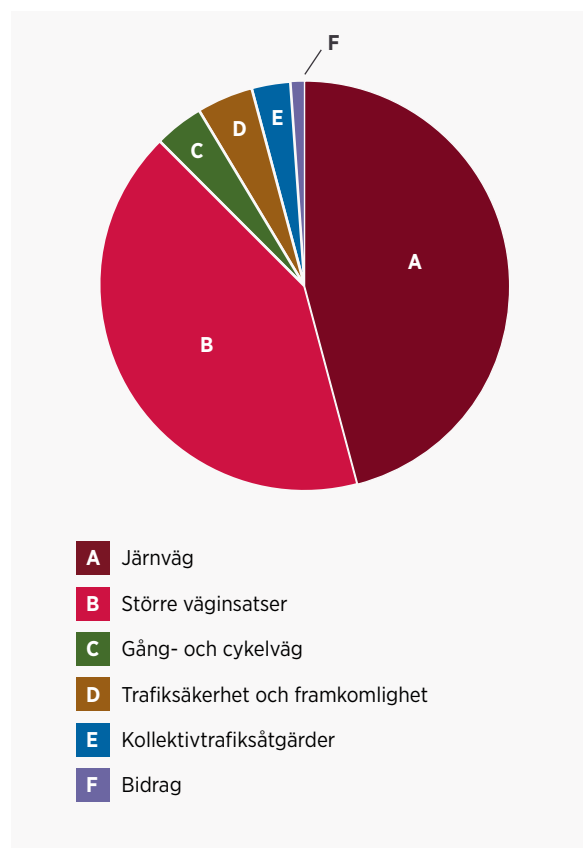
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

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

För vägsatsningar finns allt inom nu gällande plan med, länsväg 842 Förbi Tenhult och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp som lyfts in i planen i sin helhet. Ytterligare satsningar på större vägobjekt görs på riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 32 Skullaryd–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 väginssatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
- Fursjö-Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: 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. Bedömningarna

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

Tabell 4. Nollalternativ 2026–2037

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

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

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

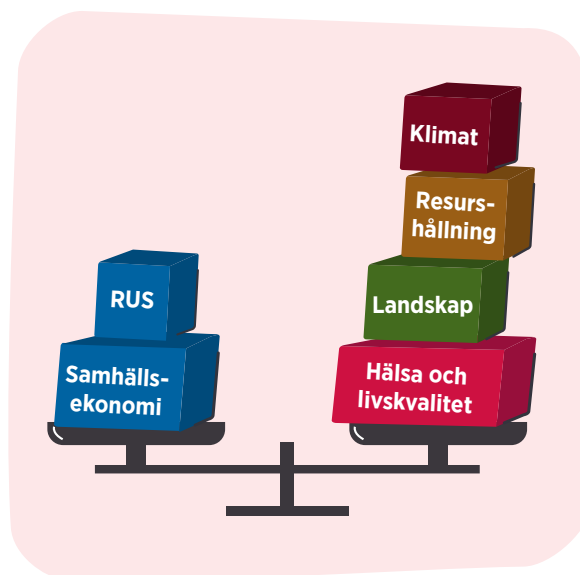
I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

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



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

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

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

E

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

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

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

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

B

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

B

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

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

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

A

B

C

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



Klimat

Bedömningsgrunder

Trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan

Preciseringen omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet. Transportsektorn står för 38 procent av länets totala energianvändning och behöver minska för att länets koldioxidbudget ska hållas.

Precisering trafikutveckling

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

Precisering energieffektivitet

Inom respektive trafikslag fångar hur planen på-

verkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

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

Tabell 5. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Trafikens påverkan

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

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

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

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

Infrastrukturens påverkan

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

Klimatanpassning

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

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

Tabell 6. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Klimatpåverkan över tid

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

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

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

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

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

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Trafikens påverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan trafik

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

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

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

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan trafik

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

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

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

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan trafik

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

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

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik

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

Trafikutveckling

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

Energieffektivitet

Ingen stor påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

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

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

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

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

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

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

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

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

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimat- påverkan 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, väggropp 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, väggropp 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, väggropp mm).

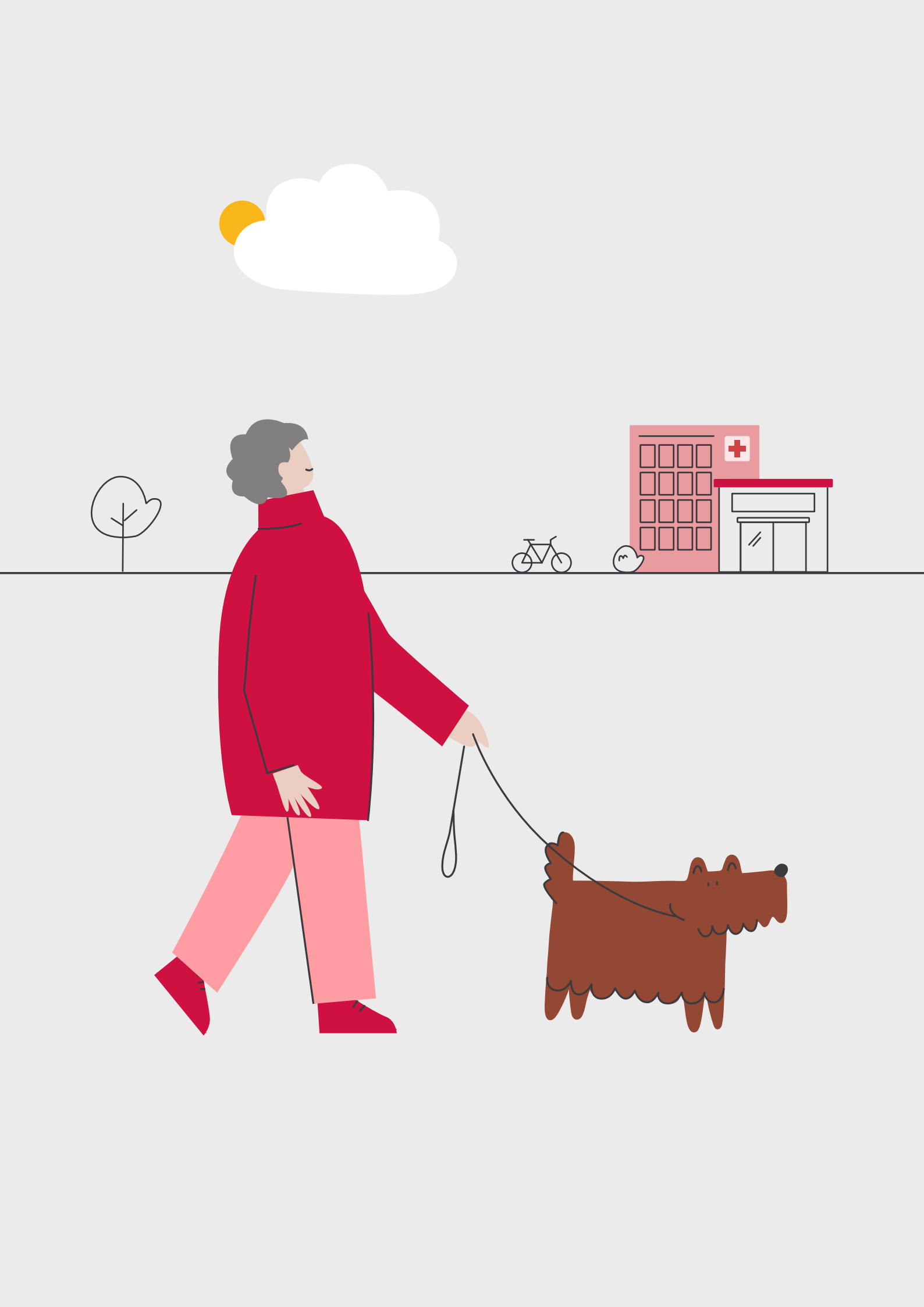
Nollalternativ

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

Aktuella samhällsekonomiska beslutsunderlag

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

[Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – Sydöstra regionen](#)



Hälsa och livskvalitet

Bedömningsgrunder

Människors hälsa

Fysisk aktivitet

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

Buller och vibrationer

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

Trafiksäkerhet

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

Befolkning

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

Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet
oavsett socioekonomisk status

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

Jämställdhet mellan
kvinnor och män

Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader. Männens funktionella geografier är mer polära än kvinnornas: En högre andel av männens minsta tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner) består av självständiga orter, samtidigt som de stora TA-regionerna i flera fall är större för män än för kvinnor.

Möjligheter för barn att
säkert förflytta sig på egen hand

Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras. Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

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

Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar

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

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning

Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljö kvalitetsnormer 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 delasppekter

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

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna 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 delasppekter

Delasppekter	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 tillgängliggörs med tåg. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet. Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafikåtgärder på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykelinvesteringar, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i

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

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

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

Satsningar i stråk

Fysisk aktivitet

Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnvägssystemet och fler som har möjlighet att resa med tåg. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsda-

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

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Sunnhultsbrunn förbättras. Större satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Insatser för lokalt liv

Fysisk aktivitet

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

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

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

Nollalternativ

Fysisk aktivitet

Inga positiva effekter.

Buller och vibrationer

Problemen med buller och vibrationer i Tenhult riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet

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

Befolkning

Balans i åtgärder

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

Alternativet är positivt sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämnt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för gång- och cykelåtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

Satsningar i stråk

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

Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråken förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs gång- och cykelvägar där potential för aktiva resor finns, vilket förbättrar tillgänglighet med cykel. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet prioriterar större järnvägs- och vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägsåtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

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

Alternativet innebär ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet och att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelvägsåtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Insatser för lokalt liv

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

Alternativet ger något förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med tåg utmed delar av de regionala järnvägsstråken. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar stärks, vilket bedöms ge stor positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativets satsning på kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar bedöms förbättra jämlikhet och jämställdhet och förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

Nollalternativ

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

Inga effekter.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Inga effekter.

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Inga effekter.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Inga effekter.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Inga effekter.

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

Inga effekter.

Luft

Balans i åtgärder

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar regional tåg- och busskollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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

Satsningar i stråk

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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

Insatser för lokalt liv

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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

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

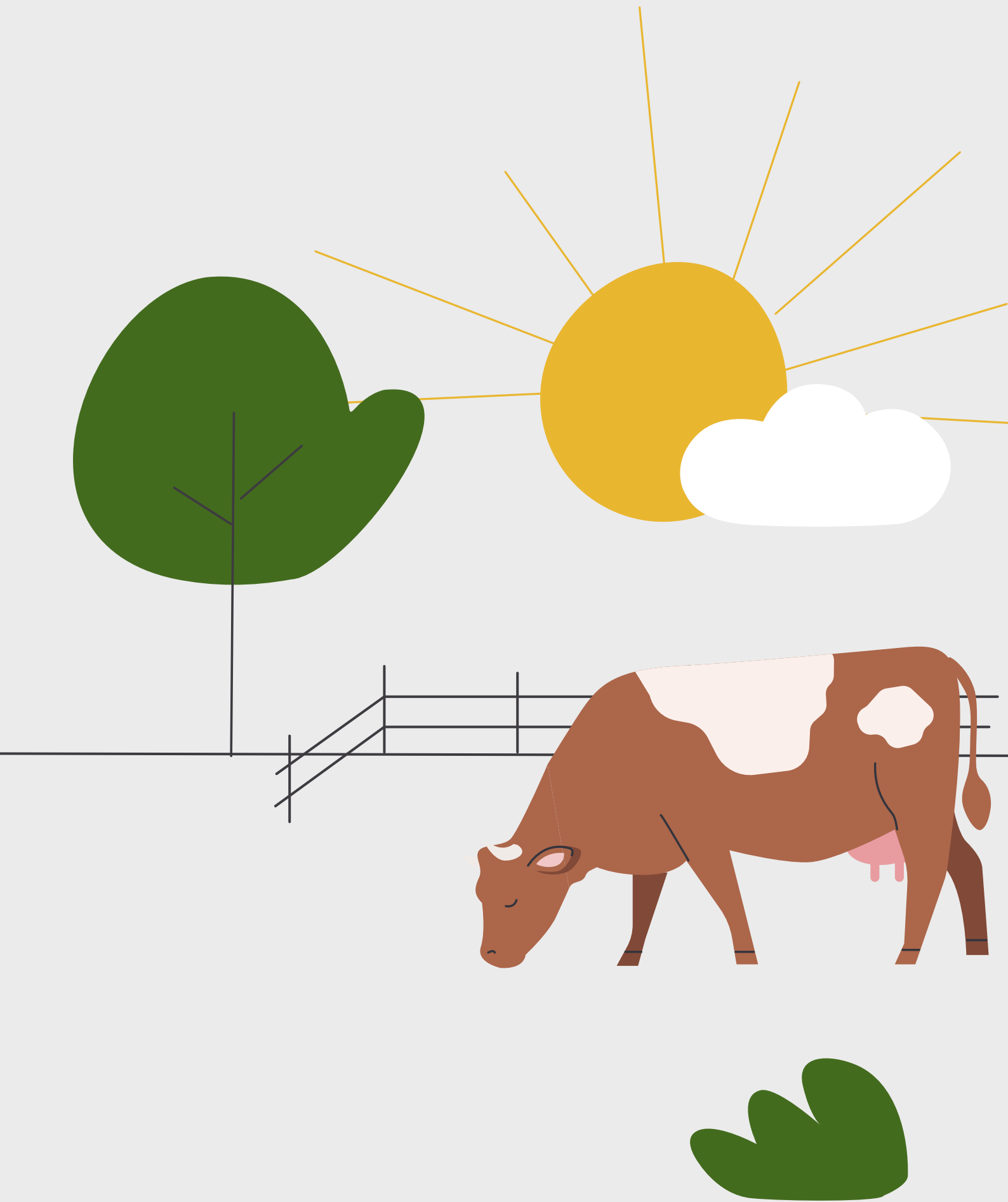
Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar

Inga effekter.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

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



Landskap

Bedömningsgrunder

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 delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms ha en marginellt negativ påverkan på måluppfyllelsen.

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malmbäck och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och

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

Kulturmiljö

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

Landskapsbild

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

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativen åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Två av 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 negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upp- rustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Kulturmiljö

Balans i åtgärder

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötessepareringar Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd och förbifart Tenhult.

Satsningar i stråk

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Betydande risk för negativ påverkan på kulturminne på grund av tretågsstation i Forserum. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd samt förbifart Tenhult.

Insatser för lokalt liv

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer

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

Landskapsbild

Balans i åtgärder

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan

på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Satsningar i stråk

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Insatser för lokalt liv

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

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



Resurshushållning

Bedömningsgrunder Vatten

Mark

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Materiella tillgångar

Areella näringar

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

Flöden och nivåer

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

Dricksvatten

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

Ekologiska värden

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

Tabell 14. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Mark

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

Materiella tillgångar

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

Vatten

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ *Balans i åtgärder* och *Satsningar*

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

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Mark

Balans i åtgärder

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Satsningar i stråk

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Insatser för lokalt liv

Skyddsvärda områden

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

Förorenade områden

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

Nollalternativ

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

Förorenade områden

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

Materiella tillgångar

Balans i åtgärder

Areella näringar

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

Satsningar i stråk

Areella näringar

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

Nollalternativ

Areella näringar

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

Vatten

Balans i åtgärder

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

Insatser för lokalt liv

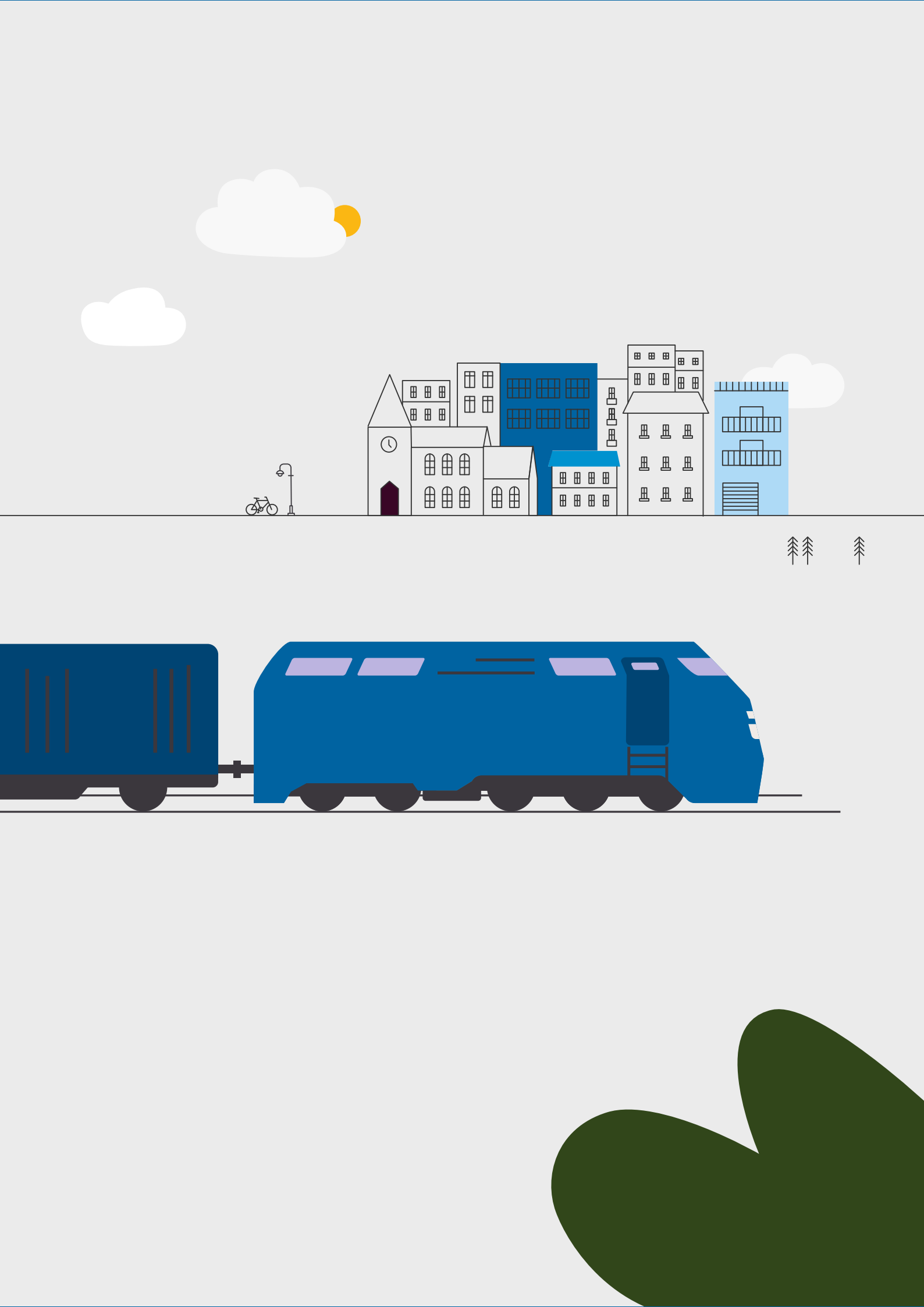
Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur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

Satsningar i stråk

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

Nollalternativ

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



Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsgrunder

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

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

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

Regional utvecklingsstrategi

Sammanlänkat län

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

Kollektivtrafik

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

Tabell 17. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

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

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

Sammanfattande bedömning

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Tabell 18. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts. För alternativet *insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 19. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Balans i åtgärder

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering

Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på banor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Insatser för lokalt liv

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Satsningen på Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

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

Mål om sammanlänkat län i regional utvecklingsstrategi

Balans i åtgärder

Sammanlänkat län

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

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

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

Stärkt kollektivtrafik

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

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

upplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

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

Satsningar i stråk

Sammanlänkat län

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

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

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

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

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

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

Stärkt kollektivtrafik

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

Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

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

Insatser för lokalt liv

Sammanlänkat län

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

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

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

Stärkt kollektivtrafik

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

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

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

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

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

Nollalternativ

Sammanlänkat län

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

Stärkt kollektivtrafik

Påverkar inte utvecklingsmålet i någon riktning.

