

# Regional transportplan

Jönköpings län 2026–2037



# Tillsammans för ett bra liv för alla.

Fastställd av Regionfullmäktige oktober 2026

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

010-241 00 00 | [www.rjl.se](http://www.rjl.se) | [regionen@rjl.se](mailto:regionen@rjl.se)

## Förord

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

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

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

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

### **Tommie Ekered**

*Ordförande i nämnd för trafik,  
infrastruktur och miljö*

# Ordlista

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Innehåll

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammanfattning</b>                                   | <b>9</b>  |
| Investeringar 2026–2037                                 | 11        |
| Geografisk fördelning                                   | 12        |
| <b>Planering av transportinfrastruktur</b>              | <b>15</b> |
| Planernas innehåll och uppbyggnad                       | 16        |
| Rullande planering                                      | 17        |
| Roller                                                  | 17        |
| Tidplan och process för planering                       | 18        |
| Förändrat omvärldsläge                                  | 20        |
| Mål och strategier med stor påverkan                    | 21        |
| Regionala mål och strategier                            | 22        |
| Ekonomiska förutsättningar                              | 24        |
| <b>Länets förutsättningar och behov</b>                 | <b>27</b> |
| Övergripande beskrivning av länet                       | 27        |
| Länets transportsystem                                  | 30        |
| Länets järnvägsnät                                      | 32        |
| Länets vägnät                                           | 36        |
| Länets kollektivtrafik                                  | 39        |
| Länets statliga gång- och cykelvägnät                   | 40        |
| Flyg i länet                                            | 41        |
| <b>Alternativ</b>                                       | <b>43</b> |
| Alternativa inriktningar                                | 43        |
| Bundna objekt i gällande transportplan                  | 44        |
| Balans i åtgärder                                       | 46        |
| Insatser för lokalt liv                                 | 48        |
| Satsningar i stråk                                      | 50        |
| Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier | 52        |

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammanfattning av konsekvensbeskrivning</b>                       | <b>55</b> |
| Utgångspunkter                                                       | 55        |
| Fokusområden                                                         | 58        |
| Sammanfattning av bedömda konsekvenser                               | 60        |
| Sammanfattande bedömning: Klimat                                     | 61        |
| Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet                     | 63        |
| Sammanfattande bedömning: Landskap                                   | 65        |
| Sammanfattande bedömning: Resurshushållning                          | 67        |
| Sammanfattande bedömning:<br>Samhällsekonomi och regional utveckling | 69        |
| <b>Beslutad plan</b>                                                 | <b>73</b> |
| Prioriteringar                                                       | 73        |
| Investeringar 2026–2037                                              | 75        |
| Järnväg                                                              | 76        |
| Större väginsatser                                                   | 79        |
| Gång- och cykelinvesteringar                                         | 83        |
| Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet                     | 86        |
| Kollektivtrafikåtgärder                                              | 87        |
| Bidrag                                                               | 89        |
| Regionala utredningsbehov                                            | 90        |
| Genomförande av regional transportplan                               | 92        |
| Uppföljning av planens genomförande                                  | 95        |
| Investeringsåtgärder i nationell plan                                | 96        |
| Större investeringsåtgärder i våra grannlän                          | 98        |



## Sammanfattning

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

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

Åtgärderna i planen består av en kombination av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där medel har avsatts, men de specifika insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i diagram 1 på sida 10 och tabell 1 på sida 11. Störst andel medel avsätts för järnväg och större väginsat-

ser. Här ingår bland annat namngivna objekt på riksväg 27 förbi Bor och Ulås–Bredasten samt elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum på Jönköpingsbanan. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än i tidigare planer och i åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder innehåller bland annat medel för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar.

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

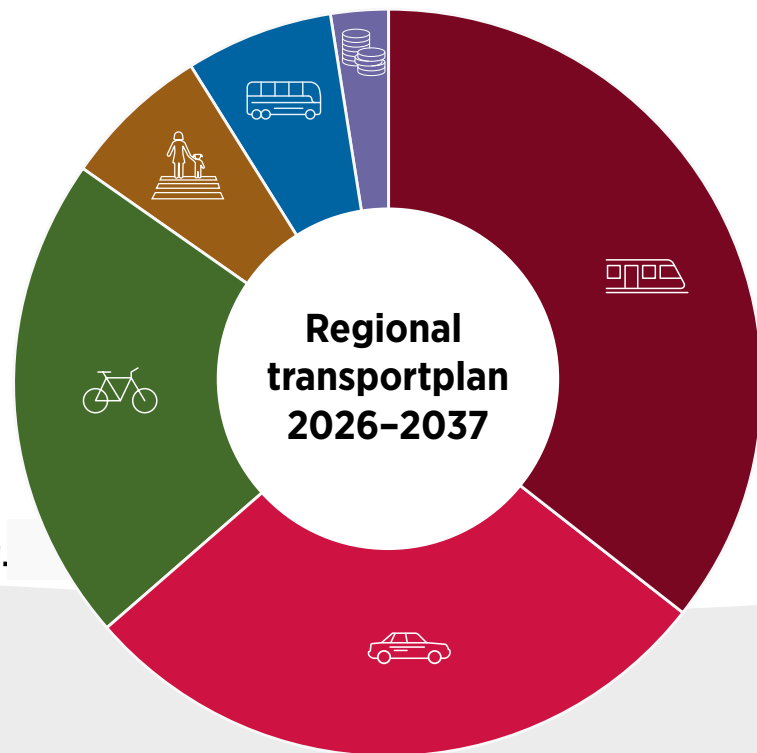


Diagram 1.

Järnväg 

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

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

Kollektivtrafikåtgärder 

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

Gång- och cykelväg 

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

Trafiksäkerhet och framkomlighet 

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

Bidrag 

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

# Investeringar 2026-2037

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

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

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

# Geografisk fördelning

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



## Järnväg

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



## Större väginnsatser

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



## Gång- och cykelväg

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



## Nationella objekt

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

- Järnväg
- Väg
- Kommunhuvudorter



## Planering av transportinfrastruktur

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

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

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



### Nationell plan för transportinfrastruktur

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



### Regional plan för transportinfrastruktur

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

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

# Planernas innehåll och uppbyggnad

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

## Nationell plan för transportinfrastruktur

### Innehåll

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

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

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

## Regional plan för transportinfrastruktur

### Innehåll

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.
- Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt, samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra, icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet.
- Investeringsstöd till enskilda vägar.

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

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

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

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

## Rullande planering

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

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

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

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

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

## Roller

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

### Regeringen

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

### Riksdagen

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

### Trafikverket

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

### Länsplaneupprättare (regionerna)

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

# Tidplan och process för planering

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

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

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

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

## Region Jönköpings län

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

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

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

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

**Regionfullmäktige** fastställde innehållet i den regionala transportplanen.

## Förankring

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

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

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

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

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

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

# Trafikverkets planering och arbete

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

## Utreda brister i transportsystemet

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

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

## Fyrstegsprincipen

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

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

### Vill du veta mer?

Läs mer här: [Fyrstegsprincipen](#).



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

## Genomföra åtgärder

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

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

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

### Planskede

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

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

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

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

Bygghandlingsskede

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

Byggskede

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

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

Förändrat omvärldsläge

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

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

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

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

Mål och strategier med stor påverkan

Nationella mål och strategier

Sveriges transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

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

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

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

Sveriges miljömål

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

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

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

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

Klimatmål

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

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

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

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

Etappmål för trafiksäkerhet

Regeringens etappmål för trafiksäkerhet innebär att:

- antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030
- antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030
- antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Etappmålet för trafiksäkerhet har integrerats i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

# Regionala mål och strategier

## Regional utvecklingsstrategi

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

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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



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

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

## Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

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

**Regionalt trafikförsörjningsprogram**

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

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

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

## Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

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

**Klimat- och energistrategi**

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

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

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

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

# Ekonomiska förutsättningar

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

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

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

# Förutsättningar för kommande regionalt planförslag

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

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

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

# Direktivet och propositionens fokus för planperioden 2026–2037

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

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

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

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

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



## Länets förutsättningar och behov

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

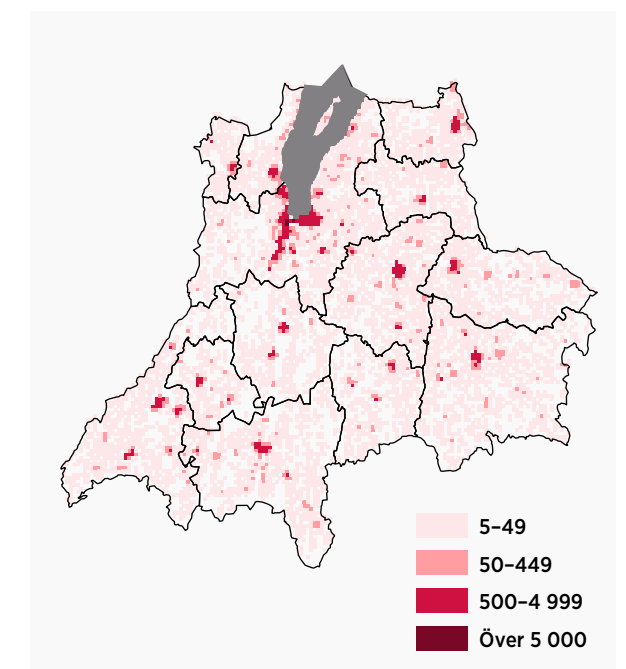
### Övergripande beskrivning av länet

#### Geografisk fördelning

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

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

Figur 1. Befolkningstäthet år 2023



Befolkningstäthet på kilometerruta.  
Källa: Statistiska centralbyrån, 2023.

## Ålders- och utbildningsstruktur

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

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

## Näringsliv och sysselsättning

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

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

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

## Arbetsmarknader

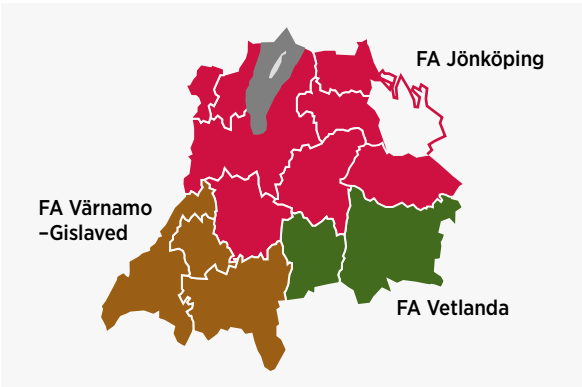
Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl olika områden är integrerade med varandra genom resor mellan bostad och arbete. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Jönköping läns kommuner tillhör tre funktionella arbetsmarknadsregioner i FA25:

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

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

Figur 2. FA-regioner

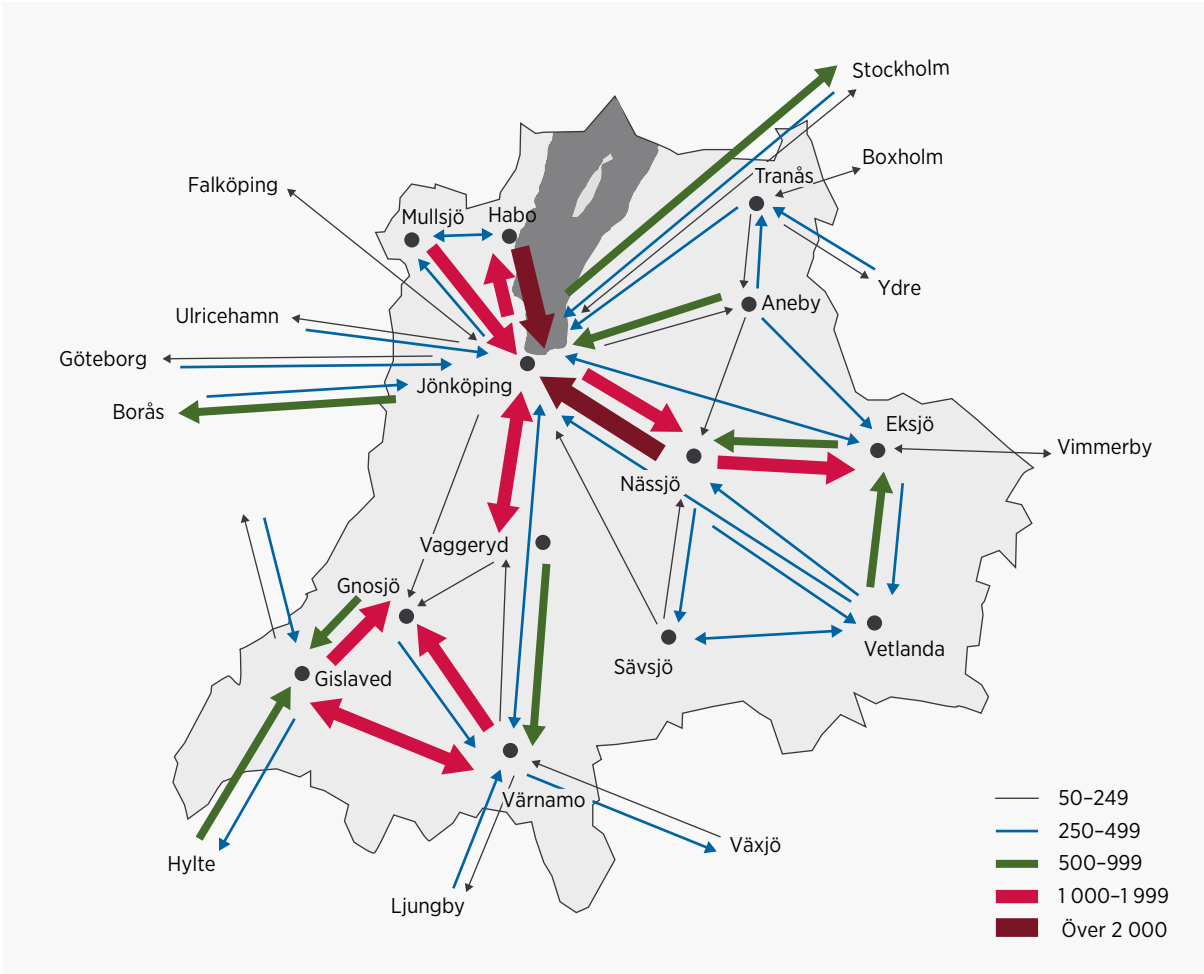


## Arbetspendling

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

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

Figur 3. Arbetspendling mellan kommuner



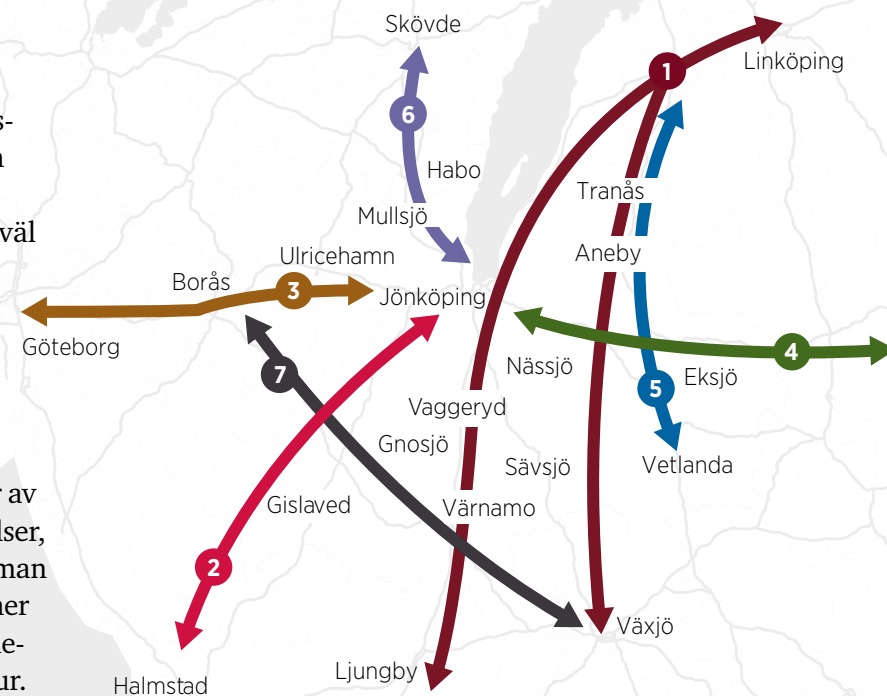
Källa: Statistiska centralbyrån, 2024.

# Länets transportsystem

## Övergripande transportstråk

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

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



Figur 4. Övergripande transportstråken

### 1 Stråket E4 och Södra stambanan

#### Interregional funktion

E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden då landförbindelsen över Fehrman bält beräknas stå klar 2029.

#### Regional funktion

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

Stråket rv 26 och väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

#### Interregional funktion

Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket är även av betydelse för godstransporterna till och från Göteborg hamn.

#### Regional funktion

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

### 3 Västliga stråket utmed rv 40

#### Interregional funktion

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

#### Regional funktion

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

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

#### Interregional funktion

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

#### Regional funktion

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

### 5 Stråket utmed rv 31 och rv 32

#### Interregional funktion

Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby. I söder kopplar stråket samman länet med Blekinge och Kalmar.

#### Regional funktion

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

### 6 Stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47

#### Interregional funktion

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

#### Regional funktion

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

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

### 7 Stråket utmed rv 27 och Kust till kust-banan

#### Interregional funktion

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

#### Regional funktion

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

Figur 5. Jönköpings läns läge i södra Sverige

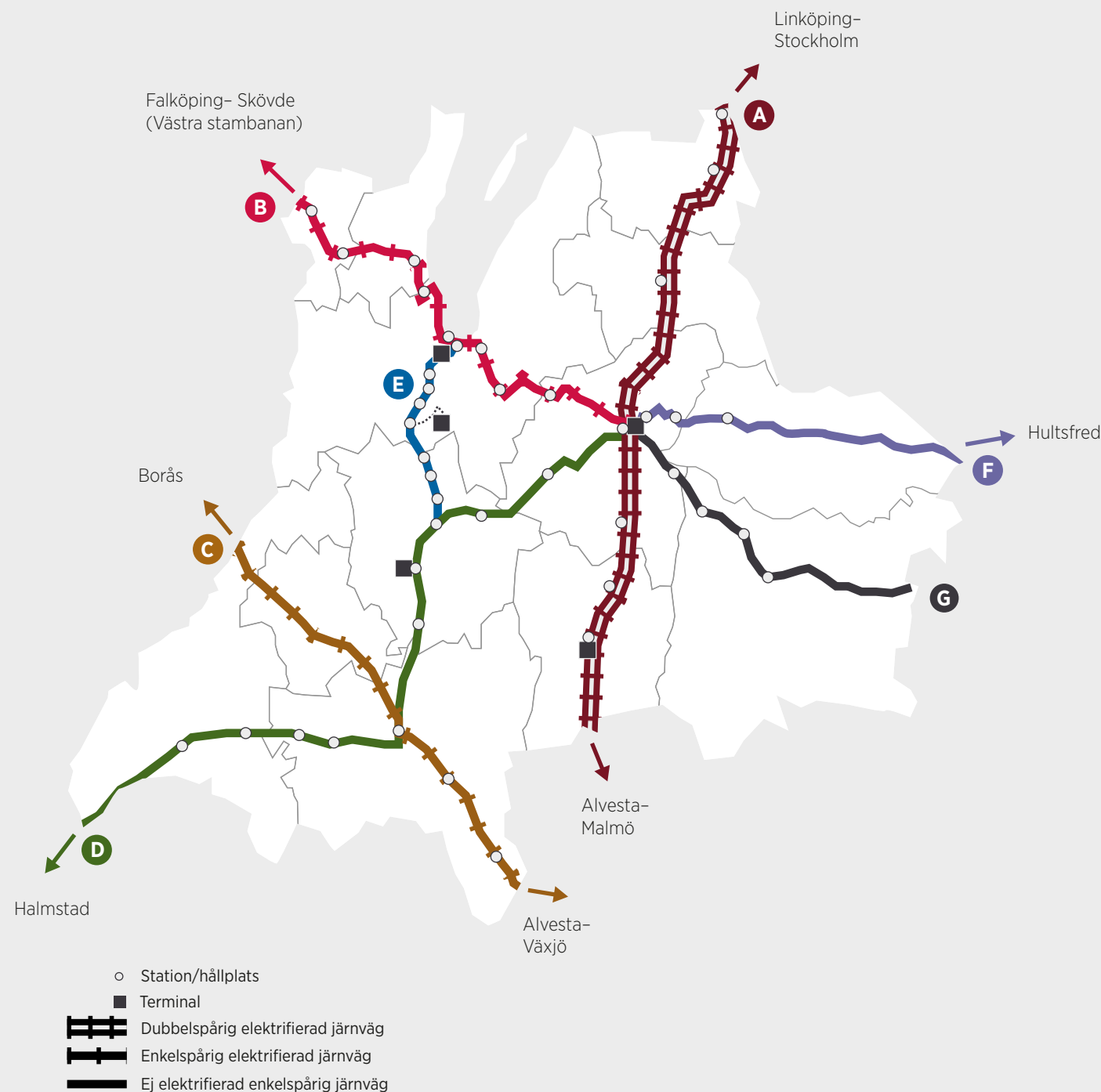


# Länets järnvägsnät

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

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

**Figur 6.** Järnvägar i Jönköpings län



**A**

## Södra stambanan (SSB)

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

**B**

## Jönköpingsbanan

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

**C**

## Kust till kust-banan

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

**D**

## Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)

Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Merparten av sträckan Värnamo–Nässjö har hastighetsbegränsning 120–160 km/h och sträckan Värnamo–Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90–119 km/h. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

**E**

## Vaggerydsbanan

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

**F**

## Högländsbanan

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

**G**

## Vetlandabanan

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

## Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping).

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

## Behov och utmaningar för järnvägen

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

### Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan

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

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

### Kortare restid med tåg på sträckan Jönköping–Värnamo

Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo. Sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden, vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö.

### Elektrifiering och höjda banstandarder

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

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

### Utveckling av stationer utmed Södra stambanan

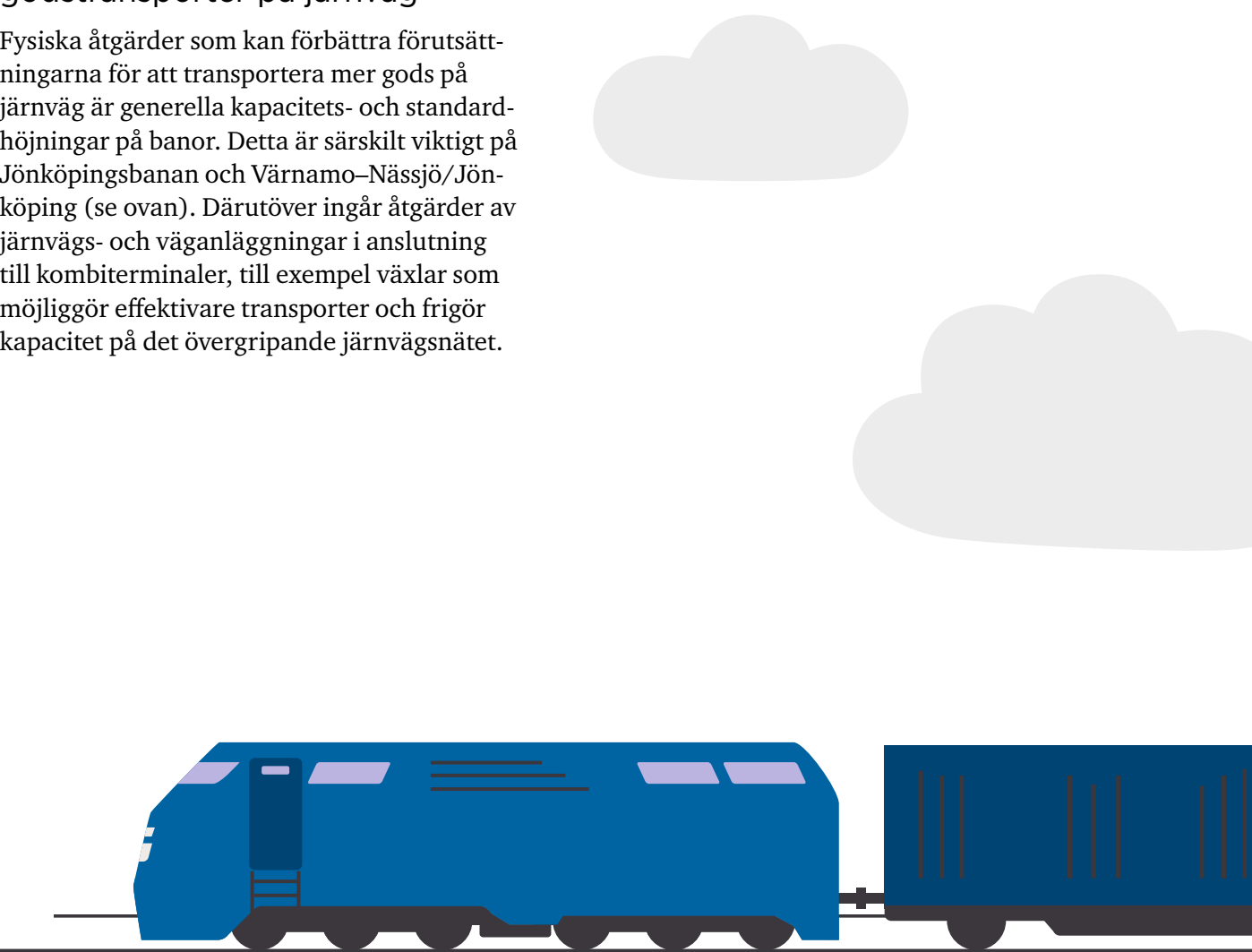
Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret, vilket innebär hög konkurrens mellan olika typer av trafik. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen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

### Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg

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

### Utmaningar för intermodala transporter

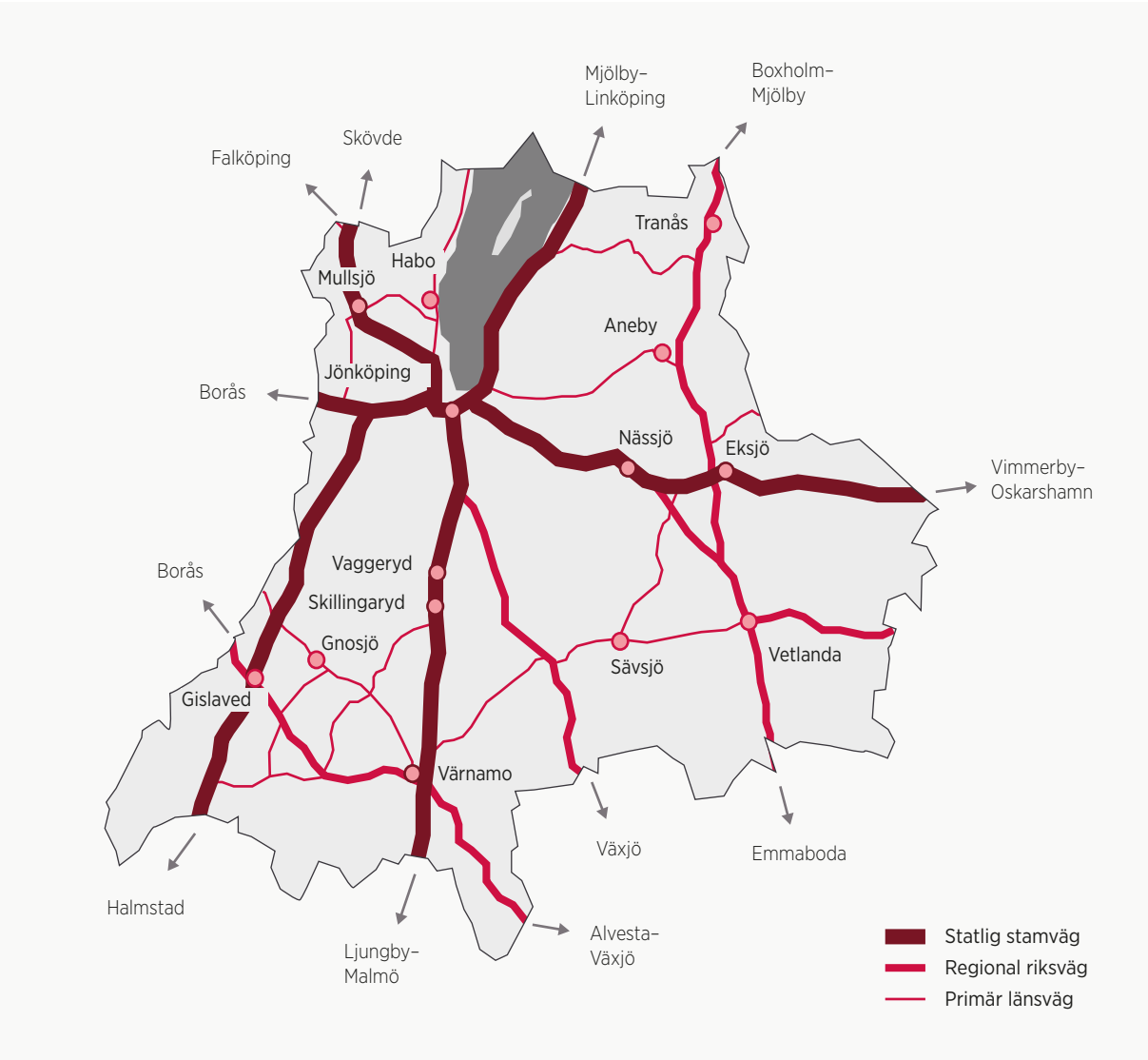
Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



## Länets vägnät

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

Figur 7. Länets huvudvägnät



Källa: Nationella vägdata-basen, 2025.

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

## Trafiksäkerhet

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

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

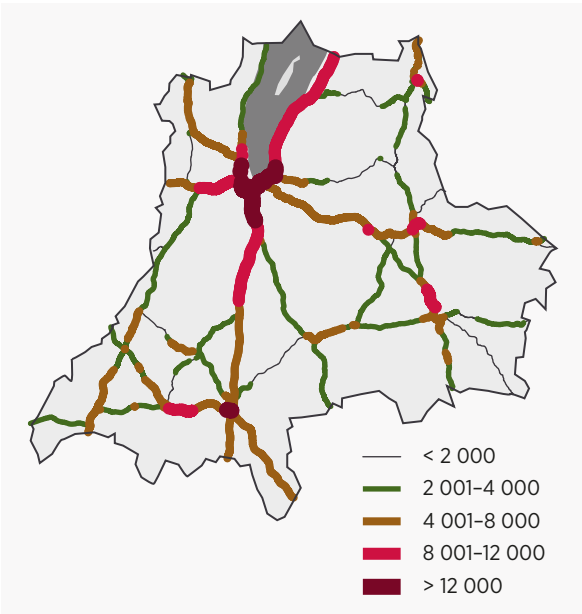
Sambandet mellan trafikmängd och antalet olyckor är tydligt. Detta innebär att ett fortsatt långsiktigt arbete med mittseparering av de mest trafikerade vägarna och trafiksäkerhets-höjande åtgärder på övrigt vägnät, är av stor betydelse för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i Jönköpings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

### Krav på funktionellt samband

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

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

Figur 8. Årsmedelsdygnstrafik för utvalda viktiga vägar i länet



Källa: Nationella vägdata-basen, 2024.

## Behov och utmaningar för vägnätet

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar

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

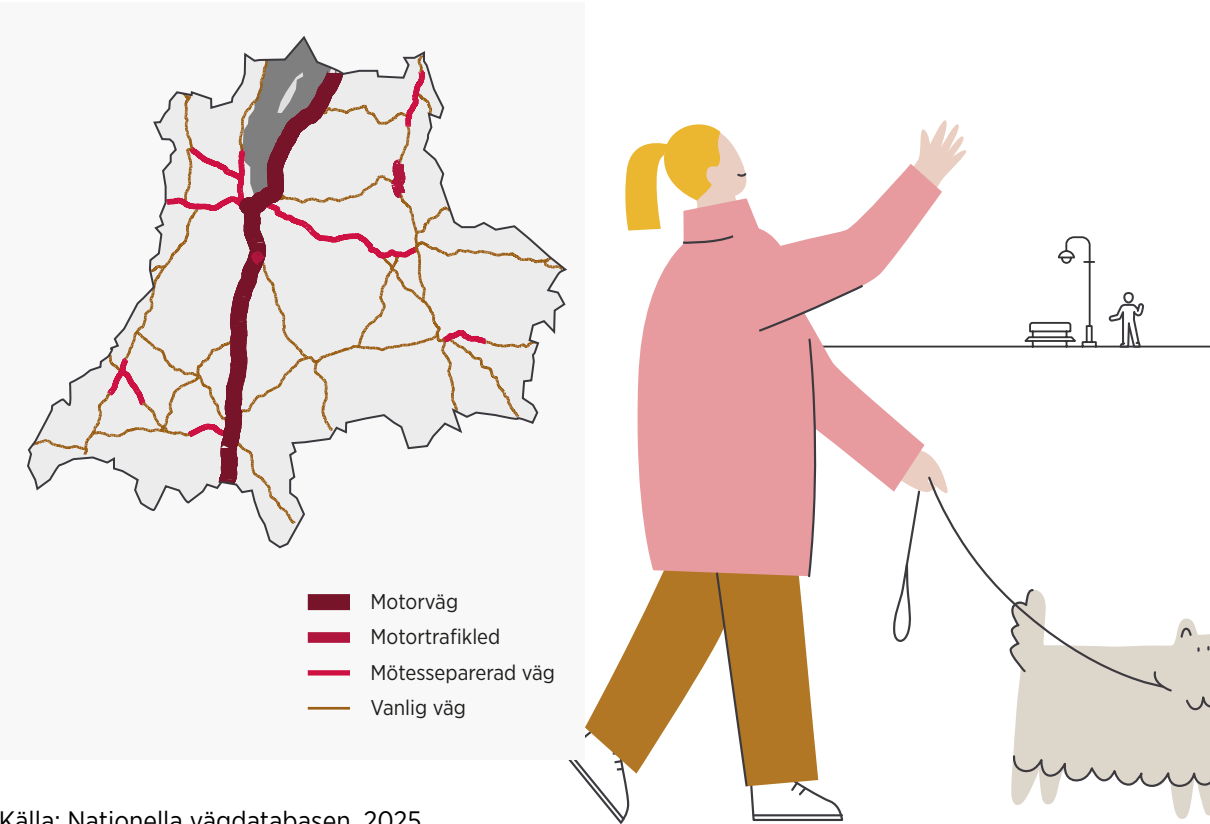
Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar i länets mindre tätorter

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

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät

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

Figur 9. Vägtyp



Källa: Nationella vägdatabasen, 2025.

Väghållare

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

- **Staten** (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- **Kommunerna** förvaltar kommunala gator och vägar.
- **Vägföreningar/samfällighetsföreningar** och **enskilda fastighetsägare** ansvara för enskilda vägar.

Länets kollektivtrafik

Förutsättningar

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

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

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

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

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

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

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

I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet. Strategiska bytespunkter är viktiga för att tillgängligheten till starka kollektivtrafikstråk ska vara god i alla delar av länet och för alla invånare.

Regional kollektivtrafikmyndighet

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

## Behov och utmaningar

### Minska restider och öka attraktivitet

För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera.

#### Mål om restider

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

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

### Tillvarata strukturbildande effekter

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

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

### Göra kollektivtrafiken tillgängligare

För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas. För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.

## Länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter. I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna–Kaxholmen–Skärstad, Huskvarna–Lekeryd, Anderstorp–Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved–Hestra, Skillingaryd–Vaggeryd–Hok, Vetlanda–Landsbro samt Vetlanda–Ekenässjön.

## Regional cykelstrategi

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

## Behov och utmaningar

### Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla mellan större tätorter innebär en hög potential för vardagscykling och skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

### Möjliggöra kombinationsresor

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

## Flyg i länet

Jönköping Airport AB ägs av Jönköpings kommun och Region Jönköpings län. Jönköpings flygplats är en hub för flygfrakt och charter. Flygplatsen är också en beredskapsflygplats. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga.

#### Regionala flygplatsens funktion

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

I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik.

Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.

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



## Alternativ

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

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

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

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

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

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

## Alternativa inriktningar

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

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan

# Bundna objekt i gällande transportplan

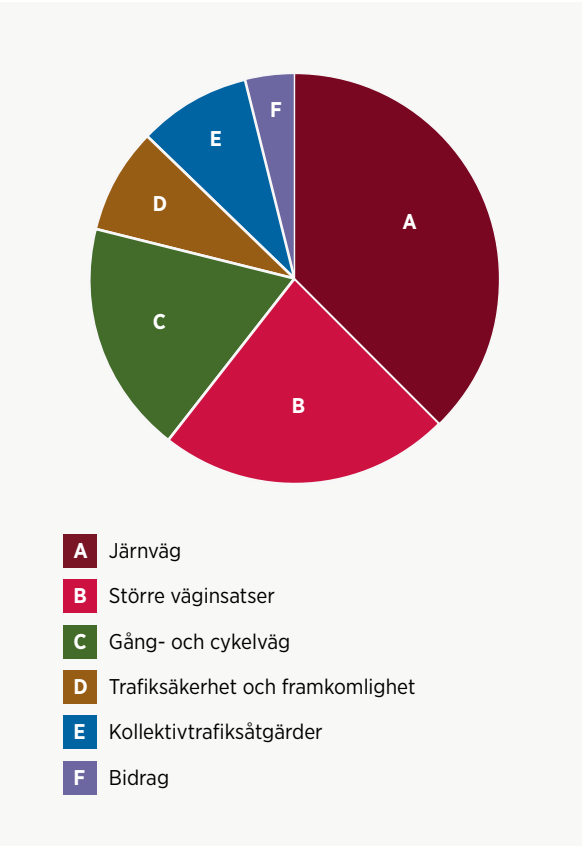
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod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

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

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

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

Diagram 2. Åtgärdsfördelning i Regional transportplan 2022–2033



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

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

## Balans i åtgärder

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

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

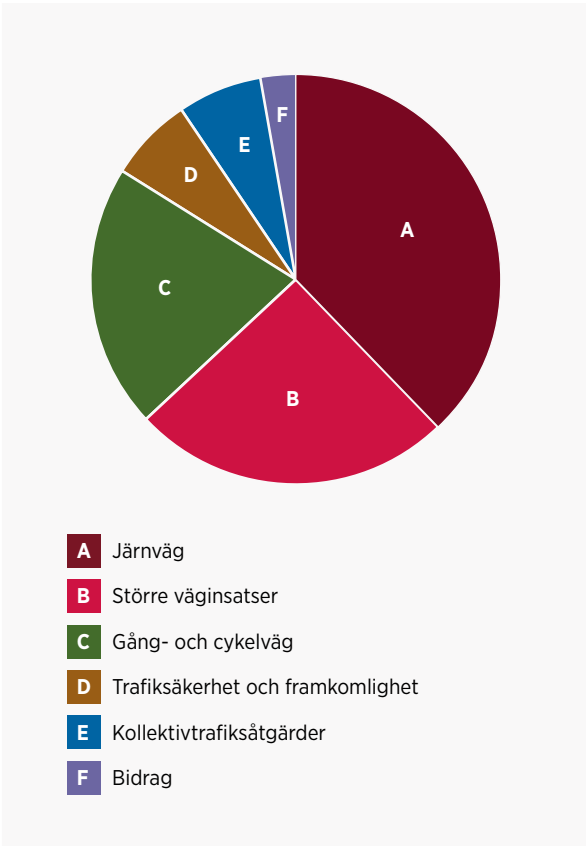
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt Kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

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

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

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

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



Tabell 3. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

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

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

## Insatser för lokalt liv

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

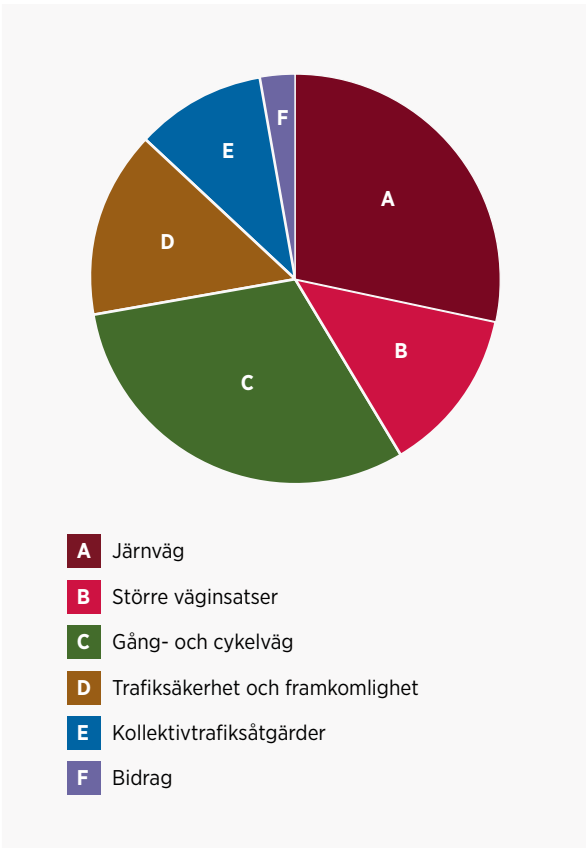
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

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

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

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

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



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

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

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

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

## Satsningar i stråk

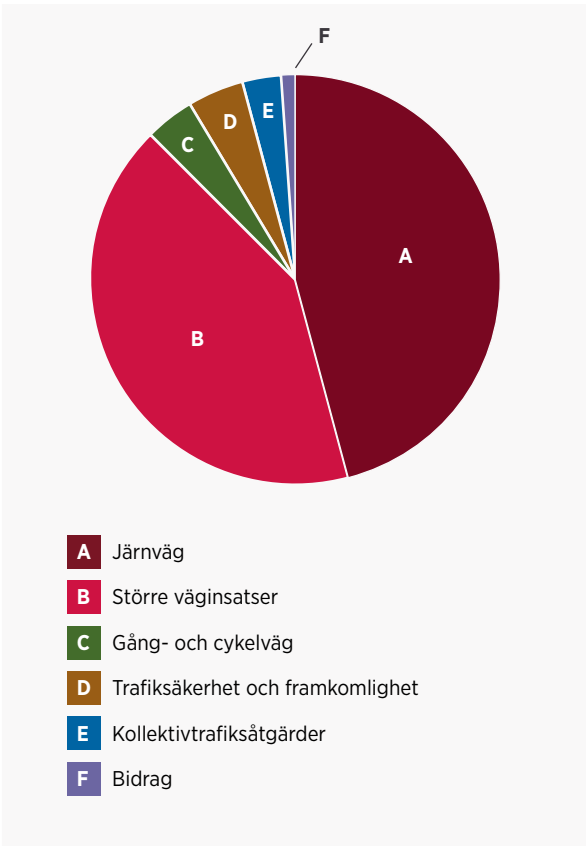
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

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

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

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

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



Tabell 5. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

| Åtgärder                                                                            | Total objektkostnad | Utrymme i plan |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|
| <b>A: Järnväg</b>                                                                   | -                   | <b>1 085</b>   |
| Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping | 3 956 <sup>10</sup> | 193            |
| Station Ryhov/A6                                                                    | 476 <sup>11</sup>   | 129            |
| Pott för plattformsförlängningar                                                    | -                   | 46             |
| Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda                                                | -                   | 300            |
| Elektrifiering Nässjö-Eksjö                                                         | 239                 | 207            |
| Mötesspår Malmbäck                                                                  | 87                  | 87             |
| Tretågsstation Forserum                                                             | 123                 | 123            |
| <b>B: Större väginssatser</b>                                                       | -                   | <b>982</b>     |
| 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            |
| <b>C: Gång- och cykelväg</b>                                                        | -                   | <b>97</b>      |
| Längs regional statlig väg                                                          | -                   | 25             |
| - Fursjö-Dungen                                                                     | -                   | 25             |
| Medfinansiering                                                                     | -                   | 72             |
| <b>D: Trafiksäkerhet och framkomlighet</b>                                          | -                   | <b>102</b>     |
| <b>E: Kollektivtrafiksåtgärder</b>                                                  | -                   | <b>72</b>      |
| Längs statlig väg                                                                   | -                   | 36             |
| Medfinansiering till kommuner                                                       | -                   | 36             |
| <b>F: Bidrag</b>                                                                    | -                   | <b>24</b>      |
| Enskilda vägar                                                                      | -                   | 24             |
| <b>Totalt</b>                                                                       | -                   | <b>2 362</b>   |

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

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

# Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

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

## Nyttor på kort sikt (2026–2031)

### Åtgärder i balans

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

### Insatser för lokalt liv

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

### Satsningar i stråk

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

## Nyttor på medellång sikt (–2037)

### Åtgärder i balans

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

### Insatser för lokalt liv

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

### Satsningar i stråk

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

### Åtgärder i balans

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

## Nyttor på lång sikt (–2045)



# Sammanfattning av konsekvensbeskrivning

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

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

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

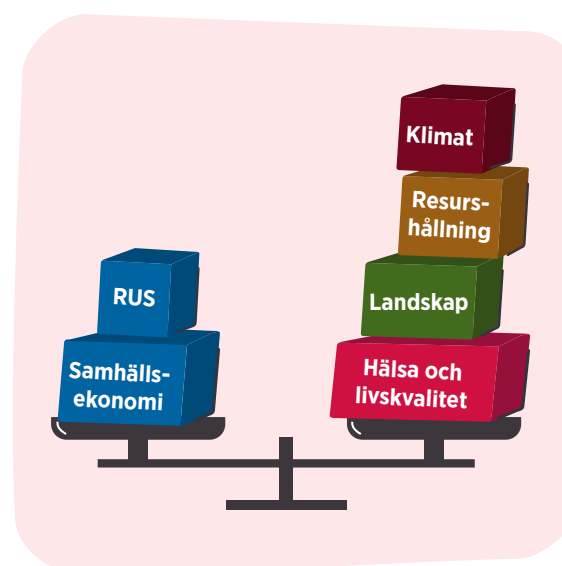
## Utgångspunkter

### Bedömningsgrunder

#### Miljöaspekter

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

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



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

## Samhällsekonomi och regional utveckling

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

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

## Avgränsning

### Tidsmässig avgränsning

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

- Bedömningar på kort sikt avser 1–6 år i planen, det vill säga åren 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

## Geografisk avgränsning

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

## Avgränsning i sak

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

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

## Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

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

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

## Metodik för bedömning av konsekvenser

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

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet Strategier. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs, förutom pågående

satsningar som fullföljs. Däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

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

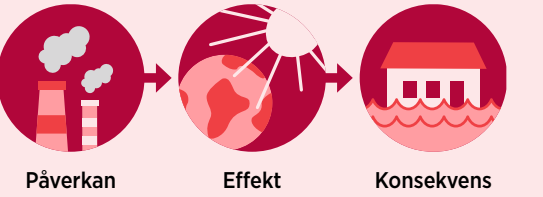
## Påverkan, effekter och konsekvens

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

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

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

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



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

# Fokusområden

## Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

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

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap

C

D

Levande sjöar och vattendrag

C

D

God bebyggd miljö

B

C

D

Giftfri miljö

D

Begränsad klimatpåverkan

A

Ett rikt växt och djurliv

C

D

Levande skogar

C

D

Grundvatten av god kvalitet

D

Myllrande våtmarker

D

Frisk luft

B

## Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

Regional utvecklingsstrategi

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

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

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

Övergripande transportpolitiskt mål

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

E

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

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

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

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

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

B

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

B

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

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

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

A

B

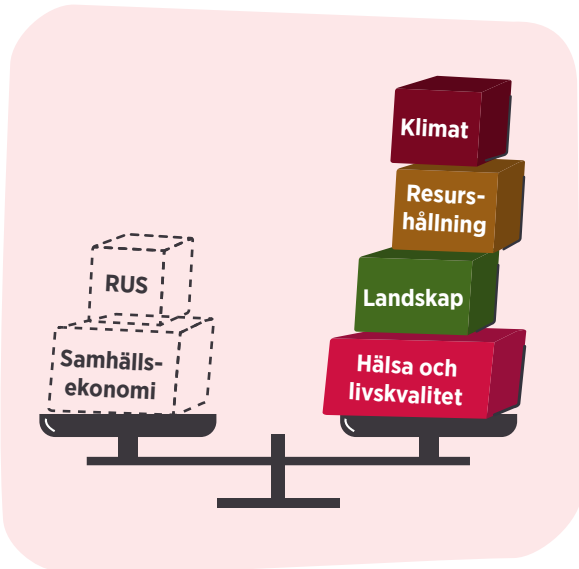
C

D

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

# Sammanfattning av bedömda konsekvenser

## Samlad bedömning miljöaspekter



Konsekvensbeskrivningens fokusområden avseende miljöaspekter.

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

### Alternativ Balans i åtgärder

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

### Alternativ Satsningar i stråk

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

### Alternativ Insatser för lokalt liv

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

Tabell 6. Samlad bedömning miljöaspekter

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

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

# Sammanfattande bedömning: Klimat

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

## Trafikens påverkan

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

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

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

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

## Infrastrukturens påverkan

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

## Klimatanpassning

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

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

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

## Klimatpåverkan över tid

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

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

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

Tabell 8. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

## Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet

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

## Människors hälsa

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

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

## Befolkning

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

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

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Luft

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

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden.  
  
För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Sammanfattande bedömning: Landskap

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

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malm-bäck och på Vetlandabanan samt nya större vägparter. Alternativ *Balans i åtgärder* liv

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

Kulturmiljö

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

Tabell 11. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

## Landskapsbild

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

## Påverkan på landskapet över tid

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

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

## Sammanfattande bedömning: Resurshushållning

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

## Mark

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

## Materiella tillgångar

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

## Vatten

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

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

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

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

Påverkan på resurshushållning över tid

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

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

Tabell 14. Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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

Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

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

i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ även några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägojekt.

Regional utvecklingsstrategi

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

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

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

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

# Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

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

**Tabell 16.** Bidrag till måluppfyllelse över tid

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

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



## Beslutad plan

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

### Prioriteringar

#### Hög måluppfyllelse och stora nyttor

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

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

#### Kontinuitet

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

### Jämn fördelning

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

### Samhällsekonomi, trafik-säkerhet och stråktänk

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

### Prioriteringar inom planen

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

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

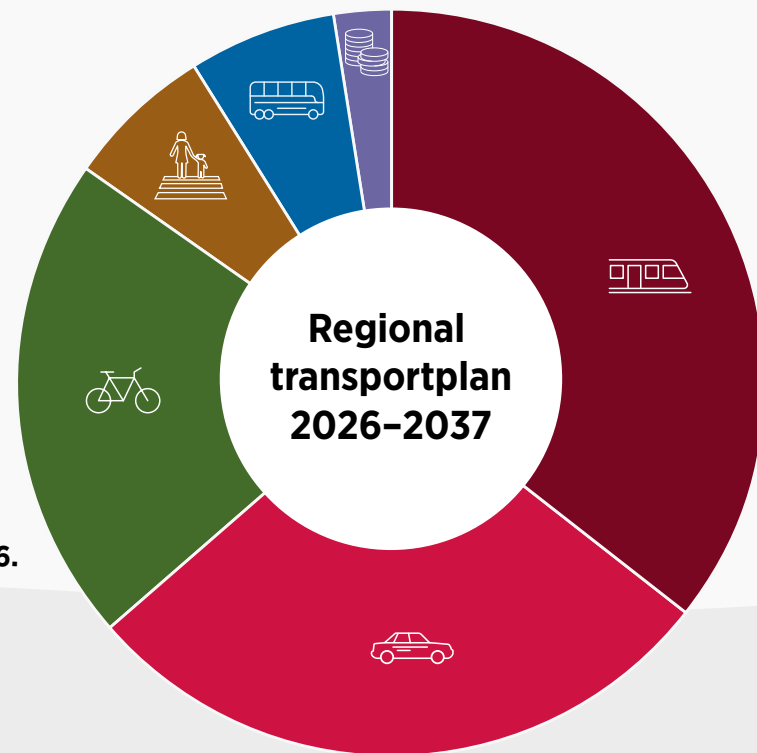


Diagram 6.

Ekonomiska förutsättningar för Regional transportplan

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

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

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

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

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

Investeringar 2026-2037

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

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

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



# Järnväg

## Syfte och innehåll

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

## Förutsättningar för genomförande

### Namngivna objekt och potter

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

## Grunder för prioritering

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

### Påbörjade åtgärder

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

### Planeringsmognad

Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.

### Potential och samhällsnytta

Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.

### Systemfunktion

Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

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

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

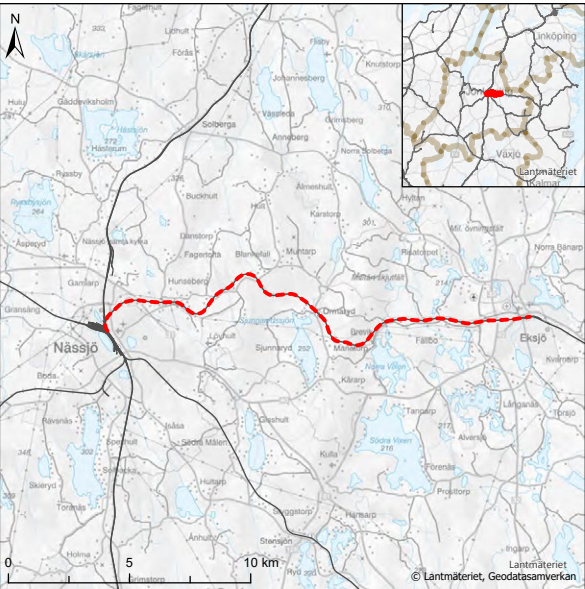
## Järnvägsåtgärder, namngivna objekt

### Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkt-tåg Jönköping–Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och trädsäkring. Åtgärden befinner sig i planskedet och förväntas vara färdig 2029.

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



Karta: Trafikverket, 2025.

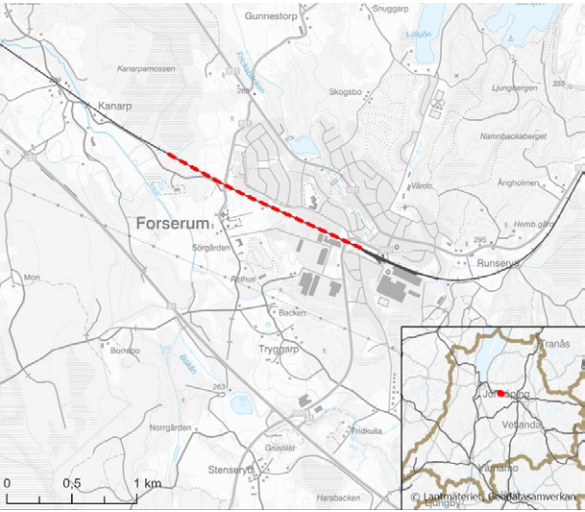
### Tretågsstation Forserum

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

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

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

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



Karta: Trafikverket, 2025.



## Järnvägsåtgärder, pott

### Pott plattformsåtgärder

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

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

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

### Nässjö–Vetlanda stråkpott

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

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

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

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

### Pott för kapacitetshöjande åtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö

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

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

## Större väginsatser

### Syfte och innehåll

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

### Förutsättningar för genomförande

#### Samplanering

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

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

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

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

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

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





## Grunder för prioritering

### Påbörjade åtgärder

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

### Planeringsmognad

Brister som har genomgått ÅVS och har en färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.

### Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med storregional eller nationell betydelse, ska prioriteras högt.

### Samplanering

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

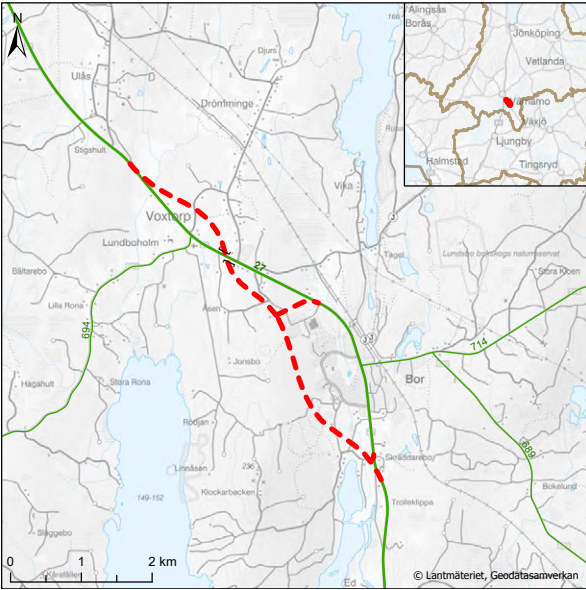
## Namngivna vägåtgärder

### Rv 27 förbi Bor

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

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Byggnation pågår och objektet beräknas vara klart i slutet av 2027.

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



Karta: Trafikverket, 2025.

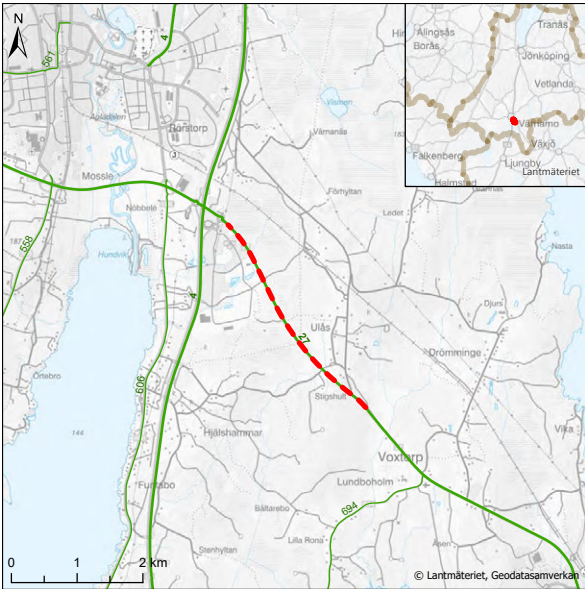
### Rv 27 Ulås–Bredasten

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den cirka 3,5 km långa sträckan mellan förbifart Bor och E4. Vägavsnittets hastighet är 90 km/h men riskerar att sänkas utan mötesseparering.

Befintlig sträckning breddas till gles mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Viltstängsel sätts upp fram till Bredastens industriområde och cykelmöjligheter ordnas mot Värnamo.

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

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



Karta: Trafikverket, 2025.

### Väg 842 förbi Tenhult

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

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

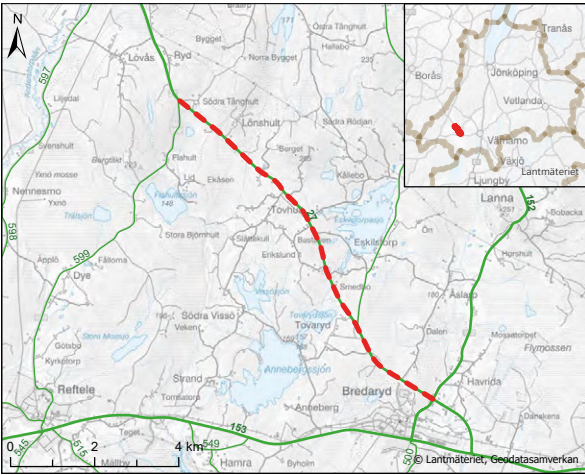
lokaliseringen av vägen. Totalkostnaden utgår ifrån tidigare planering och får justeras framöver utifrån nya förutsättningar.

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

### Rv 27 Bredaryd–Anderstorp

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

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



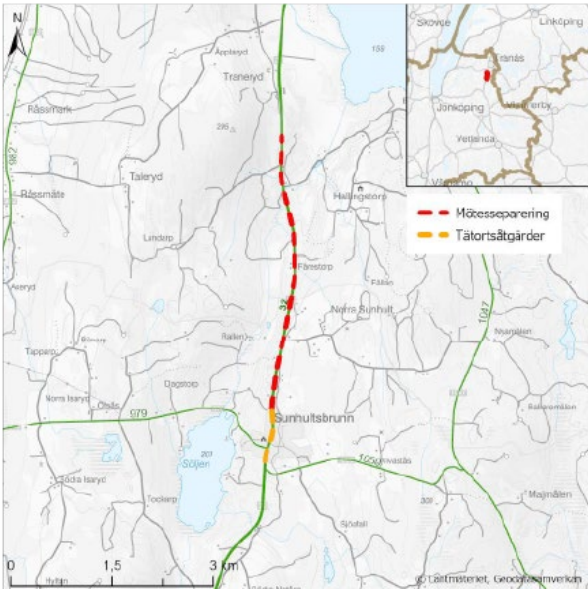
Karta: Trafikverket, 2025.



Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd

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

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



Karta: Trafikverket, 2025.



Gång- och cykelinvesteringar

Syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande

Finansieringsmodell gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10 procent kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån en tidig kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

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

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

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



## Grunder för prioriteringar

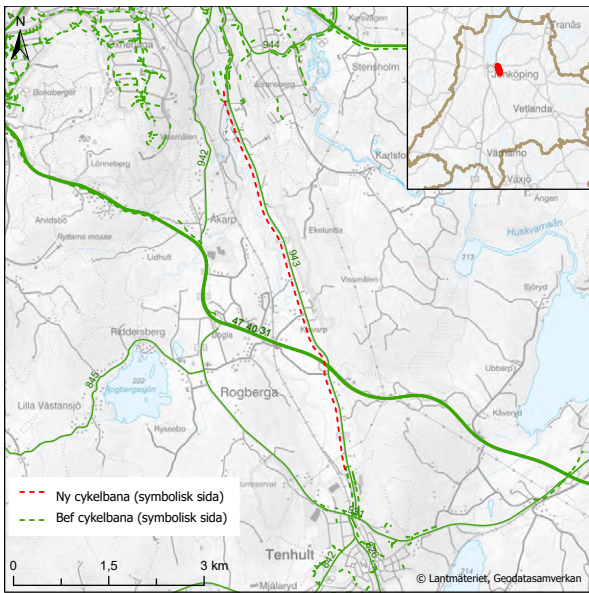
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

Planeringsmognad

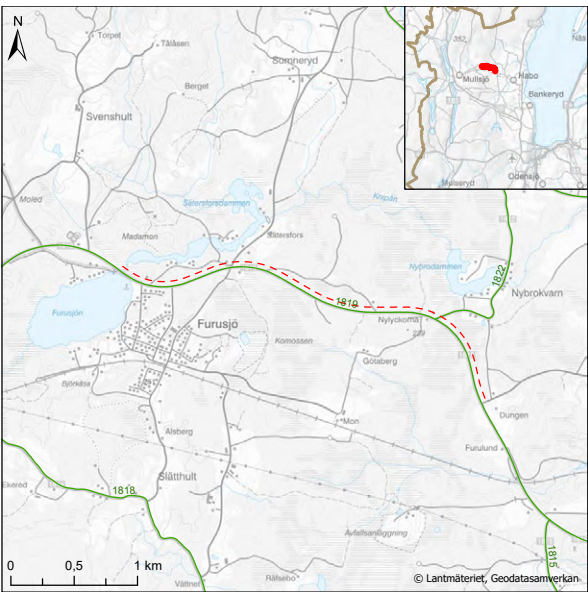
Åtgärder som har påbörjat planläggning och/ eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Regional cykelplan

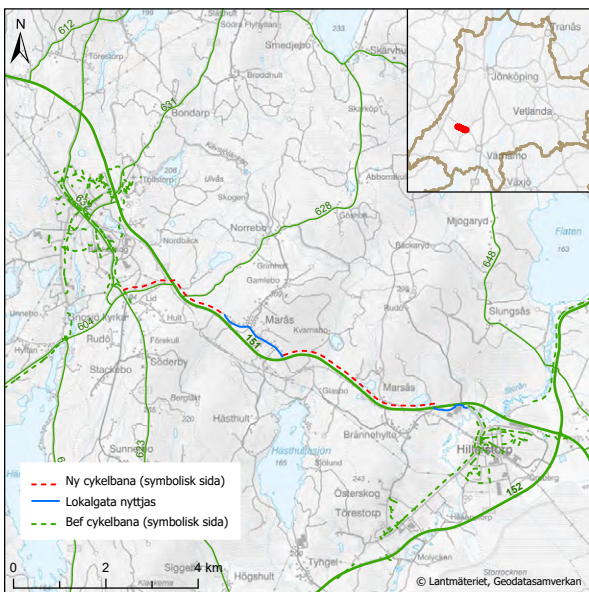
I regional cykelplan prioriteras åtgärder på sträckor mellan tätorter. De åtgärder som genomförs inom denna planperiod är förutom det pågående objektet Fursjö–Dungen de objekt med högst prioritet i Regional cykelplan dvs., Tenhult–Huskvarna och Gnosjö–Hillerstorp.



Karta: Trafikverket, 2025



Karta: Trafikverket, 2025.



Karta: Trafikverket, 2025.

## Pott för mindre insatser

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

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

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

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier  
Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

## Åtgärder som är möjliga att samplanera

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

## Geografisk balansering

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





# Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

## Syfte och innehåll

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

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

## Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

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

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

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

## Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

**Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn**  
Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik passerar genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.

**Insatser på vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods**  
Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikerings (riktmärke: ÅDT över 2 000 fordon) som inte kommer att mittsepareras under planperioden.

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

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

# Kollektivtrafikåtgärder

## Syfte och innehåll

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

## Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

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

## Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

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

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

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

# Förutsättningar för genomförande

## Framförhållning

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

## Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

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



## Grunder för prioritering

Prioriteringsgrunderna gäller båda pottorna inom åtgärdsområdet

Framkomlighetsåtgärder för att minska restid

Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

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

Åtgärder som främjar kombinationsresor

Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.

Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

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



## Bidrag

### Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

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

Grunder för prioritering inom potten

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

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag

Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 procent). För högt bidrag, högst 75 procent, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betydande.

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

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

# Regionala utredningsbehov

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

## Bakgrund

### Syfte

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

### Avgränsning

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

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

### Innehåll

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

- 1. Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029:** Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet *Större väginsatser*. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.
- 2. Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029:** Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet *Trafiksäkerhet och framkomlighet*. För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.
- 3. Övriga angelägna brister att utreda:** På längre sikt bör dessa brister utredas, i vilken ordning och på vilket sätt (etappindelningar etc.) avgörs inför kommande utredningar.

## Grunder för prioritering av brister för utredning

### Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för utredning.

## Brister att utreda

### Viktig punkt på järnvägen som ska utredas 2026–2029

#### Kollektivtrafikshubb Ryhov/A6

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

### Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029

#### Rv 27 Forsheda–Bredaryd

Riksväg 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT drygt 8 800 fordon varav knappt 900 lastbilar, januari 2023) och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade. Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

### Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029

#### Rv 30 Stigamo–Växjö

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

Övriga angelägna brister att utreda

#### Rv 27

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

#### Rv 32

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

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

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

Lv 842 förbi Tenhult

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

Nyligen genomförda eller pågående utredningar

ÅVS Rv 32 Eksjö–Traneryd

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

ÅVS Mullsjö–Habo–Jönköping

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

Genomförande av regional transportplan

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

Järnväg

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

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

Större väginsatser

Förberedande utredningar

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

Genomförande av åtgärder

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

Gång- och cykelinvesteringar

Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån de prioriterade bristerna i Regional cykelplan.

Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Inför att ett projekt startas upp ska avtal kring kommunal medfinansiering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

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

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning

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

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Vilka brister som ska prioriteras för utredning avgörs utifrån prioriteringskriterier i Regional transportplan, inspel görs från Trafikverkets löpande bristinventeringar. Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs, och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

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

## Kollektivtrafikåtgärder

### Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

#### Förberedande utredningar

Förberedande utredningar kan bestå i strategiska dokument och inventeringar kopplade till länets kollektivtrafik. Dessa utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Det är Länstrafikens ansvar att spela in brister och behov utifrån strategiska dokument och inventeringar, Trafikverket och Länstrafiken ska systematiskt samordna dessa till lämpliga åtgärder.

#### Genomförande av åtgärder

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

### Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

#### Ansökningar och handläggning

Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Länstrafiken. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Länstrafikens handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

#### Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

## Bidrag

### Investeringsbidrag för enskilda vägar

#### Ansökningar och handläggning

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

#### Genomförande av åtgärder

Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

## Uppföljning av planens genomförande

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

### Avrapportering av framdrift och upparbetning

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

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

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande avstämmningar av planens genomförande.

### Kommunikation vid avvikelser

Vid indikationer på större förändringar eller ej avsedd framdrift inom projekt eller åtgärdsområden bör Trafikverket ge en skriftlig underrättelse till Region Jönköpings län i ett tidigt skede.

## Investeringsåtgärder i nationell plan

För att få en fullständig bild av vilka investeringar som planeras i länets transportinfrastruktur behöver den regionala transportplanen läsas tillsammans med nationell transportplan.

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

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

## Namngivna järnvägs-objekt nationell plan

### Elektrifiering och höjd hastighet på Värnamo-Jönköping/Nässjö.

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

## Namngivna vägobjekt nationell plan

### Rv 40 Förbi Eksjö

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

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden. Den nya vägen byggs som vanlig väg med hastigheten 80km/h.

### Rv 26 Mullsjö-Slättäng

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 km lång.

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

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapasager planeras längs sträckan och gång- och

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

### Rv 26 Hedenstorp-Månseryd

Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, Klockarpsvägen, som leder mot västra Jönköping. Denna korsning har hög trafikbelastning, främst av trafikanter som arbetspendlar mellan Jönköping och orter nordväst om staden.

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 26. Detta kan göras genom att bygga ut väg 26 till en 7 km lång 2+2 väg på sträckan mellan Hedenstorp och Månseryd samt att förbättra trafikplatsen vid Åsens gård och korsningen med väg 683 vid Klämmestorp. Projektet befinner sig i planskede och planeras att byggstartas år 2033 utifrån Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur.

### E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

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

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

### Rv 40 Jönköping-Ulricehamn

*Nytt objekt i Nationell plan*

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

### E4, trafikplats Ekhagen

*Nytt objekt i Nationell plan.*

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

### Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp

*Nytt objekt i Nationell plan.*

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

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

# Större investeringsåtgärder i våra grannlän

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

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

## Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154

Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen bland annat Värnamo i Jönköpings län.

### Halmstad C

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

## Kalmar län

Åtgärder på rv 37/47

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

## Kronobergs län

Alvesta triangelspår

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

## Östergötland

Ostlänken

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

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön

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

## Västra Götaland

Göteborg–Borås

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

