



Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länstransportplan 2004-15

Jönköpings län

Beslut 2004-04-16



■ Länstransportplan 2004-15

Titel	Länstransportplan 2004-15
Beställningsadress	Länsstyrelsen i Jönköpings län, Informationsenheten, 551 86 Jönköping Telefon 036-39 50 00 (vx)
Webbplats	www.f.lst.se
Meddelande	Nr. 2004:21
ISSN	1101-9425
ISRN	LSTY-F-M—04/21--SE
Referens	Samhällsbyggnadsavdelningen, April 2004
Upplaga	90 ex.
Tryckt på Länsstyrelsen, Jönköping 2004	

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	<u>Sidan</u>
Förord	3
Sammanfattning av länstransportplanen 2004-2015	4
Länets struktur – en nulägesbeskrivning	5
Regional utveckling, transportkvalitet och tillgängligt transportsystem	
<i>Transporter</i>	
<i>Näringsliv</i>	
<i>Tillväxtavtal och tillväxtprogram</i>	
Säker trafik	
<i>Trafiksäkerhet</i>	
God miljö	
<i>Regionala miljö kvalitets mål</i>	
<i>Natur- och kulturmiljö</i>	
<i>Barnkonventionen</i>	
Jämställt transportsystem	
<i>Jämställdhet och tillgängligt transportsystem</i>	
Prioriteringsgrunder	15
Länstransportplan 2004-15	17
Inledning	
Större väginvesteringar	
Mindre väginvesteringar	
Bidrag: miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i kommuner	
Bidrag: kollektivtrafikåtgärder i länstrafiken	
Konsekvenser av åtgärder i länstransportplanen 2004-2015	21
Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbar transportförsörjning	
De transportpolitiska målen	
<i>Regional utveckling, transportkvalitet och tillgängligt transportsystem</i>	
<i>Säker trafik</i>	
<i>God miljö</i>	
<i>Ett jämställt transportsystem</i>	
Länsöverskridande projekt	
Samband med åtgärder i de nationella planerna	
Järnvägsåtgärder	24
Avslutande kommentarer	25
Bilagor	
<i>Bilaga 1: Presentation av föreslagna större investeringar i de olika alternativen</i>	
<i>Bilaga 2: Förslag till mindre investeringar och bärighetsåtgärder</i>	

Förord

Regeringen uppdrog 2002-03-14 åt länen att upprätta långsiktiga planer för regional transportinfrastruktur för perioden 2004-2015. Utgångspunkten för länstransportplanen skall vara de sex transportpolitiska målen. Det övergripande målet för transportpolitiken är att den skall säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Planeringen avser framför allt investeringar och trafiksäkerhetsåtgärder i statliga vägar, som inte är stamvägar, samt statsbidragsberättigade åtgärder, d v s vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar (länstrafiken) och miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i kommuner. Planen innehåller även åtgärder på enskilda vägar samt andra åtgärder som syftar till att främja landsbygdens utveckling.

I regeringsbeslut 2004-02-19 tilldelades länet 1 099 miljoner kronor för planeringsperioden 2004-2015. Länsstyrelsen har i första hand prioriterat ”positiv regional utveckling”, ”ett tillgängligt transportsystem” och ”säker trafik” av de transportpolitiska målen. Vägledande för prioriteringarna har varit ”en god miljö” (de regionala miljömålen, miljökvalitetsnormer, natur- och kulturmiljövård), ”ett jämställt transportsystem” och ”hög transportkvalitet”. Vidare har barnens trafikmiljö beaktats. Bärighetsfrågorna är viktiga för bl.a. länets skogsindustri. Förslag till åtgärder för att förbättra bärigheten på ett antal vägar finns därför med i planen.

Vägverkets och Banverkets nationella planer har varit centrala dokument i arbetet. Underlag i övrigt till planen har inhämtats från Vägverket region sydöst, kommuner m.fl. Samråd med andra län har skett där det ansetts vara lämpligt.

Arbetet med att ta fram planen har letts av Länsstyrelsen i Jönköpings län och bedrivits i nära samverkan med länets kommuner, Landstinget, Kommunförbundet, Länstrafiken, angränsande län och Vägverket Region Sydöst m.fl. intressenter. En arbetsgrupp inom länsstyrelsen (nio personer varav tre kvinnor) har utformat förslaget i samverkan med ett politiskt utskott i Länsstyrelsens styrelse (fyra personer varav tre kvinnor). Återkoppling har skett med kommunernas politiker och Länsstyrelsens styrelse.

Sammanfattning av länstransportplanen 2004-2015

I Jönköpings läns länstransportplan har Länsstyrelsen prioriterat regional utveckling, en säker trafik och en god tillgänglighet i arbetet med planen. Delmålen en god miljö, bra transportkvalitet och ett jämställt transportsystem är dock starka parametrar i de överväganden som gjorts. Likaså har tillväxtavtalets- och barnkonventionens intentioner inarbetats i planen.

Den beräkningsmetod som tillämpas för samhällsekonomisk effektivitet bör kompletteras med en ekonomisk analys enligt den metod som Internationella Handelshögskolan i Jönköping tagit fram. En sådan djupare analys har genomförts för några exempel och ger kompletterande värden till den av trafikverken använda metoden.

Regional utveckling har bedömts som avgörande för länet med den struktur och det näringsliv som representerar länet. Fokus har satts på vidgad arbets- och studiemarknad för näringslivets behov av arbetskraftsrekrytering. För länets invånare ges större möjligheter att finna passande arbete och bredare utbud för studieval. En vidgad arbets- och studiemarknad bidrar också till ett mer jämställt samhälle då valmöjligheterna ökar.

Med de åtgärder som föreslås i planen – förbifarter, enklare ombyggnader och breddning av befintliga vägar - ökar tillgängligheten och transportkvalitén. Ombyggnad och breddning av smala vägar sker i samklang med den nationella planens bärighetsuppgradering. En god miljö gynnas lokalt av att trafiken flyttas utanför tätorterna. Säkerheten och attraktiviteten ökar för de boende. Trafiksäkerheten ökar genom mittseparering, sidoområdes- och korsningsåtgärder längs vägarna. Tillgängligheten ökar för funktionshindrade då ett stort antal busshållplatser längs det statliga vägnätet åtgärdas. Utbyggnad av gång och cykelvägar medför ett säkrare samhälle till gagn för barn, ungdom och cykelpendlare.

Satsningar på landsbygden genom upprustning av de mindre vägarna och de enskilda vägarna ger förutsättningar för en levande landsbygd som även kan bidra till ökad jämställdhet.

Bidraget till kommunerna förutsätts innebära fler gång- och cykelvägar samt färre bullerstörda människor.

Bidraget till Länstrafiken förutsätts medföra bättre tillgänglighet och större säkerhet för barn unga och funktionshindrade.

Tillsammans med Banverket och Länstrafiken finns goda möjligheter att ge länets invånare ett mycket bra alternativ till den egna bilen genom de satsningar som planeras med nya fordon, ökad kapacitet, och ökad tillgänglighet till en vidgad arbets- och studiemarknad m.m.

Godstransporter på järnväg förväntas öka. Länet arbetar därför för en väl utbyggd kombi-terminalverksamhet (Nässjö, Värnamo och Jönköping) i samarbete med Banverket. Kombi-terminalen i Nässjö har färdigställts. Jönköpings kommun, i samverkan med Banverket, Vägverket, näringslivet, Länsstyrelsen samt Vaggeryds, Värnamo, Mullsjö och Habo kommuner, planerar att genomföra en fördjupad utredning om en planerad kombi-terminal i Jönköping/Torsvik. Terminalen i Värnamo skall ses som ett komplement till övriga terminaler och tillgodose transportförsörjningen i länets sydvästra del. Den skall studeras vidare.

Samverkan med andra län sker genom gemensamma utredningar och ställningstagande. Med Västra Götaland sker ett samarbete kring väg 40, 47/48 och Götalandsbanan. Med Östergötland sker ett samarbete kring väg 32 och Europakorridoren. Med Kalmar län pågår ett samarbete kring väg 127/33 och järnvägen Nässjö-Oskarshamn. Med Kronobergs och Västra Götalands län sker ett samarbete kring väg 27 och järnvägen Kust till kustbanan. Med Hallands län sker ett samarbete om väg 26 och järnvägen Nässjö-Halmstad.

Länstransportplanens ger enligt Länsstyrelsens bedömning vissa möjligheter att bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för länets invånare och dess näringsliv.

Länets struktur – en nulägesbeskrivning

I detta avsnitt presenteras länets struktur mot bakgrund av de transportpolitiska målen.

Regional utveckling, transportkvalitet och tillgängligt transportsystem

Transporter

Jönköpings län är relativt glest befolkat. Befolkningen fördelas på ett stort antal mindre och medelstora tätorter. De största tätorterna utgörs av Jönköping-Huskvarnaområdet som har ca 100 000 invånare. Länet har fr.o.m. den 1 januari 2002 totalt ca 328 000 invånare, vilket motsvarar ca 3,7% av Sveriges befolkning. Befolkningstätheten är ca 31 invånare per km².

De största vägstråken som betjänar landet och länet är E 4 och väg 40. En förväntad ökad öststatshandel medför att kontakterna med hamnar i sydöst kommer att öka. Vägarna 27 och 31,127 och 33 kommer att bli betydelsefulla väglänkar i detta sammanhang. För den nordsydliga inlandstrafiken är vägarna 26 och 47/48 i västra länsdelen av stor betydelse liksom väg 32 i den östra delen. De mindre vägarna spelar en viktig roll för boende och verksamma på landsbygden samt inte minst för jord- och skogsnäringarna.

Det statliga vägnätet i Jönköpings län uppgick den 1 januari 2002 till 4 642 km vilket motsvarar ca 5 % av den totala statliga väglängden i Sverige. Ca 12 % av de allmänna vägarna i länet utgjordes av nationella stamvägar. I jämförelse med övriga län intar Jönköpings län en tionde plats vad beträffar det allmänna vägnätets storlek. För de inomregionala transporterna är övriga vägar mycket betydelsefulla. Landsbygdsvägarna spelar en viktig roll för boende och verksamma på landsbygden samt för jord- och skogsnäringarna. De större vägarna i länet är rekommenderade vägar för transporter av farligt gods.

Jönköpings län har ett omfattande skogsbruk. Bärighetsproblemen för bl.a. virkestransporterna är stora på grund av långa avstängningsperioder. Vidare sker transporter till och från lantbruk uteslutande på väg. Jordbruket är beroende av standarden på de mindre vägarna fram till brukningsenheterna. För att förbättra situationen krävs insatser på olika delar i vägnätet. Dessa insatser måste göras främst på det mindre vägnätet och på de enskilda vägarna. Enskilda vägar med statsbidrag uppgår i länet till 4 527 km. Ca 1 000 km väg av länets totala väglängd anses ha bärighetsnedsättningar eller löper stor risk att få det. Av dessa har mer än en tredjedel under senare år haft tjällossningsrestriktioner.

Järnvägsnätet i länet har en banlängd på totalt ca 690 km. Södra stambanan Stockholm-Malmö genomkorsar länet. Linjen Nässjö-Falköping och Kust till kustbanan är viktiga interregionala järnvägar.

Järnvägens viktigaste transportkorridor är Södra stambanan med knutpunkten Nässjö. Därtill kommer Jönköpingsbanan (Falköping-Jönköping-Nässjö) och Kust- till- kustbanan (Göteborg-Borås-Värnamo-Alvesta-Kalmar/Karlskrona). Halmstad-Nässjö, Nässjö-Oskarshamn, Nässjö-Vetlanda och Värnamo-Jönköping är viktiga banor för att knyta samman stambanorna och tunga transportrelationer. Länsjärnvägarna utgör en betydelsefull del av länets totala järnvägssystem för både gods- och persontransporter. Länet har idag det längsta länsjärnvägsnätet i Sverige med sina 368 km. Hela 65 stycken av länets ca 80 tätorter har järnvägsanknytning. Godstransporter på järnväg sker företrädesvis på södra stambanan och järnvägen Nässjö-Jönköping-Falköping-Göteborg samt Kust till kustbanan.

De hamnar som i första hand används för att tillgodose länets behov av sjötransporter är Göteborg, Halmstad, Karlshamn, Oskarshamn och Norrköping.

Jönköpings flygplats är strategisk för länets näringsliv. Flera dagliga förbindelser finns till Köpenhamn och Stockholm.



Medgivande Lantmäterverket 1997.
Ur GSD-Röda kartans länspaket, diarienummer 507-97-1448.

De regionala kontaktbehoven i Jönköpings län är företrädesvis inriktade mot Jönköping. Till Jönköping finns omfattande kontaktbehov från samtliga övriga kommuncentra i länet. Länets administrativa funktioner är i stor utsträckning koncentrerade till Jönköping. Länets anknytning till interregionala trafiksystem finns i Jönköping och beträffande järnväg också i Nässjö.

Kontaktmönstret visar att de största kontaktbehoven föreligger med de tre storstadslänen och med de till Jönköpings län angränsande länen.

Omfattningen av godstransporterna sammanhänger med bl.a. näringslivets lokalisering, inriktning och marknadsförhållanden. Urbaniseringsprocessen och näringslivets strukturförändring är faktorer som bidragit till att stora förändringar skett inom godstransportsystemet. Dessa förändringar har i olika hänseenden påverkat arbetsfördelningen mellan olika trafikslag. Utvecklingen inom de olika trafikgrenarna har också inneburit en omstrukturering av transportmarknaden.

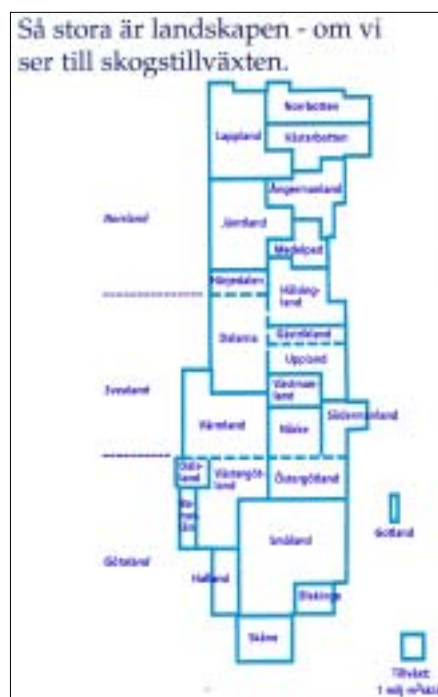
Ett viktigt led i arbetet med att bygga upp ett samhällsekonomiskt effektivt och en långsiktig hållbar transportförsörjning är att överväga lokalisering och utformningen av transportcentra, d v s orter som på olika sätt bör fungera som knutpunkter i ett funktionellt transportsystem. För att på sikt bygga upp ett sammanhängande transportsystem anser Länsstyrelsen att varje kommuncentrum skall fungera som transportcentrum för den egna kommunen och eventuellt även för större områden. Jönköping, som befolkningsmässigt är en av landets största kommuner, ligger centralt i förhållande till de tre storstadsregionerna, och har ett kommunikationsmässigt förmånligt läge. Idag är Jönköping en viktig transportknutpunkt för såväl järnvägs- och lastbilstrafik som för flygtrafik. Nässjö är länets största järnvägsknutpunkt. I Jönköping och i Nässjö finns, på grund av transportmässigt fördelaktiga lägen, centrallager för olika branscher. Omfattande nyinvesteringar har gjorts under senare år, speciellt i Jönköping. Ett planeringsarbete pågår för att uppföra en stor kombiterminal i Jönköping/Torsvik. För att tillgodose transportförsörjningen i länets södra del planeras en mindre terminal i Värnamo.

Näringsliv

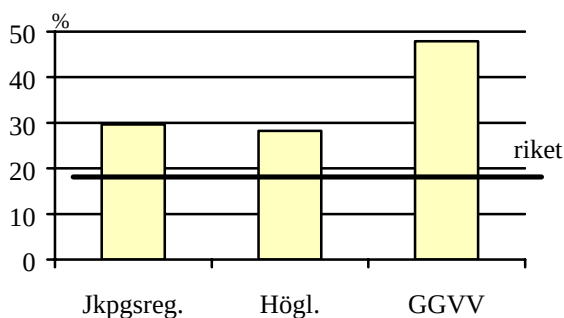
Jönköpings län är känt för sin utpräglade entreprenörsanda och företagardimension. Detta har medfört att Jönköpings län utvecklats till en av landets mest dynamiska småföretagarregioner. Bland länets totalt ca 3 000 industriföretag är flertalet små eller medelstora. Endast ett 20-tal företag har mer än 200 anställda.

Länet har landets högsta andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin med en stor andel underleverantörer. Elva av länets tretton kommuner ligger över eller mycket över riksgenomsnittet när det gäller andelen industrisysselsatta. År 2000 uppgick andelen sysselsatta inom jord- och skogsbruksnäringen i länet till 2,3 % jämfört med rikets 1,9 %. Skogsnäringen är betydelsefull för länet. Naringens behov av tunga transporter på mindre vägar, är speciellt. I länet finns mycket skog. Småland har på årsbasis en skogstillväxt som är större än 1/3 av hela Norrlands tillväxt (jfr figur på nästa sida).

Figuren visar landskapens storlek med avseende på skogstillväxten i Sverige i genomsnitt per år (källa: Vägverket).



De industribranscher som dominerar i länet är metall-, trävaru- och plastindustrin. Inom dessa branscher är andelen sysselsatta betydligt högre än riksgenomsnittet. De olika länsdelarna uppvisar dock en sinsemellan mycket varierad industristruktur och utveckling inom näringslivet.



Diagrammet visar kommunernas genomsnittliga sysselsättning inom tillverkningsindustrin i olika länsdelar. (källa: NUTEK / UMDAC 1997)

Vid jämförelser med riket brukar länet ofta delas upp i tre delar: *Jönköpingsregionen* (Jönköping, Habo, Mullsjö) i norra delen av länet, *GGVV-kommunerna* (Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Värnamo) i sydväst, och *Höglandet* (Aneby, Tranås, Nässjö, Eksjö, Vetlanda, Sävsjö) i östra länsdelen.

I *Jönköpings regionen* finns det som är typiskt för hela länet men också en växande kunskapsindustri inom hög teknologi och inom logistik och transport. Här ligger också de flesta större företagen i länet.

På *Höglandet* dominerar trä-, småhus- och möbelindustri. Skogsnäringen är också betydande för de flesta kommuner.

GGVV-regionen har en omfattande tillverkningsindustri med en mycket hög andel små och medelstora företag. I Gnosjö och Gislaveds kommuner är andelen sysselsatta i tillverkningsindustrin över 50 %.

Arbetspendling sker inom de givna företagsregionerna och mellan Jönköping och Habo/Mullsjö kommuner. Förutom denna pendling sker ett utbyte mellan Jönköpingsregionen och Nässjö. Pendlingsutbyte med andra län sker framför allt mellan Tranås och närliggande kommuner i Östergötland samt mellan Gislaved och Hylte i Halland och Tranemo i Västra Götalandsregionen. Pendling förekommer också mellan Värnamo och Växjö i Kronobergs län. Pendling sker också inom och mellan lokala arbetsmarknadsregioner som kan vara av länsövergripande karaktär. Inom arbetet med tillväxtavtal för Jönköpings län har en utredning gjorts angående förutsättningarna för regionförstoring.

I tabellen nedan visas inpendling och utpendling från Jönköping till och från övriga kommuner i länet samt några kommuner i angränsande län. Uppgifterna avser förhållanden i november år 2000. Vad som inte framgår av tabellen är den ökning av arbetspendlingen till och från Jönköping som skett under en lång följd av år. År 1994 uppgick den totala pendlingen från och till ovanstående kommuner till drygt 6 800. År 2000 hade den totala pendlingen ökat med nästan 2 900 till knappt 9 700.

Tabellen nedan visar inpendling till samt utpendling från Jönköping från/till övriga kommuner i länet samt övriga angränsade kommuner. November 2000.

Kommun	Inpendling från	Utpendling till	Total pendling	Pendlingsnetto
Habo	2 062	599	2 661	1 463
Nässjö	1 192	670	1 862	522
Vaggeryd	719	704	1 423	15
Mullsjö	843	225	1 068	618
Aneby	333	111	444	222
Värnamo	253	142	395	111
Tranås	196	130	326	66
Eksjö	198	120	318	78
Ulricehamn	196	57	253	139
Vetlanda	140	56	196	84
Gislaved	83	107	190	-24
Sävsjö	93	29	122	64
Ödeshög	88	23	111	65
Gnosjö	30	53	83	-23
Tranemo	23	43	66	-20
Summa	6 449	3 069	9 518	3 380

Vad gäller *utbildning* kan den Internationella Handelshögskolan i Jönköping framhållas som inriktar sin forskning och undervisning på små och medelstora företag. Ett arbete med att utveckla Ingenjörshögskolan till en Teknisk Högskola pågår inom ramen för tillväxtarbetet. Högskolan för Lärande och Kommunikation (HLK) och Hälsohögskolan i Jönköping har stor betydelse för den regionala utvecklingen. Länet har i övrigt en mycket decentraliserad högskoleutbildning. Det finns ett antal studenter som behöver pendla till Jönköping för att få sin undervisning.

Inom ramen för tillväxtavtalsarbetet har gjorts ett antal studier bland annat en för att klarlägga samband mellan infrastruktursatsningar och tillväxt i en region.

Tillväxtavtal och tillväxtprogram

Ett länsgemensamt arbete drivs sedan år 1998 - liksom i samtliga län och regioner i landet - under beteckningen regionalt tillväxtavtal. Tillväxtavtalet skall genom systematiserad samverkan mellan företagen, den offentliga sektorn och högskolan skapa förutsättningar för tillväxt i företag. Tillväxtens mål är människors välfärd. Samverkansrådet är beteckningen på det partnerskap som är navet i det länsgemensamma arbetet.

Den behovsanalys som gjordes visade mycket tydligt att kunskaps- och kompetensförsörjningen upplevs som det överordnade problemet för företagens framtida tillväxt i regionen. Samverkansrådet beslutade att det problemet skall åtgärdas genom systematiska insatser inom de fyra insatsområdena utbildning och forskning, regionens attraktivitet (hur skall vi behålla och attrahera kvalificerade människor och verksamheter), näringslivsutveckling och förnyelse samt infrastruktur.

I en analys med namnet "Framtiden för Jönköpings län - uppåt eller nedåt?" som gjorts av näringslivsgruppen i tillväxtarbetet visas på två alternativa utvecklingsriktningar för vårt län, som båda är fullt möjliga. Den ena leder mot en mycket gynnsam och dynamisk framtid de närmaste decennierna, den andra gör länet till en verklig förlorare i konkurrensen med andra. Satsningarna på förnyelse i det befintliga näringslivet med högre kompetensinnehåll i tjänster och produkter och i de bakomliggande processerna och att skapa förutsättningar för ny företagssamhet kommer att kräva kraftfulla och väl genomtänkta insatser.

I det hittillsvarande arbetet med länets tillväxtfrågor har några åtgärder vuxit fram som strategiska för den fortsatta utvecklingen. Bland dessa kan nämnas

- mycket bättre pendlingsmöjligheter - vidgade arbetsmarknader
(En boendemarknad - en arbetsmarknad - med öppna gränser)
- kraftigt ökad forskning
- ägarfrågor - kapitalförsörjning
- ökad etablering av nya branscher och företag
- attraktivitetsfrågor
- omvärldsförbindelser

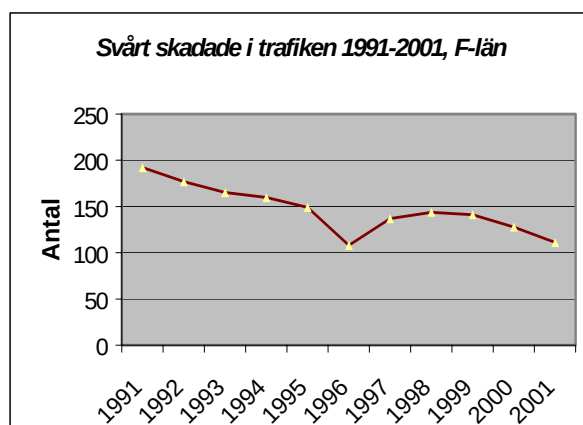
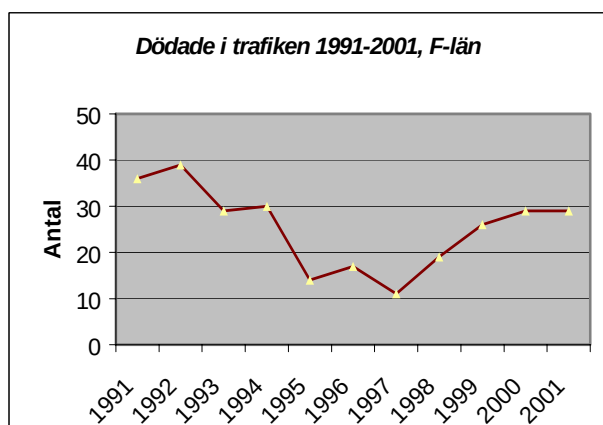
Infrastrukturfrågorna har lyfts fram som centrala för länets framtid. Som ovan nämnts har genomförts och pågår ett antal studier kring sambanden mellan tillväxt och infrastruktur och infrastrukturens betydelse för regioners innovationskraft. I företagens efterfrågan på insatser står infrastruktursatsningar mycket högt på dagordningen.

Ett regionala tillväxtprogram (RTP) har tagits fram för perioden 2004-2007.

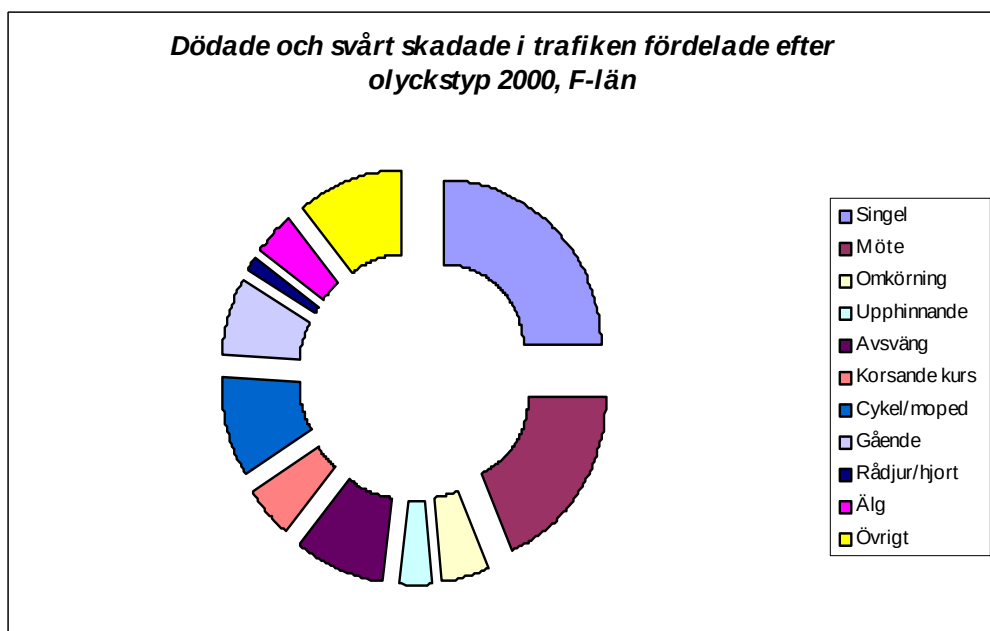
Säker trafik

Trafiksäkerhetssituationen

Under perioden 1991- 2001 har trenden i Jönköpings län varit att antalet dödade och skadade personer har minskat. Trenden har varit tydligast för gruppen "svårt skadade" personer som sjunkit från 192 år 1991 till 111 år 2001. För antalet dödade personer i trafiken har den sjunkande trenden varit svagare och karaktäriseras av stora skillnader mellan olika år. 1997 var antalet dödade i trafiken i Jönköpings län förhållandevis mycket lågt (11 personer). Som jämförelse kan nämnas 1991: 36 1996: 17 och 2001: 29 personer. Genomsnittet för perioden var 25 dödade per år och 147 svårt skadade. För gruppen "lindrigt skadade" har trenden varit ökande.



På det statliga vägnätet i länet har de vanligaste olyckstyperna med personskador varit singel- och mötesolyckor samt avsvängnings-/korsningsolyckor. I tätbebyggt område är de vanligaste olyckorna med personskador avsvängnings-/korsningsolyckor, ofta med cyklister och fotgängare inblandade



Den nedre figuren på föregående sida visar den relativa fördelningen (hela vägnätet i Jönköpings län år 2000) mellan olika olyckstyper där motorfordon (personbil, lastbil, buss, motorcykel) har varit inblandade som medfört svåra personskador (dödade och svårt skadade). Som framgår av figuren har singel- och mötesolyckorna störst andelar med allvarliga personskador.

De mest olycksdrabbade statliga vägarna i länet (riksvägar och primära länsvägar) är de där pendlingsfrekvensen är hög. De är oftast smala och blandar genomfarts- och lokaltrafik samt olika trafikantgrupper med varandra. Biltrafiken har ökat de senaste åren. På det statliga vägnätet ökade trafiken i landet totalt med nästan 3 % under en 12-månadsperiod (juli 2001 – juni 2002). Det har inte bara varit personbilstrafiken som har ökat. Även lastbilstrafiken har ökat. Ökning har skett på hela det statliga vägnätet och en tendens har varit att tung trafik varit involverad i flera olyckor än tidigare.

God miljö

Regionala miljökvalitetsmål

Den ekologiska dimensionen i hållbarhetsbegreppet tydliggörs i de femton miljökvalitetsmålen med delmål, antagna av riksdagen hösten 2001.

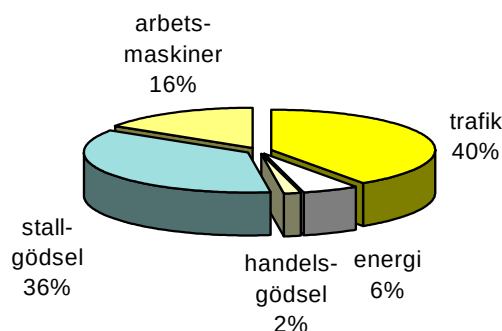
I Jönköpings län har en process att regionalisera de femton nationella miljökvalitetsmålen genomförts. De regionala målen fastställdes i december 2002. I och med detta beslut följer länets miljömålsstruktur i stora drag den som beslutats nationellt. Miljökvalitetsmålen *Storlagen fjällmiljö* och *Hav i balans samt levande kust och skärgård* ingår inte i den regionala målstrukturen då länet saknar såväl hav som kust, med undantag för Visingsö som räknas som skärgård (Länets påverkan på havsmiljön behandlas under målet *Ingen övergödning*).

Planens inverkan på våra möjligheter att nå uppställda miljömål kan delas in i två kategorier. Själva väginvesteringen (nyanläggning, breddning etc.) innebär en direkt påverkan på den fysiska miljön där aspekter som markanspråk, dränering, fragmentering av landskap samt kulturhistoriska samband och strukturer är av betydelse. Berörda miljömål är God bebyggd miljö, Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar och Ett rikt odlingslandskap.

Ett annat slag av påverkan är den som uppkommer när vägen används. Då är utsläpp till mark, luft och vatten som en följd av transportarbetet det intressanta, huvudsakligen koldioxid, kolväten, kväveoxider och partiklar samt en förändrad bullersituation. De miljömål som berörs för vägens användning är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Ingen övergödning, Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag samt God bebyggd miljö.

Försurningen är det allvarligaste miljöproblemet i Jönköpings län. Transportsektorn medverkar till problemen framför allt genom utsläpp av kväveoxider. Ca 50 % av utsläppen av kväveoxider härhör från biltrafiken. Ca 80 % av det totala nedfallet av kväve i Sverige härhör från utländska utsläppskällor. En del av våra egna utsläpp exporteras å andra sidan till andra länder. Nedfallet av försurande kväveoxider överskrider den kritiska belastningsgränsen, vilket gett tydliga effekter på vatten, mark och skog. Den svenska vägtrafikens nedfall svarar nästan ensam för den belastning som naturen i länet beräknas tåla. Försurningsproblematiken är särskilt

påtaglig i den sydvästra delen. Nästan samtliga ytvatten i Nissans avrinningsområde inom länet skulle varit förurningsskadade utan vidtagna kalkningsåtgärder. Skogsmarken i länets sydvästra delar är kraftigt utarmad på viktiga näringsämnen och markerna läcker ut metaller och kväve till intilliggande vattendrag. Skogsproduktionen riskerar på sikt att störas allvarligt.



Diagrammet visar fördelning av kväveutsläppen (N) i länet mellan olika källor avseende både kväveoxid- och ammoniakutsläpp (källa: SMAJL del 2, Lst medd 13/95).

I länet finns flera tätortsmiljöer som utsätts för lokala störningar i form av buller och höga halter luftföroreningar. Problemen förekommer främst i de större tätorterna men även i samband med genomfartstrafik i ett antal mindre tätorter.

Ett stort antal personer i länet bedöms vara utsatta för vägtrafikbuller som överstiger målen för god miljö kvalitet. Vidare orsakar tågtrafiken, främst på stomjärnvägsnätet, vibrations- och bullerproblem för boende i de kringliggande tätorterna.

Genom barriäreffekter medför trafiken i länet med sina anläggningar fragmentering av landskapet, vandringshinder för faunan och häckningsstörningar för fåglar. Särskilt betydelsefulla är effekterna för skyddsvärda och hotade arter på land och i vatten samt i känsliga kultur- och naturmiljöer. Här kan nämnas vägar genom Store Mosse Nationalpark och riksintresset Dumme Mosse, länets artrika odlingslandskap samt många vattendrag med höga naturvärden.

Bland de lokalt betingade störningarna från trafikanläggningar ska även nämnas föroreningar från väg- och däckslitage samt saltning. Dessa störningar är särskilt allvarliga i länet på grund av det stora antalet små vattendrag med känslig och skyddsvärd fauna. Emån, Nissan och Lagan är våra viktigaste vattendrag med höga naturvärden utmed vilka även större vägar är belägna. Föroreningar och eventuella utsläpp vid transportolyckor utgör även hot mot yt- eller grundvattentäkter som finns i anslutning till vägar.

Natur- och kulturmiljö

Länet uppvisar stora variationer av olika naturtyper. Ängs- och hagmarkerna är i ett nationellt perspektiv väl representerade. Detta gäller särskilt länets östra och norra delar som ingår i den naturgeografiska regionen "Sydsvenska höglandets centrala och östra delar". I jord- och skogsbrukslandskapet finns värdefulla biotoper med särskilda skyddsvärden i form av våtmarker, åkerholmar och ravinbildningar.

Länets västra del ingår i den naturgeografiska regionen "Sydsvenska höglandets och Smålandsterrängens myrrika västsida". Här utgör mossar stora, relativt opåverkade områden. Dessa hyser på grund av sin ostördhet särskilda naturvärden och utgör livsmiljöer för speciella arter.

Inom denna region har det äldre odlingslandskapet särskilda värden på grund av att naturtypen är relativt ovanlig.

Vätterbygden tillhör den naturgeografiska regionen "Götalands centrala slättbygder" där ravinbildningar i anslutning till mindre flöden till Vättern samt erosionsbranter vid Vätterns stränder utgör särskilda karaktärsdrag. Isälvsavlagringar har särskilda geologiska värden för förståelsen av isavsmältningen i södra Sverige. Måktiga sand- och grusavlagringar i anslutning till Emåns, Lagans, Nissans och Svartåns dalgångar har speciella skyddsvärden.

Jönköpings län ingår, vad avser kulturhistorisk region, i "Sydsvenska höglandets skogsbygder". Ett småskaligt, äldre odlingslandskap är mycket karaktäristiskt för länet och hyser särskilda värden. Strukturen med åker och genom slätter och betesdrift hävdade ängs- och hagmarker kring små byar och enstaka hemman är i regel väl bevarad. Bebyggelsen återfinns ofta i utpräglade höjdlägen där den bästa åkerjorden är samlad. Den stenrika moränjorden har givit upphov till talrika odlingsrösen och stenmurar.

Byar och gårdar knyts samman av mindre vägar. Dessa äldre vägar bildar stomme i kulturlandskapets uppbyggnad. De följer åsar och andra höjder för att undvika våtmarker och gör långa omvägar för att spara åker, äng och hage. De mindre vägarna bidrar till att upplevelsevärdena i det småskaliga natur- och kulturlandskapet är stora. Jönköpings län har en av de största andelarna allmänna vägar i landet som ännu inte är belagda med asfalt. Därtill kommer ett rikt nät av enskilda vägar.

Barnkonventionen

Enligt FN:s Barnkonvention skall barn, på samma villkor som andra samhällsmedlemmar, utifrån sina behov och förutsättningar tillförsäkras bästa möjliga villkor när det gäller att förflytta sig och att resa säkert inom hela vägtransportsystemet. Vid beslut som rör barn skall barns fria rörlighet, tillgänglighet, miljö, hälsa och säkerhet beaktas.

Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet. Gator och vägar har kommit att utgöra barriärer som hindrar dem att ta sig fram på egen hand. Barriären finns ofta i nära anslutning till bostäder, skolor och liknande platser där barn vistas, t.ex. bilparkerings, trafikerade gator. Det transportpolitiska delmålet om tillgänglighet handlar om att transportsystemet ska vara så utformat att samhällets verksamheter blir tillgängliga för alla. Detta kan tolkas så att systemet ska anpassas så att barn, inom rimliga gränser, ska kunna ta sig fram på egen hand i samhället. Delmålet "en god miljö" innebär att transportsystemet ska anpassas till barnens livsmiljö och deras möjligheter att utnyttja natur- och friluftsområden. Delmålet "säker trafik" kan ges tolkningen att inget barn ska dödas, åsamkas långvarig hälsoförlust eller uppleva otrygghet på grund av brister i vägtransportsystemet.

Jämställt transportsystem

Jämställdhet och tillgängligt transportsystem

Hösten 2001 beslutade regeringen att införa ett transportpolitiskt delmål enligt följande: "Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att

påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt” (prop. 1997/98:56).

Eftersom kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt bör det vara en av de faktorer som ligger till grund för prioriteringar i länstransportplanen. Kvinnor reser mer kollektivt än män. Männen använder bilen i större utsträckning än kvinnor. När det gäller cykling och förflyttning till fots så dominerar kvinnor. Sammantaget är dock bilen det mest använda färdmedlet men utnyttjas till större del av män som förare och kvinnor som passagerare. Männen reser längre sträckor och använder mer tid till resor än kvinnor. Män gör också fler resor som är arbetsrelaterade medan kvinnor står för en större del av service- och inköpsresorna. Kvinnor gör i regel mer kombinerade resor, d v s resor där fler än ett ärende uträttas samtidigt. I genomsnitt gör män och kvinnor ungefär lika många antal resor men av olika skäl. När det gäller synen på transporter bör noteras att kvinnor värderar miljö- och trafiksäkerhet högre än män. Kvinnor är även mer kritiska till bilismen och mer positiva till kollektivtrafik än män.

Prioriteringsgrunder

Förslagen i länstransportplanen utgår från den struktur som länet har. Jönköpings län karaktäriseras bl.a. av

- ❑ många små orter som finns utspridda över hela länet
- ❑ ett större länscentrum (*Jönköping med statliga förvaltningsmyndigheter, högskola, flygplats, kulturaktiviteter m.m.*) och några mindre regionala centra (*Nässjö/Eksjö, Gislaved/Anderstorp och Värnamo*)
- ❑ ett näringsliv som är inriktat mot små och medelstora företag
- ❑ ett län rikt på skog – trä- och pappersmassaindustrin är väl tillgodosedd med råvara
- ❑ vägstandarden för näringslivets behov varierar i länet
- ❑ de interregionala kommunikationsmöjligheterna är bättre i nord-sydlig riktning än i öst-västlig
- ❑ befolkningskoncentration till den norra och västra delen av länet
- ❑ befolkningsminskning under det senaste decenniet på landsbygden i de östra och västra delarna av länet. I länets västra del har även de flesta tätorterna minskat
- ❑ glesbygdsproblemen är störst i den östra delen av länet
- ❑ flera kommuners centralorter har en mindre bra ”anknytning” till det stamvägnätet
- ❑ glesbygdens ”knytning” till ”sin” centralort varierar kraftigt mellan länets kommuner
- ❑ ökningstrenden i länet av antalet trafikolyckor med dödade och svårt skadade personer följer i stort sett den nationella utvecklingstrenden. Flest olyckor med motorfordon och med personskador sker i ”ej tätbebyggda områden”.

Mot bakgrund av de karaktäristika som präglar Jönköpings län har följande prioriteringar av de transportpolitiska målen gjorts i arbetet med länstransportplanen.

a) Positiv regional utveckling, ett tillgängligt transportsystem och säker trafik.

Planen avser att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av länet att utvecklas och motverka nackdelar av längre transportavstånd till olika knutpunkter i och utanför länet. Vidare skall planen tillgodose grundläggande transportbehov för länets invånare och näringsliv samt ta hänsyn till intentionerna i det regionala tillväxtprogrammet. När det gäller säker trafik skall antalet olyckor med dödade och svårt skadade minskas. Åtgärder skall vidtas på sträckor och i punkter där flest sådana olyckor inträffar.

b) Hög transportkvalitet, en god miljö och ett jämställt transportsystem

Hög transportkvalitet, en god miljö och ett jämställt transportsystem ska så långt som det är möjligt genomsyra förslagen i länstransportplanen. Detsamma gäller intentionerna i Barnkonventionen. Transportkvaliteten skall bl.a. ökas genom bärighetsåtgärder och åtgärdande av vägytor. God och hälsosam livsmiljö skall eftersträvas och de regionala miljömålen beaktas. Detta innebär fokus på luftkvalitet, bl.a. miljökvalitetsnormer (för kvävedioxid, partiklar), klimatpåverkande gaser, buller, naturresurser, natur- och kulturmiljö m.m. utifrån regionala miljömål. Ur jämställdhetssynvinkel skall målet vara att ge kvinnor och män lika möjligheter att utnyttja transportsystemet och delta i planeringsprocessen.

För Jönköpings län prioriteras i planen åtgärder som främst syftar till att

- förbättra glesbygdens förbindelser till centralorten i respektive kommun och till större vägar i Jönköpings län (*positiv regional utveckling*)
- förbättra kommunernas centralorters förbindelser till länets huvudort och knytning mellan kommunernas centralorter i övrigt och underlätta kontakter med regioner utanför länet och samtidigt öka tillgängligheten för kollektivt resande med järnväg (*positiv regional utveckling*)
- underlätta pendling i delar av länet som inte har andra alternativ än bil eller har små möjligheter till kollektivt resande (*tillgängligt transportsystem, positiv regional utveckling*)
- öka användandet av kollektiva trafikmedel genom att förbättra förbindelserna till knutpunkter med allmänna kommunikationsmedel (*tillgängligt och ett jämställt transportsystem*)
- förbättra näringslivets behov av god transportkvalitet och knytning till stamvägnätet, transportcentra m.m. (*tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet*)
- minska antalet olyckor med dödade och svårt skadade (*säker trafik*)

samt beakta att

- vägåtgärderna uppfyller kraven på hälsosam livsmiljö, skydd mot skador i natur- och kulturmiljöer m.m. (*god miljö*)
- ambitionerna i det regionala tillväxtprogrammet tillvaratas (*positiv regional utveckling*)
- jämställdhetsaspekter genomsyrar planen (*ett jämställt transportsystem*)
- barnens trafikmiljö blir säkrare (*säker trafik, tillgängligt transportsystem*)

Syftet med planen är att förbättra transportmöjligheter för glesbygden (kulturellt utbyte, handel, utbildning, sjukvård m.m.) mot lokala och regionala centra och pendlingsförutsättningarna, vidgade s.k. lokala arbetsmarknadsregioner samt att möta behovet av kontakter med lokala och regionala centra utanför det egna länet. Vidare är syftet att förbättra möjligheterna att möta behoven av anknytning till nationella vägar, flygplatser, järnvägsknutar etc. för länets näringsliv och invånare, liksom att möta näringslivets transportbehov, vidga lokaliseringsmöjligheterna och att underlätta arbetskraftsrekrytering. Åtgärderna skall även förbättra framkomligheten för tunga transporter. Länets vägtrafik skall göras säkrare för bl.a. oskyddade trafikanter. Tillgängligheten för dessa grupper skall ökas.

Länstransportplan 2004-2015

Inledning

Länstransportplanen fördelar medlen på investeringar och övriga åtgärder enligt följande tabell.

Åtgärd	Medelsfördelning (Mkr)
Mindre investeringar (bil.2):	(356)
- trafiksäkerhetsåtgärder	140
- tillgänglighetsåtgärder	216
Större väginvesteringar (sid. 20 och bil.1)	549
Bidrag (sid.19)	(112)
- trafiksäkerhet och miljö	50
- kollektivtrafik	45
- enskilda vägar	12
- kollektivtrafik (Jönköping)	5
Produktionsstöd (planering, samråd m.m.)	82
Summa	1 099

Planen betonar regional utveckling, en god tillgänglighet och en säker trafik. Utöver investeringar i angelägna större objekt innebär planen bl.a. att lokal biltrafik, cyklister och fotgängare i så liten utsträckning som möjligt skall behöva använda de större, trafikintensiva, vägarna. För "ej tätbebyggda områden" innebär planen att mötes- och korsningsolyckor kommer att minska.

Följande åtgärder prioriteras därför särskilt i planen.

- Investeringar i förbifarter
- Åtgärder av vägvagnsnitt med dålig framkomlighet
- Mittseparering
- Åtgärder av olycksdrabbade korsningar
- Byggnad av gång- och cykelvägar vid vägsträckor med hög biltrafikintensitet
- Förbättring av trafikmiljön på huvudstråk till skolor, fritidsanläggningar m.m.

Åtgärder i planen avser att leda till

- vidgade arbets- och studiemarknader
- bättre tillgänglighet och därmed förbättrad jämställdhet
- högre transportkvalitet
- bärighetsuppgradering (samtidigt med åtgärder av smala vägar)

- en god miljö (*bl.a. genom att trafik flyttas utanför tätorterna*)
- ökad trafiksäkerhet (*genom mittseparering, sidoområdes- korsningsåtgärder*).
- ökad tillgänglighet för funktionshindrade (*busshållplatser åtgärdas*)
- säkrare samhälle för barn, ungdom och cykelpendlare (*gång och cykelvägar byggs ut*)
- förbättrade förutsättningar för en levande landsbygd (*upprustning av de mindre vägarna*)

Större väginvesteringar

Större investeringar avser objekt som beräknas kosta mer än 10 miljoner kronor. Objekten presenteras i bilaga 1 (sträckning, konsekvenser för de trafikpolitiska målen, ev. intrång i miljö eller kulturmiljö, förhållande till miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar, trafiksäkerhetskonsekvenser för barn m.m.).

Mindre väginvesteringar

Mindre väginvesteringar innehåller mindre kostsamma åtgärder för förbättrad *trafiksäkerhet* och *tillgänglighet*. I bilaga 3 ges exempel på angelägna mindre investeringsobjekt i Jönköpings län.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Visionen för trafiksäkerhetsarbetet är en strävan att ingen skall skadas svårt eller dödas i trafiken. Föreliggande förslag tar sikte på sådana åtgärder som är skall reducera olyckor som är vanliga i länet och som ofta leder till svåra personskador. Syftet är således att minska antalet olyckor där konsekvenserna blir dödade eller svårt skadade personer.

I Jönköpings län är de mest förekommande olyckstyperna, där personskadorna är allvarligast, singel- och mötesolyckor samt avsvängnings-/korsningsolyckor. I korsningsolyckor i tätort är ofta cyklisterna inblandade. De trafiksäkerhetsåtgärder som föreslås i länstransportplanen tar därför sikte på att minska just dessa olyckstyper.

Ramen för trafiksäkerhetsåtgärder avser insatser på framför allt vägarna 27, 31 och 195, mittseparering och korsningsåtgärder samt åtgärder i sidområden. Eventuellt kan ytterligare korsningsåtgärder vidtas i mån av tillräckliga resurser.

Det totala behovet av riktade trafiksäkerhetsåtgärder (definierade som brister i vägnätet som anses "mycket allvarliga") i Jönköpings län uppskattas motsvara en kostnad av 417 miljoner kronor. Alla dessa åtgärder kan inte tillgodoses i länstransportplanen.

Tillgänglighetsåtgärder

En satsning på utbyggnad av gång- och cykelvägar och säkra gångpassager föreslås. Syftet är att stimulera till ökad användning av cykel som transportmedel. En prioritering görs av barns och ungdomars väg till skolor och fritidsaktiviteter. 25 mkr avsätts för detta ändamål.

I de samhällen som inte omfattas av nyinvesteringar med förbifarter föreslås att "miljöprioriterade genomfarter" byggs. 20 mkr avsätts för detta ändamål.

Breddning och ombyggnad av smala vägar genomförs för att reducera olycksrisken. Sådana åtgärder samordnas med bärighetsåtgärder som finns med i den nationella planen. Väg 127, delen Alseda-Kvillsfors, samt vägarna 152, 761, 834 och 671 prioriteras. 115 mkr avsätts för detta ändamål.

För ”landsbygdsutveckling” avsätts 36 mkr för upprustning av de mindre vägarna som komplement till bärighetsåtgärderna i den nationella planen.

Till övriga åtgärder, som t.ex. ombyggnad av busshållplatser, rastplatser samt andra smärre objekt längs det statliga vägnätet, avsätts 20 mkr.

Bidrag: miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i kommuner

För att nå de trafikpolitiska målen måste trafiksäkerhetsåtgärder vidtas i det kommunala trafiknätet. Åtgärder bör vidtas för att minska antalet korsningsolyckor samt för att förbättra trafikmiljön för oskyddade trafikanter. Effekterna beräknas bli någon eller några få färre dödade och svårt skadade personer per år. Insatser för att minska bullerstörningar bör även vidtas. Bidraget uppgår till 50 % av totalkostnaden. I den mån gällande miljökvalitetsnormer inte kan uppfyllas finns möjligheten till bidrag även för att förbättra luftkvaliteten.

Bidrag: kollektivtrafikåtgärder i länstrafiken

Riksdagen har slagit fast att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig för funktionshindrade senast till år 2010. Bidraget i planen avser därför åtgärder som vidtas för att uppfylla detta mål. Fr.o.m. 2003 har 60 % av bussarna i länstrafiken s.k. ”långt insteg”, vilket innebär en väsentlig förbättring av tillgängligheten för rörelsehindrade personer. Bidraget bör användas till åtgärder som kompletterar detta, främst då att anpassa hållplatser som tillgodoser barns, ungdomars och rörelsehindrades behov och krav på förbättrad tillgänglighet och ökad säkerhet. Bidraget uppgår till 50 % av totalkostnaden.

Det är i detta sammanhang viktigt att uppmärksamma länstrafikens investering i nya motorvagnar som togs i bruk under 2003. Investeringen medför ett högre kapacitetsutnyttjande, tidsbesparingar och en ökad bekvämlighet för resenärerna. Dessutom anpassas plattformar till funktionshindrades behov.

2004-03-10

LTP Jönköpings län 2004-2015	Total kostnad	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012	2013-2015	Senare	Summa 2004-2015	Anmärkn.
Större väginvesteringar												
Väg 1819 Mullsjö centrum	20	20									20	
Väg 604 Anderstorp - Hyltan	70	20	44	6							70	
Väg 32 Sunnerånga-Bredestad	14			14							14	
Väg 152 genom Bredaryd	48			20	26						41 *	
Väg 133 Gripenberg ny vägport	20				20						20 **	
Väg 27 förbi Gislaved	130					43	45	42			130	
Väg 127 förbi Holsbybrunn	55							43	12		55	
Väg 32 Bredestad- Marbäck	40							20	20		40	
Väg 151 förbi Värnamo	55							25	30		55 ***	
Väg 842 förbi Tenhult och Barnarp	41							31			31 ****	
Väg 152 förbi Lanna	12							12			12	
Väg 27 förbi Bor	74							5	56	13	61	
Summa											549	
Mindre väginvesteringar												
Trafiksäkerhetsåtgärder											140	
Tillgänglighetsåtgärder											216	
Summa											905	
Produktionsstöd väginvesteringar											82	
Bidrag och enskilda vägar												
Bidrag kommuner / Ts och miljö	100										50	
Bidrag kollektivtrafik	90										45	
Bidrag kollektivtrafik Jkpgs kommun	10	2	3								5 Reg.besl.	
Bidrag Enskilda vägar	14										12	
Total summa 2004-2015		78	78	78	87	86	86	325	281		1099	

* Delfinansiering Banverket 7 mkr enligt avtal

** Delfinansiering Banverket

***Viss delfinans Värnamo kommun

**** Delfinans 10 mkr Jönköpings kommun

Konsekvenser av åtgärder i länstransportplanen 2004-2015

Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbar transportförsörjning

Den svenska transportpolitiken har under många år präglats av ett samhällsekonomiskt synsätt. Vikten av samhällsekonomisk effektivitet och samhällsekonomisk lönsamhet har poängterats inom transportpolitiken. Effektbeskrivningar för åtgärder bör utgå från mått och indikatorer som täcker samtliga transportpolitiska delmål med sikte på en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Genom ett målorienterat synsätt inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet har under senare tid inslaget av kvantifierade mål ökat. Av de objekt som finns med i planen inom ramen för ”större investeringar” har vissa objekt en nettonuvärdeskvot som är negativ. Å andra sidan har samma objekt en positiv effekt på nästan alla de trafikpolitiska delmålen. Exempelvis minskar det beräknade antalet dödade och svårt skadade, restiden och väglängden i nästa samtliga objekt som har en negativ nettonuvärdeskvot. Detta mått är ett av flera och bör därför inte överskattas. Internationella Handelshögskolan i Jönköping har utvecklat en kompletterande modell för samhälls-ekonomiska beräkningar med ett bredare perspektiv än den av Vägverket använda nettonuvärdeskvoten. Denna modell kan ses som ett alternativ.

De transportpolitiska målen

Regional utveckling, hög transportkvalitet och tillgängligt transportsystem

Delmålet positiv regional utveckling berör social och ekonomisk välfärd, som i sin tur i det här sammanhanget speglas av bl.a. tillgång på privat och offentlig service, förutsättningar för ett bra boende m.m. Delmålet transportkvalitet har en tydlig inriktning mot näringslivets godstransporter och handlar bl.a. om bärighet, vägytor m.m. Ett tillgängligt transportsystem ska tillgodose de behov av transporter som ett väl utvecklat samhälle har. Det berör olika grupper av invånare samt näringslivet.

Länstransportplan bedöms bidra till en positiv, men begränsad, regional utveckling, något förbättrad transportkvalitet och ett något mer tillgängligt transportsystem. De större investeringsobjekt som här förslås bedöms bidra till att dessa tre delmål utvecklas i positivt riktning.

Planen bedöms även förbättra glesbygdens förbindelser till sin kommuns centralort, till de kommunala centralorternas förbindelser med länets huvudort och underlätta kontakter med andra regioner utanför länet, bl.a. genom bättre tillgång till kollektiva trafikmedel såsom tåg och buss. Vidare anses att arbets- och studiependling, både inom länet och med andra län, underlättas. God transportkvalitet för näringslivets uppfylls till viss del genom att förbindelser till stamvägnätet, transportcentra m.m. förbättras. Tillgängligheten ökar genom de satsningar som föreslås för gång- cykeltrafiken. Här avsätts dels särskilda medel till GC-vägar (ur medel för tillgänglighet) och dels medel ur potten för större investeringar (som särskilt investeringsobjekt eller som delinvestering i samband med andra åtgärder). Det småskaliga vägnätet har, som tidigare poängterats, stor betydelse för näringslivet. Det är även viktigt för invånarnas tillgång till offentlig service, arbetspendling och tillgång till kollektiva trafikmedel. Det småskaliga vägnät har även stor betydelse för länets turism. I länstransportplanen finns därför förbättringsåtgärder på detta område.

Planen förväntas bidra till en, om än något begränsad, positiv utveckling av länet: små orter kan få något bättre möjligheter att fortleva, kommunernas centralorter förstärks något som kommunikationscentra m.m; de små och medelstora företagen samt jord- och skogsbruksnäringen ges en viss förbättrad, men ej tillräcklig, transportkvalitet; de interregionala kommunikationsmöjligheterna bedöms till viss del bli stärkta; glesbygdens möjligheter att överleva förbättras till en viss del.

Säker trafik

De trafiksäkerhetspolitiska effekterna av åtgärderna i planen blir att målet, att till år 2007 halvera antalet dödade i trafiken utifrån 1996 års nivå, inte kan nås. Däremot kan en sådan halvering förväntas bli uppfylld senare under perioden. Målet här avser länstransportplanens andel av att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken (DSS)¹⁾

Tabellen nedan redovisar effekterna av större respektive mindre investeringar för hela planperioden (2004-15).

Konsekvens av åtgärder i Ltp	
Summa ändring av antalet DSS, 2004-15	
Större investeringar	Mindre investeringar
- 2,5	- 10,5

Totalt för hela planeringsperioden beräknas åtgärderna medföra en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med ca 13 personer (varav 2 dödade).

God miljö

Kraven på långsiktig hållbarhet inom transportsektorn innebär bl.a. att transporterna inte ska vara orsak till att människors hälsa försämras. Intrång eller andra effekter av transporter skall reduceras så att natur- och kulturmiljö skyddas mot skador.

Länstransportplanen förutsätts bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålen genom följande åtgärder.

- Byggande av förbifarter (*God bebyggd miljö, Frisk luft*). Minskar buller och höga halter av luftföroreningar i tätorter. Det rör sig dock om ”omflyttning” av problemet – det är en åtgärd att bota symptom, inte gå till botten med orsaken till problemet.
- Byggande av gång- och cykelvägar (*Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö, Frisk luft, Bara naturlig försurning samt i viss mån Giftfri miljö*). Skapar förutsättningar för enskilda människor att på ett säkert sätt välja andra sätt att transportera sig än med egen bil. För att få genomslag räcker det dock inte med att förutsättningen finns – den måste också nyttjas vilket är individens val.

1) För att nå regeringens mål att sänka antalet dödade i trafiken till år 2007 krävs insatser av flera aktörer (centrala verk, regionala organ, kommuner, polis m.fl.). För den regionala planeringen totalt i landet är ambitionen att minska antalet dödade i trafiken med ca 30 personer (för den kommunala planeringen 15 och för den Nationella planen 55 personer). För Jönköpings läns del innebär detta (räknat på ett genomsnitt för 1990-talet) att DSS reduceras med ca 13 personer (varav två dödade). Till detta skall då läggas bl.a. polisiära åtgärder (t.ex. trafikkontroller) och informationsåtgärder m.m. som bl.a. genomförs med statligt stöd av frivilligorganisationer.

- Satsningar på kollektivtrafik. (*Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö, Frisk luft, Bara naturlig försurning samt i viss mån Giftfri miljö*). Det skapar förutsättningar för fler att välja andra sätt att resa än med egen bil. Ett effektivare transportsystem kan ge möjligheter till fler resor eller transporter och därmed ökade utsläpp som kan motverkas genom satsningar på kollektivtrafik och genom samordning av transporter.
- Upprustning av landsbygdsvägar – bidrag till enskilda vägar (*Ett rikt odlingslandskap*). Underlättar möjligheten att bo och verka på landsbygden, vilket är en förutsättning för bevarande och utveckling av den kultur- och naturmiljö som det öppna landskapet utgör och rymmer. Samtidigt tas hänsyn till vägens och landskapets natur- och kulturmiljövärden vid val av åtgärd.

Satsningar på nya vägsträckningar men även förbifarter kan ge intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer eller i tätortsnära rekreationsområden. Barriäreffekter för människor och djurliv uppkommer. Påverkan på yt- och grundvatten kan uppstå. Bullerstörningar kan uppkomma i tidigare tysta områden. Detta motverkas genom att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer eller i rekreationsområden så långt det är möjligt inte accepteras. Det förutsätts att föroreningsrisker, barriäreffekter och störningar beaktas i vägutredningar och i vägarbetsplaner.

Barnkonventionen

Vägmiljön bör utformas med barns säkerhet och trygghet som mål. Separering och planskilda korsningar mellan gång- och cykelvägarna och biltrafiken ger största säkerhet.

Länstransportplanens åtgärder, både inom ramen för större respektive mindre investeringar, ger en förbättrad trafikmiljö för barnen. Åtgärder som föreslås för oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) gynnar även barnen, speciellt ur trafiksäkerhetssynpunkt byggande av förbifarter, separering av biltrafik från gång- och cykeltrafik. Genom bidrag till kommunerna kan särskilda åtgärder vidtas i punkter där barnens vägar och bilvägar korsar varandra. På så sätt bidrar planen till att undanröja hinder för barn att använda transportsystemet. Tillgängligheten ökar då även för barn.

Ett jämställt transportsystem

Enligt en SIKA-rapport (Statens Institut för kommunikationsanalys, Juni 2002) finns det tre tänkbara angreppssätt när det gäller att uppnå ett mer jämställt transportsystem:

- anpassa transportsystemet så att kvinnor och mäns nuvarande transporter underlättas
- förändra dagens sociala beteende genom åtgärder i transportsystemet
- förändra planerings- och beslutsstrukturer så att kvinnor och mäns värderingar blir lika mycket värda.

För att göra en rättvis bedömning av Jönköpings läns transportplan ur ett jämställdhetsperspektiv bör statistiken vara könsuppdelad. Eftersom planen innefattar fysiska åtgärder och inte användningen av dem har det inte funnits möjlighet till detta men frågan är om det inte bör ingå som en del av en framtida länstransportplan.

När det sedan gäller prioriteringarna av objekten så bör urvalet ställas i förhållande till mäns och kvinnors behov i första hand. Ett steg i rätt riktning är en jämn könsmässig fördelning i de lokala grupper som arbetar fram urvalen av åtgärder.

De åtgärder som föreslås i planen påverkar i mindre eller större utsträckning både män och kvinnor. Eftersom det inte finns en könsmässig analys innan objekten valts ut är det inte helt

lätt att se utkomsten av det. Den ökade tillgängligheten som blir resultatet om åtgärderna i planen genomförs, t.ex. genom byggandet av gång- och cykelvägar, är positivt för både män och kvinnor, men främst kvinnor, då kvinnor tenderar att nyttja detta mer än män. Vad som bör beaktas vid planering av gång- och cykelvägar är belysning, buskage och att överväga brobyggen istället för tunnlar. I länstransportplanen finns en tydlig satsning på tillgänglighetsåtgärder både inom ramen för ”större och mindre investeringar”. Dessa åtgärder har bedömts bidra till en ökad jämställdhet mellan kvinnor och män i transportsystemet.

Att ta hänsyn till både kvinnors och mäns behov av transporter innebär att frågor måste besvaras som t.ex. vilka transportbehov har män respektive kvinnor? Ges kollektivtrafiken tillräckligt stort utrymme i de övergripande prioriteringarna och prioriteras trygghet, säkerhet och miljöfrågor i samma utsträckning som effektiva transporter? Objekt och åtgärder är en förutsättning för ett väl fungerande transportsystem. Att sedan utforma de praktiska detaljerna så att de passar lika väl för den långpendlande arbetstagaren som småbarnsföräldern bidrar till att skapa det funktionella transportsystemet.

Länsöverskridande projekt

Samverkan sker med andra län genom gemensamma utredningar och ställningstaganden. I samverkan med Västra Götaland pågår ett samarbete kring vägarna 40, 47/48 samt järnvägsprojektet Götalandsbanan; med Östergötland sker ett samarbete kring väg 32 och järnvägsprojektet Europakorridoren; tillsammans med Kalmar län pågår ett samarbete kring väg 127/33 och järnvägen Nässjö-Oskarshamn; med Kronobergs och Västra Götalands län sker en samverkan kring väg 27 och järnvägen Kust till Kustbanan samt med Hallands län ett samarbete om väg 26 och järnvägen Nässjö-Halmstad.

Samband med åtgärder i de nationella planerna

Det nationella vägnätet är naturligtvis utgångspunkt för vägplaneringen i länet. Flera investeringar syftar till att förbättra sammankopplingen av det regionala vägnätet med det nationella. I detta sammanhang har Länsstyrelsen, länets kommuner m.fl. aktörer kraftigt påpekat behovet av åtgärder på vissa regionala vägar. Hit hör bl.a. vägarna eller delar av vägarna 27, 31/32, 127 och 152.

I bilaga 2 anges att antal bärighetsprojekt som särskilt ska prioriteras. Sådana åtgärder kan även komma att vidtas i samband med att andra åtgärder genomförs i projekt som föreslagits inom ramarna för större och mindre investeringar i länstransportplanen.

Järnvägsåtgärder

Järnvägens viktigaste transportkorridor är Södra stambanan med knutpunkten Nässjö. Därefter kommer banorna Falköping-Jönköping-Nässjö (Jönköpingsbanan) och Göteborg-Borås-Värnamo-Alvesta-Kalmar/Karlskrona (Kust- till- kustbanan). Andra viktiga järnvägslinjer är Jönköping-Värnamo, Halmstad-Nässjö, Nässjö-Vetlanda och Nässjö-Oskarshamn. De senare utgör en betydelsefull del av länets totala järnvägssystem för framför allt persontransporter. 65 stycken av länets 80-tal tätorter har järnvägsanknytning. Persontrafiken på järnväg har förbättrats väsentligt, både inom länet och till viktiga orter utanför länet. Sålunda finns goda förbindelser

Med landets tre största regioner (Stockholm, Göteborg och Malmö) samt Linköpings-/Norrköpings- och Växjöregionerna. För pendlingstrafiken inom länet finns förbindelser mellan Jönköping-Nässjö, Jönköping-Falköping-Skövde, Nässjö-Vetlanda, Jönköping-Värnamo-Gnosjö. För närvarande planeras en förbindelse från Sävsjö till Jönköping via Nässjö, samt en från Jönköping till Norrköping också den via Nässjö.

Godstransporter på järnväg sker företrädesvis på södra stambanan och järnvägen Nässjö-Jönköping-Falköping-Göteborg samt Kust till Kustbanan. Terminalverksamheter är förlagd, eller planerad, till Jönköping, Nässjö, Värnamo och Gislaved.

Avslutande kommentarer

Länsstyrelsen kommunikationsplanering syftar bl.a. till att skapa alternativ för personresor och godstransporter. Länsstyrelsen har tillsammans med Rikstrafiken, Landstinget i Jönköpings län, Jönköpings läns kommunförbund, Länstrafiken, Vägverket Region Sydöst samt Jönköping, Nässjö och Sävsjö kommuner startat ett bildelningsprojekt (bilpool), med TransportEko Sydost som projektan-svarig. Syftet är att kartlägga hur en bilpool kan påverka resbehovet med egen bil respektive med kollektiva trafikmedel. Vidare planeras ett informations- och påverkansprojekt (mobility management) där bl.a. Jönköpings kommun, Landstinget, Länstrafiken, Vägverket Region Sydöst och Länsstyrelsen samverkar. Syftet är att påverka resandet på ett sådant sätt att det blir en överflyttning av resenärer från bil till kollektiva färdmedel samt cykel.

Länstransportplanen innehåller en rad ombyggnadsåtgärder, såsom breddning och förstärkning av vägar, miljö- och trafiksäkerhetsprioriterade genomfarter samt utbyggnad av gång- och cykelvägar. De medel som skall användas till att förbättra tillgängligheten för barn, äldre och handi-kappade utmed busslinjerna kommer i första hand att användas för linjerna Gränna-Huskvarna, Värnamo-Gislaved, Eksjö-Vetlanda-Nottebäck, Gislaved-Jönköping samt Jönköping-Mullsjö. Planens nybyggnadsprojekt av vägar avser framförallt förbifarter. Syftet är att förbättra till-gänglighet, underlätta pendling, förbättra den lokala miljön och trafiksäkerheten och att öka de berörda tätorternas attraktivitet.

Eftersom en stor andel av landsbygdens befolkning inte kan ges en tillräckligt bra kollektivtrafik anser Länsstyrelsen att det bör satsas på upprustning av det mindre vägnätet för att på så sätt öka tillgängligheten.

Förslaget att uppföra en kombiterminal i Jönköping/Torsvik antas komma att ge betydande effekter på överflyttning av långväga gods från landsväg till järnväg när den kommer tillstånd. Länet har ett omfattande järnvägsnät som skulle kunna användas effektivare om en uppgradering av standard och kapacitet åstadkommes. Länet skulle därför kunna vara ett pilotlän för projekt, där Banverket medverkar, som syftar till att öka persontransporterna och flytta över godstransporter från landsväg till järnväg.

Sammanfattningsvis bedöms länstransportplanen bidra till en viss positiv regional utveckling, en något högre transportkvalitet och en något förbättrad tillgänglighet. De större investeringsobjekt som finns med i planen, bedöms vara de som främst bidrar till att dessa trafikpolitiska delmål utvecklas i positiv riktning. Beträffande trafiksäkerheten är det de mindre investeringarna som har störst effekt, åtminstone på kort sikt.

Bilaga 1

Större investeringar

Anmärkning □

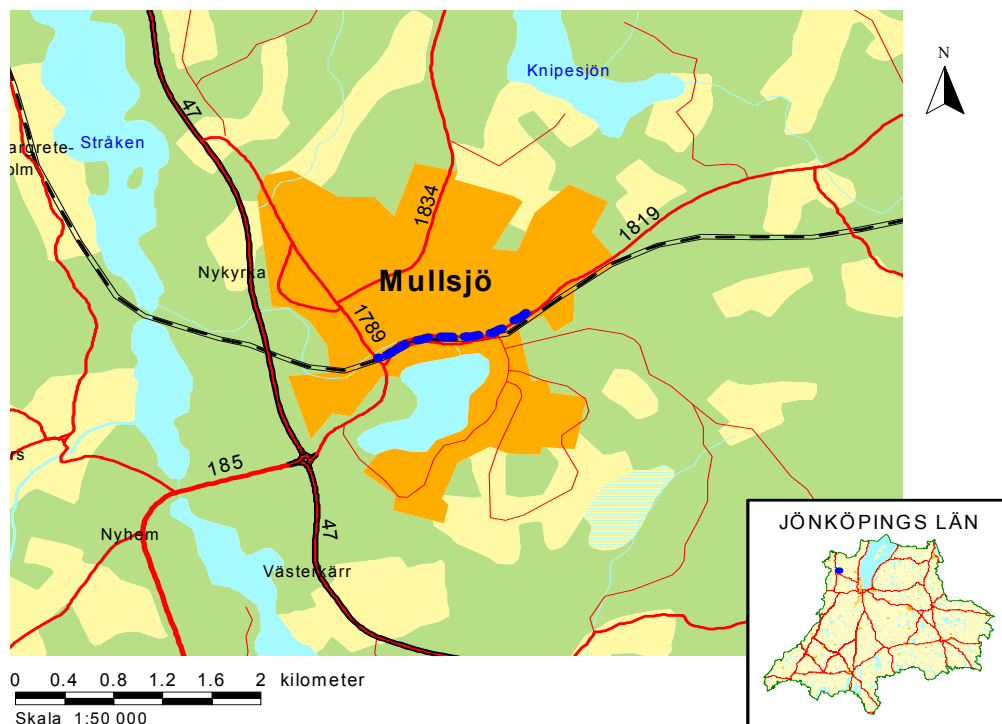
Källor kartunderlag: Underlag från Vägverket, Region SÖ samt Lantmäteriverket 2000. □

GSD-Geografiska Sverigedata, dnr L2000/2620-F. □

Nettonuvärdeskvoten har tagits fram av Vägverket. □

Bedömningar av förslagets konsekvenser för de transportpolitiska målen samt bedömningar □
avseende uppfyllande av miljökvitetsnormerna för luftkvaliteten har gjorts av Länsstyrelsen.

Väg 1819 Mullsjö



I nuläget nyttjas såväl väg 1819 på centrumsidan som väg 1820 på sjösidan som genomfartsled i anslutning till Mullsjö centrum. Kommun önskar att en ny genomfartsled förläggs på centrumsidan. Vägen föreslås förläggas parallellt med järnvägen och befintlig sträckning av väg 1819 övergår till att bli lokalgata. Genom flyttningen av vägen erhåller kommunen mark i centrum av Mullsjö för andra ändamål. Åtgärden innebär att vägen förläggs i en ny sträckning i samband med att Mullsjö kommun bygger om centrum i samhället.

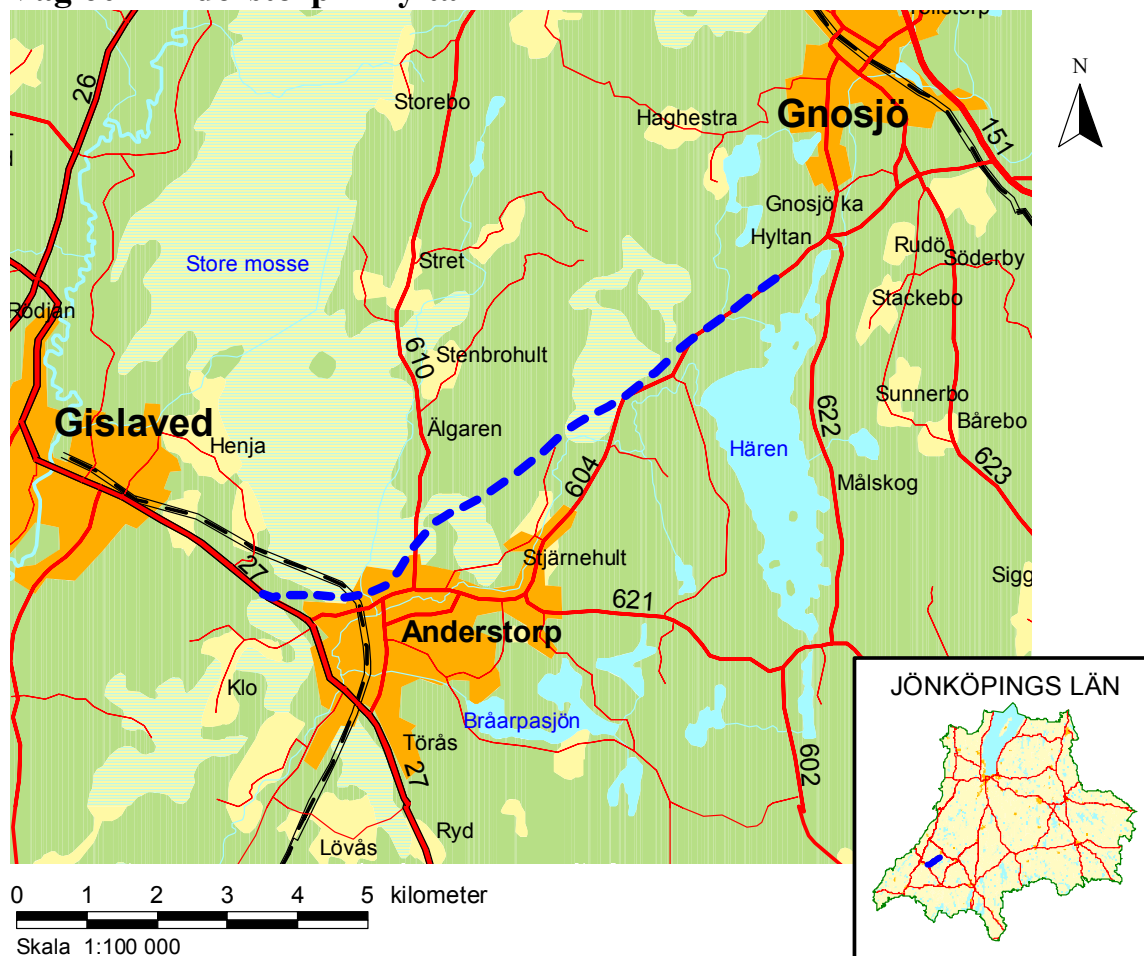
Vägen förses med vänstersvängfält respektive högersvängfält som medför förbättrad framkomlighet för genomfartstrafiken i anslutning till järnvägs korsningen. Gång- och cykelvägnätet byggs ut längs den aktuella sträckningen. GC-vägen får samtidigt en planfri järnvägsövergång som samfinansieras av Banverket, Vägverket och Mullsjö kommun. Befintlig trevägskorsning mellan väg 1789 och väg 1819 ersätts med en cirkulationsplats. Väglängden blir oförändrad. Nio direktutfarter stängs och miljön förbättras i anslutning till rekreationsområdet vid Mullsjön. Framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras både för motorfordon och för oskyddade trafikanter. Åtgärderna beräknas ge en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med 1,7 personer under en 10-årsperiod. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls sannolikt. Objektet ingick i Länstransportplanen för 1998-2007. Arbetsplan har tagits fram. Nettonuvärdeskvot: 0,0.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö	Ett jämställt transportsystem
0	+	0	++	0	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 604 Anderstorp – Hyltan



Befintlig sträckning för väg 604 har dålig sikt i plan och profil. Vägen är en viktig förbindelse för industrin i ett område med mycket godstransporter och arbetspendlare. Vägen går genom Anderstorps tätort där tung trafik samt gång- och cykeltrafik samsas om utrymmet. Olyckstillbud och olyckor är vanliga. Genomfarten ger bullerstörningar för fastigheter utmed vägen.

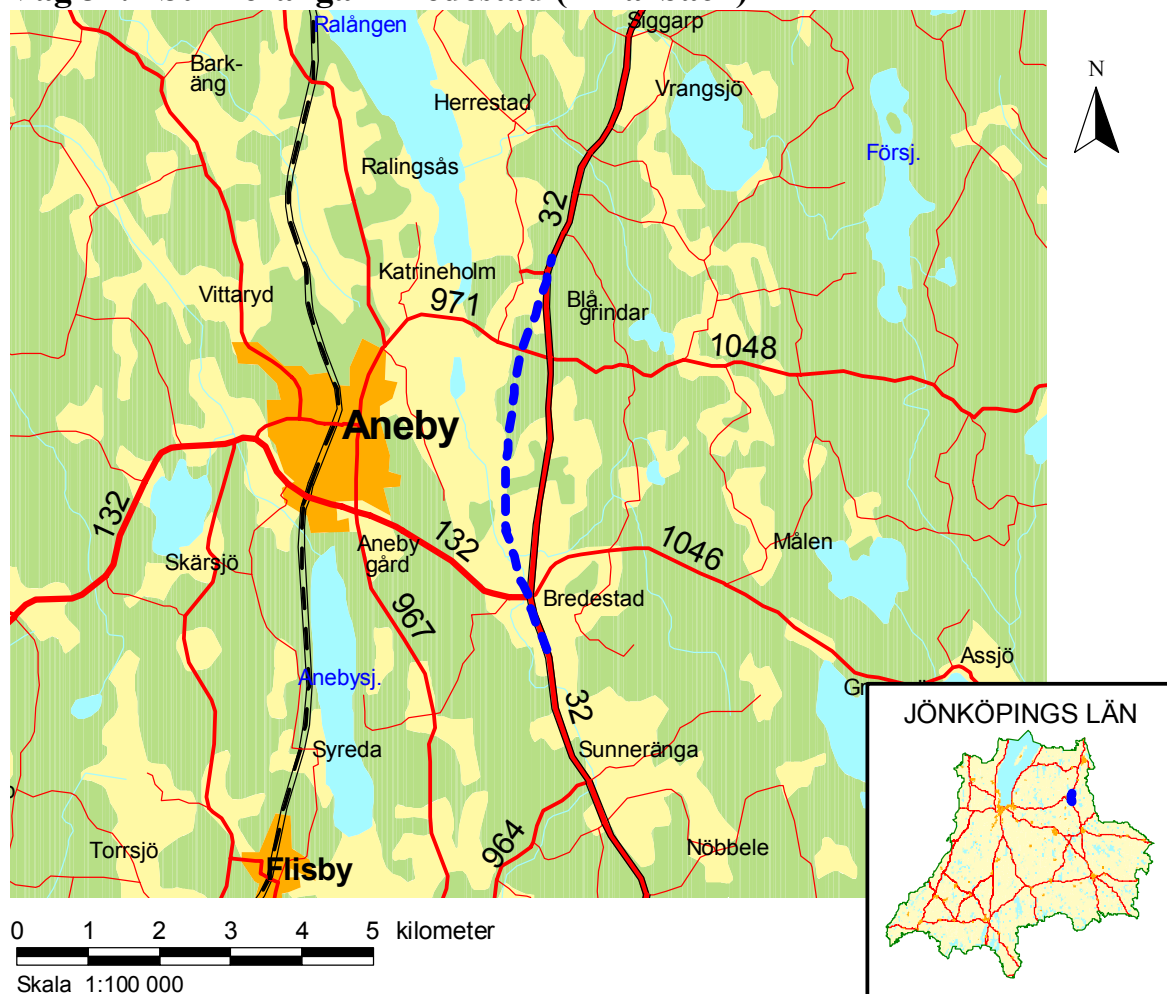
En ny väg föreslås byggas norr om Anderstorp. Nuvarande väglängd är 9,9 km. Den nya sträckningen blir 900 meter kortare. Vägbredden ökas från 6/7 meter till 9. Genom åtgärden skapas en förbättrad regional och lokal förbindelse, genomfartstrafiken i Anderstorp minskar och därmed sänkta utsläpp från biltrafiken samt en förbättring av trafiksäkerheten. Minskad genomfartstrafik ger en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Åtgärderna beräknas ge en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med 1,3 personer under en 10-årsperiod. I någon mån påverkar åtgärderna natur- och kulturmiljön och hushållningen med naturresurser negativt. Ett visst intrång sker i Härydsmossen som har höga naturvärden. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Objektet fanns med i Länstransportplanen för perioden 1998-2007. Arbetsplan och bygghandling har upprättats. Nettonuvärdeskvot: 0,5.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
+	+	+	++	+/-	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 32:1 Sunneränga - Bredestad (- Marbäck)



Väg 32 utgör en viktig nordsydlig regional vägförbindelse mellan Småland och Östergötland. Vägstandarden är låg: vägen är smal och saknar vägrenar. Korsningen med väg 132/1046 vid Bredestad har begränsad sikt men förutsätts bli åtgärdad i annan ordning. Efter Bredestad börjar en lång stigning norrut med många utfarter och bebyggelse nära vägen.

Den slutliga sträckningen är inte avgjord. Här redovisas vägutredningens förslag från 1994. Enligt denna förbättras vägstandarden, trafiksäkerheten, framkomligheten och boendemiljön. Vägen byggs om från 6 till 9, m och hastigheten höjs från 70 till 90 km/h. Den befintliga vägen behålls som lokal väg. Åker-mark kommer att tas i anspråk och vägen berör riksintresse för kulturmiljö Bredestad och landskapsbilden i Bredestadsdalen. Vidare berörs ängs- och hagmarker, slåttermark samt rinnande vattendrag.

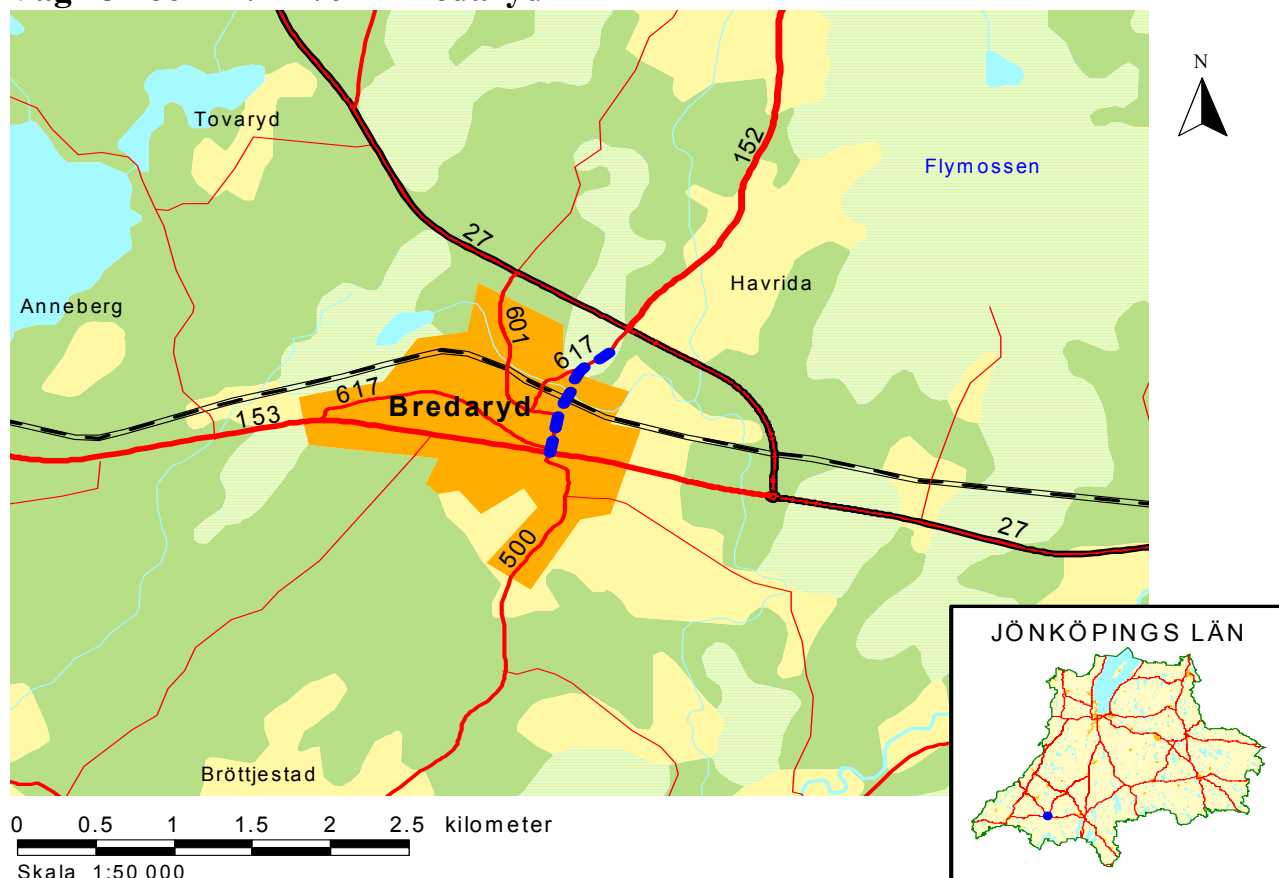
Åtgärden innebär en förbättring för genomfartstrafiken med både ökad säkerhet och framkomlighet: kortare pendlingstider för regionens arbetskraft och lägre transportkostnader för näringslivet. Antalet utfarter minskar utmed den nya vägsträckningen. De boende utmed den befintliga vägen kommer att uppleva en behagligare boendemiljö. Tryggheten och säkerheten ökar, inte minst för oskyddade trafikanter, samt bullerstörningar reduceras. Ur trafiksäkerhetssynpunkt beräknas åtgärderna ge en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med 2,0 personer under en 10-årsperiod. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Vägutredning genomfördes 1993-1994. Nettonuvärdeskvot: 0,9

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
++	++	+	++	+/--	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 152 och 27/127/617 Bredaryd



F.n. finns en fyrvägs korsningen (väg 27 och väg 152/väg 617) som är mycket olycksdrabbad. Syftet är här att erhålla en trafiksäker korsning. I Bredaryds samhälle finns vidare två stycken plankorsningar med järnvägen (väg 617 och väg 601). Befintlig planstandard för väg 617 är dålig. I samhället finns dessutom en fyrvägs korsning mellan väg 153 och väg 617/väg 500. Här är syftet och att erhålla planskilda korsningar med järnvägen samt en trafiksäkrare korsning mellan väg 153 och väg 617/väg 500. Planstandarden för väg 617 avses också bli förbättrad. En trafiksäker korsning (vägarna 27 och 152/617) är mycket angeläget. Korsningen är en av de mest olycksdrabbade inom Vägverket Region Sydöst. Stängningen av befintlig trevägs korsning mellan väg 27/väg 601 respektive att bygga en cirkulationsplats i korsningen väg 153 väg 617/väg 500 är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt och främjar en hög transportkvalitet. GC-satsningen gör att oskyddade trafikanter kan känna sig tryggare i trafiken. Sammanlagt beräknas åtgärderna ge en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med 6,5 personer under en 10-årsperiod.

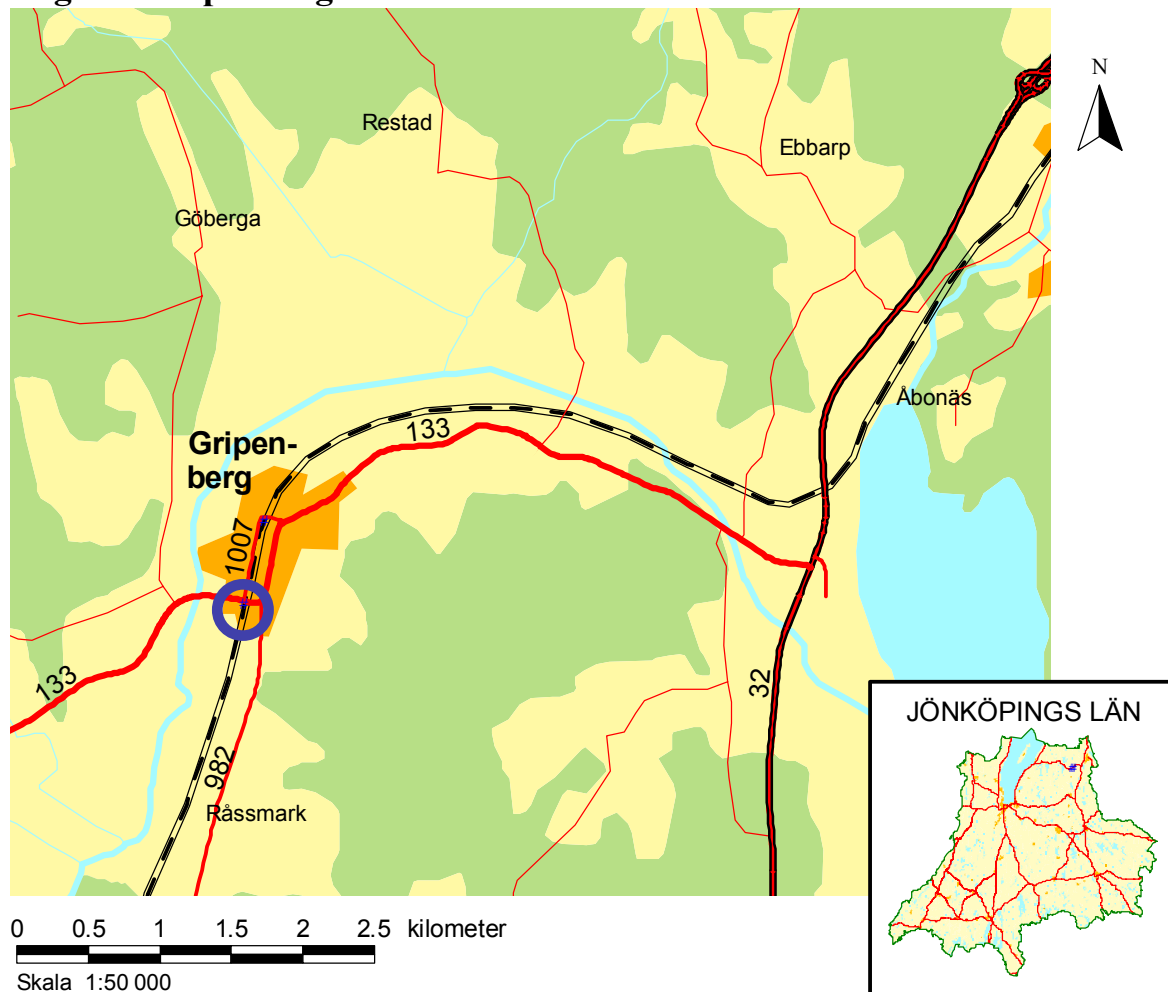
Följande åtgärder genomförs: Befintlig fyrvägs korsning ersätts med en planskild korsning genom att en bro byggs över väg 27. Samtidigt byggs en separat gång- och cykelväg. Åtgärden fanns med i länstransportplanen 1998-2007. Arbetsplan har tagits fram. *Nettonuvärdeskvot för denna åtgärd: 0,7*. Vidare ersätts befintliga plankorsningar med järnvägen i samhället med en ny vägport respektive en ny gång- och cykelport. I anslutning till den nya sträckningen längs väg 617 byggs en separat gång- och cykelväg. Befintlig trevägs korsning mellan väg 27/väg 601 stängs och fyrvägs korsningen väg 153 och väg 617/väg 500 ersätts med en cirkulationsplats. Åtgärderna fanns med i länstransportplanen 1998-2007. Arbetsplan har tagits fram. Åtgärderna påverkar ej några kända natur- eller kulturmiljöer. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. *Nettonuvärdeskvot: 1,3*.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö	Ett jämställt transportsystem
+	+	++	++	0	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 133 Gripenberg



Väg 133 förbinder E4 vid Gränna med väg 32 söder om Tranås. Den utgör en viktig del för Tranås länssanknytning till Jönköping och vidare mot södra och västra Sverige. Vägen är också en viktig transportlänk för näringslivet i Tranås. Vägen har acceptabel standard fram till Gripenbergs samhälle. Infarten till Gripenbergs samhälle begränsas av en vägport under södra Stambanan med frihöjd 3,6 m och bredden 5,5 m. Den smala utformningen ger upphov till begränsad sikt både i väst- och östlig riktning. För fordon med en höjd över 3,6 m finns en plankorsning över järnvägen på väg 1007, Gripenbergs norra infart. Trafiksituationen där är mycket besvärlig eftersom både fordon och oskyddade trafikanter ska samsas på en liten yta. En ny vägport under stambanan ersätter befintlig vägport på väg 133. Plankorsningen på väg 1007 stängs för trafik och ersätts med en gång- och cykelport.

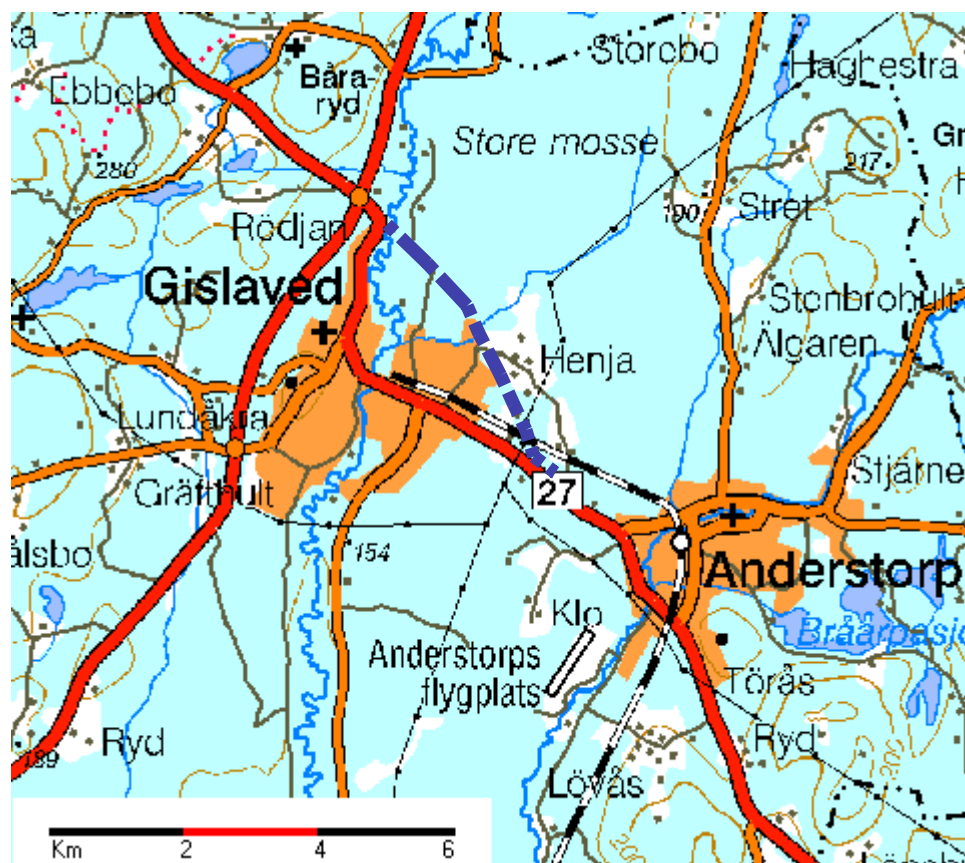
Åtgärden innebär en avsevärd förbättring av tillförlitligheten för godstransporter eftersom transporterna inte längre riskerar att hindras av bomfällningarna och den begränsande vägporten. Kopplingen mellan östra bostadsområdet och fritidsområde förbättras för de oskyddade trafikanterna både vad avser säkerhet och framkomlighet. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Objektet har studerats översiktligt. Projektet förutsätter samfinansiering med Banverket. Nettonuvärdeskvot: -0,5

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö	Ett jämställt transportsystem
+	+	++	+	0	0

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 27 Gislaved



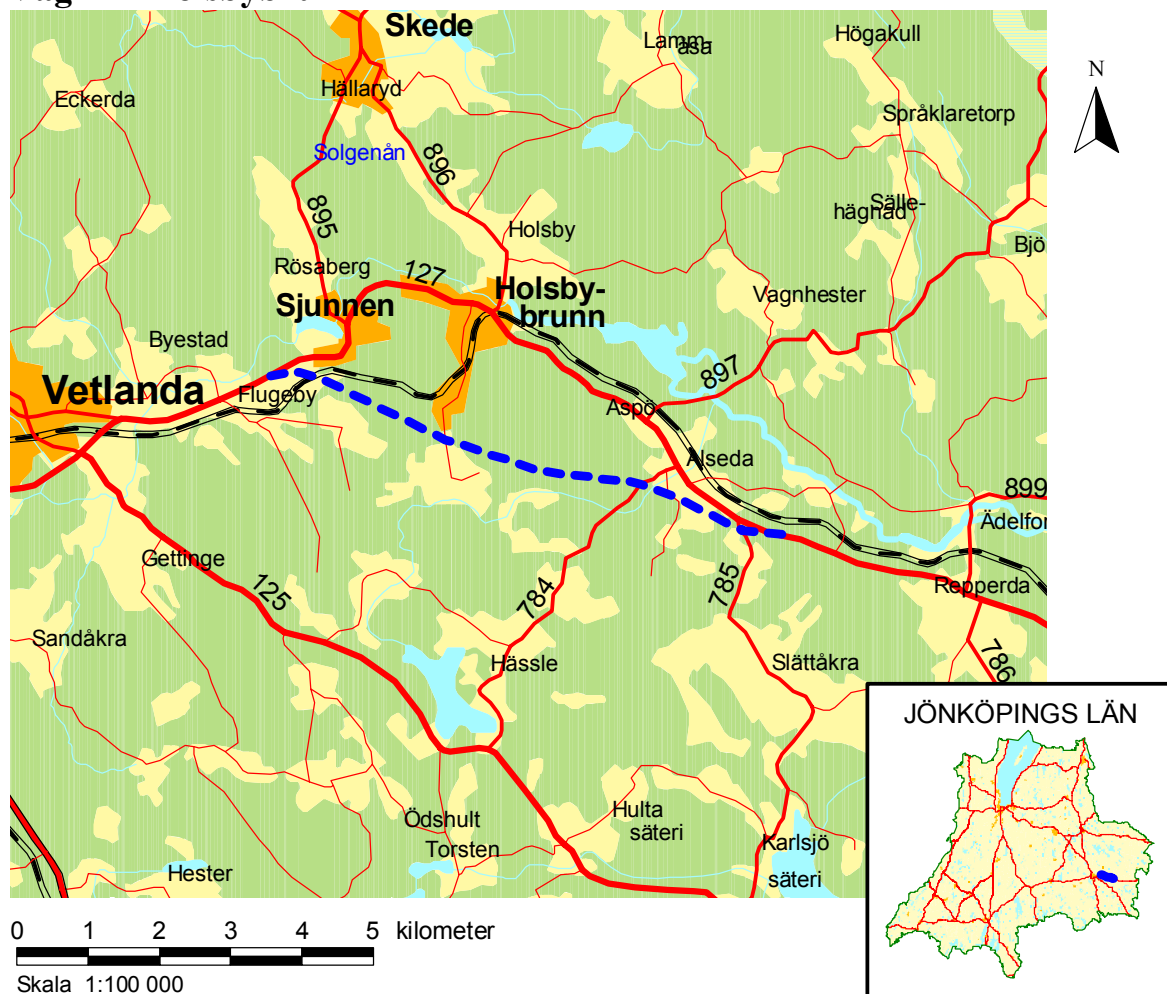
Förbifarten anses vara en nödvändig åtgärd för en bättre miljö- och trafiksäkerhetssituation i Gislaveds centrum. Den tar bort tung genomfartstrafik. I projektet ingår också anslutningen till Lv 604 i Anderstorp med ny trafikplats. Väg 27 ingår i ett övergripande vägsystem mellan Karlskrona och Göteborg mot Norge. Vägen är av nationellt intresse och bör därför klassas som nationell stamväg, vilket Länsstyrelsen, Vägverket och berörda kommuner föreslog i förra planeringsomgången. Förbifarten är 7,5 km och föreslås få en standard för 90 km/h. och byggs som 2+1 väg. Trafikmängden på nuvarande väg 27 varierar mellan ca 5400-13400 fordon per dygn. Förbifarten beräknas få 6300 fordon per dygn. Antalet bullerstörda personer minskar. Olyckorna beräknas minska när trafikmiljön i tätorten förbättras, bl.a. för oskyddade trafikanter, och barriärer försvinner. Betydande intrång sker i natur- och kulturmiljö. Riksintressena för naturvård Nissans meandrar och Anderstorps Store mosse berörs och kräver båda särskilda hänsynstaganden för att inte skadas. Anderstorps Store mosse också utgör Natura 2000-område provas vägprojektet av regeringen. Projektet innebär också att ett kulturhistoriskt och ekologiskt sammanhang skärs av mellan odlings-landskapet vid byarna Henja, Hult och mossen. Även områdets rekreativvärde påverkas negativt. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfyllas. Nettonu värdeskvot: 3,3.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
+	+	+	++	+/--	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 127 Holsbybrunn



Väg 127 har en viktig roll för transporter mellan väst- och ostkusten. Den går igenom flera samhällen och omfattande randbebyggelse ligger i direkt anslutning till den. Detta innebär att ett stort antal personer är utsatta för buller. Vägen utgör samtidigt en stor barriär och därmed en ökad trafiksäkerhetsrisk för de boende. Vägen har låg standard både i plan och profil och smal i huvudsak mellan 6,0-7,0 m, vilket är otillräckligt vid möten mellan lastbilar. Aktuell väglängd är 9,4 km. Åtgärderna skall förbättra boendemiljön, vägstandarden, höja trafiksäkerheten samt öka framkomligheten.

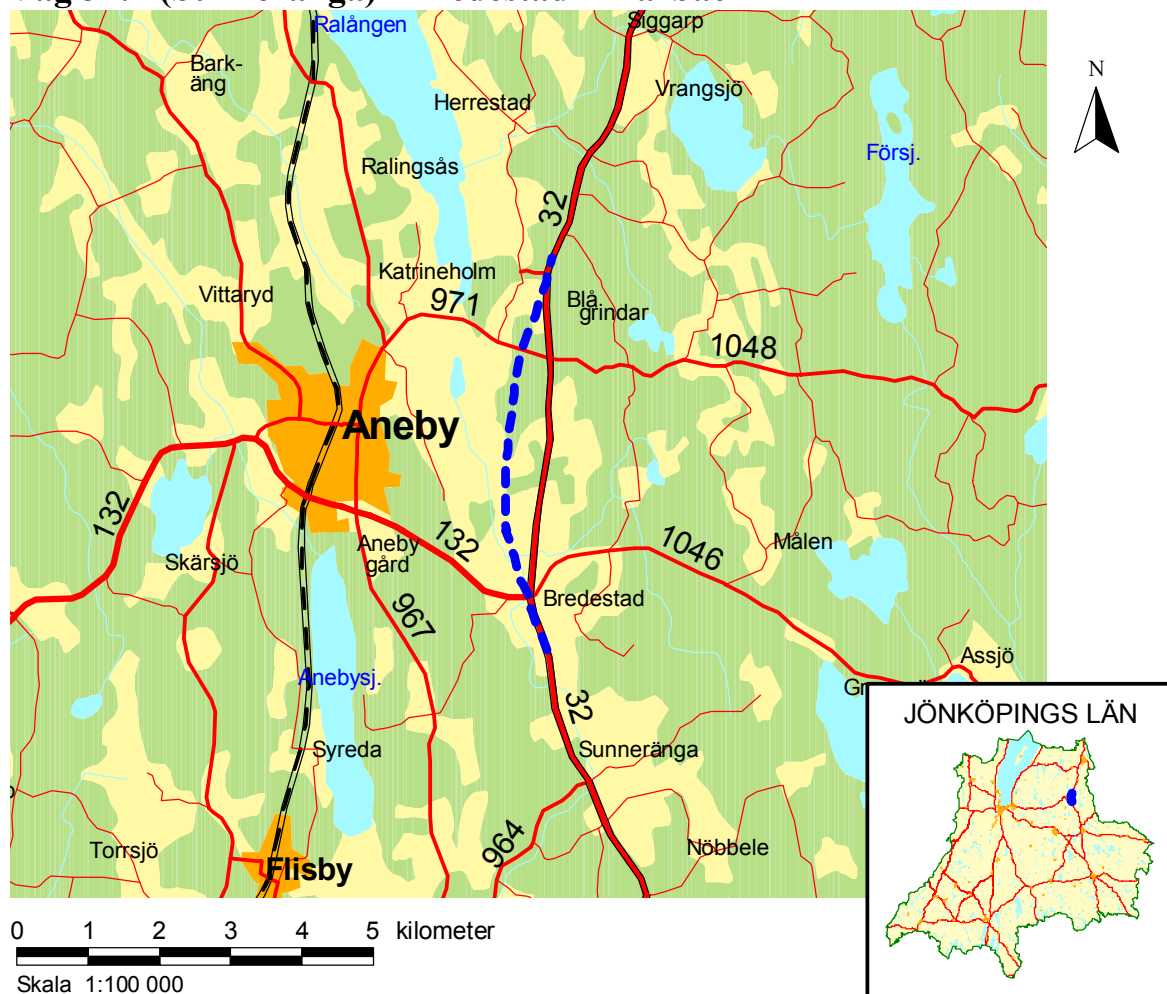
Ny vägsträckning byggs söder om samhällena Sjunnen, Holsbybrunn och Alseda (alternativ syd i vägutredningen). Vägen ansluts till nuvarande väg 127 väster om Sjunnen och öster om Alseda. Nya väglängden blir 8,0 km. Koldioxidutsläppen minskar med 325 ton per år. Vägstandard: 90 km/h, 9,0 m. Åtgärden innebär en stor förbättring av vägstandarden med avseende på komfort, framkomlighet och trafiksäkerhet samt boendemiljön. Den bidrar även till att förbättra den regionala utvecklingen bl.a. genom förkortade pendlingstider för regionens arbetskraft och lägre transportkostnader för näringslivet. Antal dödade och svårt skadade beräknas minska med 0,3 personer under en 10-årsperiod. Ny skogsmark kommer att tas i anspråk och vissa ingrepp i odlingslandskapet blir nödvändiga. Geologiskt värdefulla grusförekomster kommer att beröras. Boendemiljön och oskyddade trafikanter trafikmiljö förbättras markant eftersom trafiken genom samhällena minskar med närmare 80%. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Objektet fanns med i länstransportplanen för 1998-2007. Vägutredning gjordes 1994. Nettonuvärdeskvot: 2,0.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
++	++	++	++	++/-	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 32:2 (Sunneränga) - Bredestad - Marbäck



Väg 32 utgör en viktig nordsydlig regional vägförbindelse mellan Småland och Östergötland. Vägstandarden är låg: vägen är smal och saknar vägrenar. Korsningen med väg 132/1046 vid Bredestad har begränsad sikt men förutsätts bli åtgärdad i annan ordning. Efter Bredestad börjar en lång stigning norrut med många utfarter och bebyggelse nära vägen.

Den slutliga sträckningen är inte avgjord. Här redovisas vägutredningens förslag från 1994. Enligt denna förbättras vägstandarden, trafiksäkerheten, framkomligheten och boendemiljön. Vägen byggs om från 6 till 9, m och hastigheten höjs från 70 till 90 km/h. Den befintliga vägen behålls som lokal väg. Åker-mark kommer att tas i anspråk och vägen berör riksintresse för kulturmiljö Bredestad och landskapsbilden i Bredestadsdalen. Vidare berörs ängs- och hagmarker, slättermark samt rinnande vattendrag.

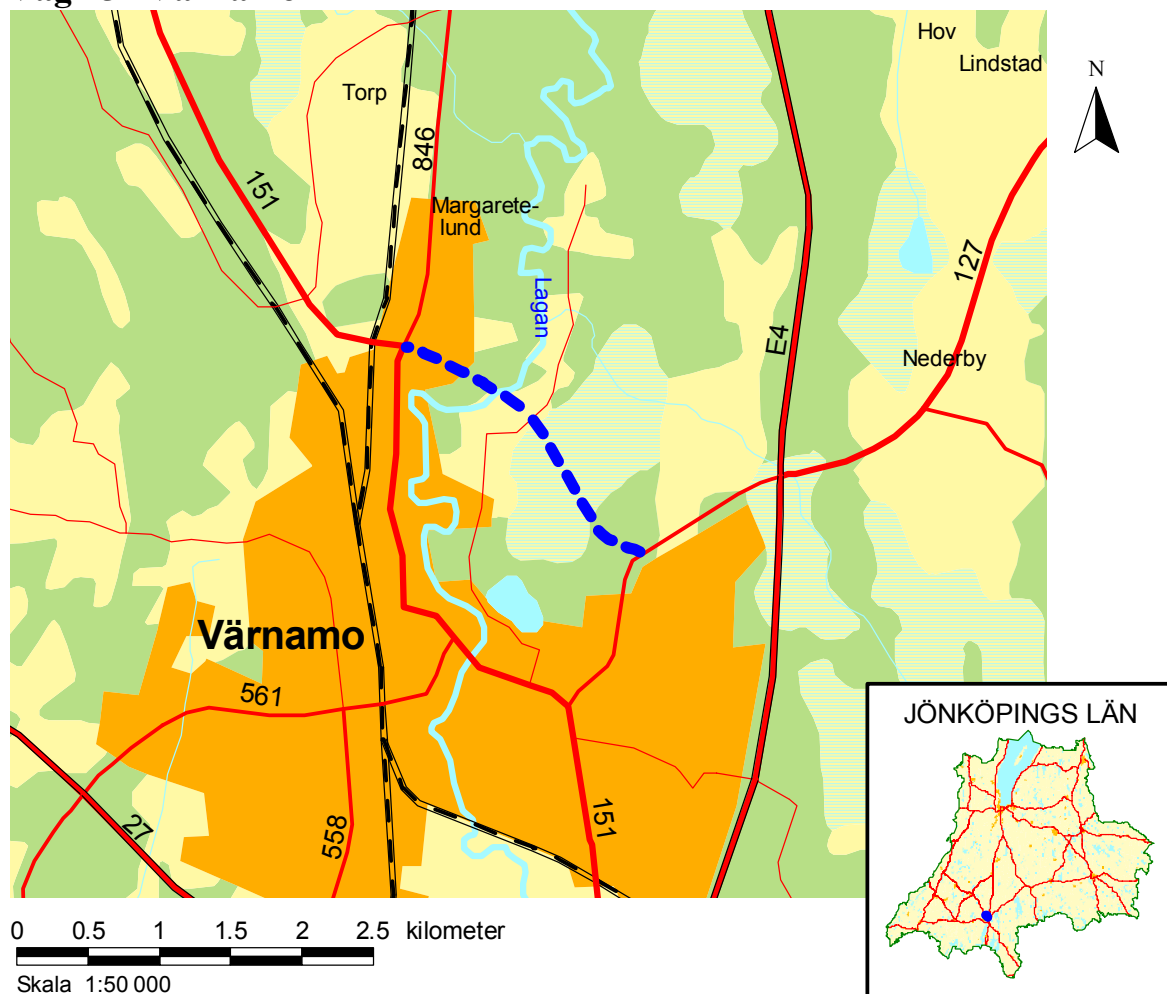
Åtgärden innebär en förbättring för genomfartstrafiken med både ökad säkerhet och framkomlighet: kortare pendlingstider för regionens arbetskraft och lägre transportkostnader för näringslivet. Antalet utfarter minskar utmed den nya vägsträckningen. De boende utmed den befintliga vägen kommer att uppleva en behagligare boendemiljö. Tryggheten och säkerheten ökar, inte minst för oskyddade trafikanter, samt bullerstörningar reduceras. Ur trafiksäkerhetssynpunkt beräknas åtgärderna ge en minskning av antalet dödade och svårt skadade i trafiken med 2,0 personer under en 10-årsperiod. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Vägutredning genomfördes 1993-1994. Nettonuvärdeskvot: 0,9

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
++	++	+	++	+/--	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 151 Värnamo



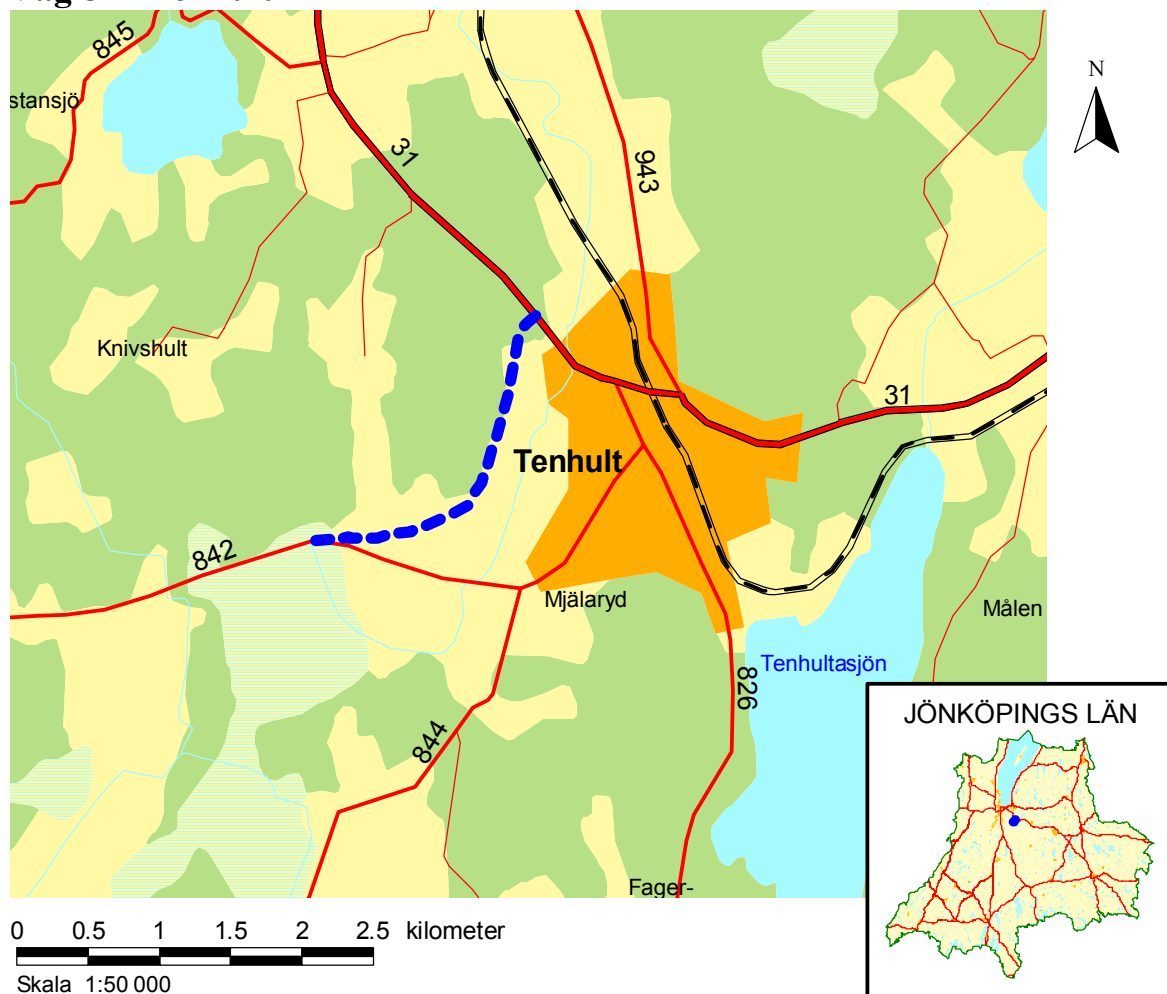
Trafik från väg 151 och väg 846 som skall vidare till E4:an eller till väg 127 tvingas i nuläget att köra genom Värnamo tätort. Detta medför en stor trafikbelastning och en svår bullersituation. Vidare förvärras barriäreffekterna i Värnamo centrum. En ny väg förslås anläggas som leder trafiken förbi Värnamo centrum. I anslutning till den nya sträckningen byggs en separat gång- och cykelväg (2,5 m). Trafiken i centrum förväntas minska med ca 25 %. En stor del av denna trafik utgöres av tunga fordon. Bullersituationen, barriäreffekterna och trafiksäkerheten i centrala Värnamo förbättras. Trafikmiljön för oskyddade trafikanter blir säkrare. Väglängden förkortas med 2,3 km. Den nya vägträckningen passerar över Lagan som är av riksintresse för naturvården och genom inre och yttre skyddsområdet för Värnamo vattentäkt. I den västra delen kommer påverkan att ske på kulturmiljön. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar ges bättre möjligheter att uppfyllas. Vägutredning har genomförts. Nettonuvärdeskvot: 0,7

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
+	++	+	++	++/-	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 842 Tenhult



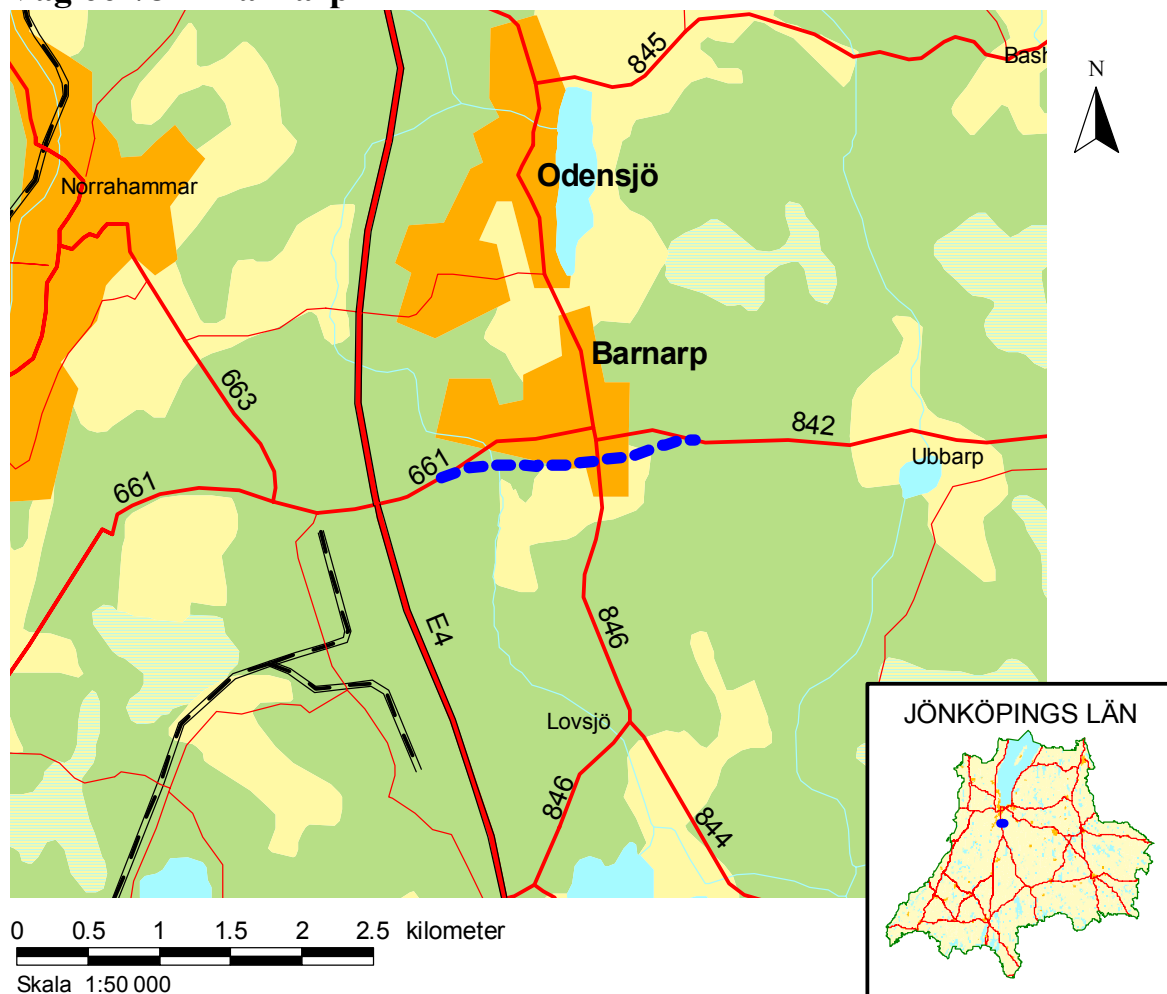
Väg 826 och väg 842 går idag genom centrala Tenhult. Utmed vägarna finns såväl bostadsbebyggelse, olika verksamheter och centrumfunktioner. Fartdämpande hinder finns på vissa sträckor. Vägarna 826 och 842 är förbindelser mellan väg 31 och E4 vid Torsvik. Vid Torsvik finns ett stort verksamhetsområde med bl.a. ett flertal logistikverksamheter. Området är under expansion genom utbyggnader av befintliga verksamheter och nya tillkommer. Dessutom finns planer på att anlägga en kombiterminal i närheten. Söder om Tenhult ligger kommunens avfallsanläggning med ett stort antal lastbilstransporter. 25 % av trafiken utgöres av tunga fordon. Föreslagna åtgärder, utbyggnad av förbifart väster om Tenhult, avser att få bort genomfartstrafik på vägarna 826 och 842 i centrala Tenhult. Miljön förbättras för boende och verksamheter utmed den aktuella sträckan. Tillgängligheten och transportkvaliteten ökar. Barriäreffekt utmed befintliga vägar minskar för gång- och cykeltrafikanter varvid trafikmiljö för oskyddade trafikanter blir säkrare. Vägsträckan minskar med 0,3 km. På naturen blir det relativt stor påverkan då ny väg anläggs i obruten mark. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Objektet har studerats översiktligt. Nettonuvärdeskvot: -0,7. Detta objekt bör bedömas som del av ett större projekt där objektet **661/842 Barnarp** även ingår.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
+	+	+	+	++/-	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 661/842 Barnarp



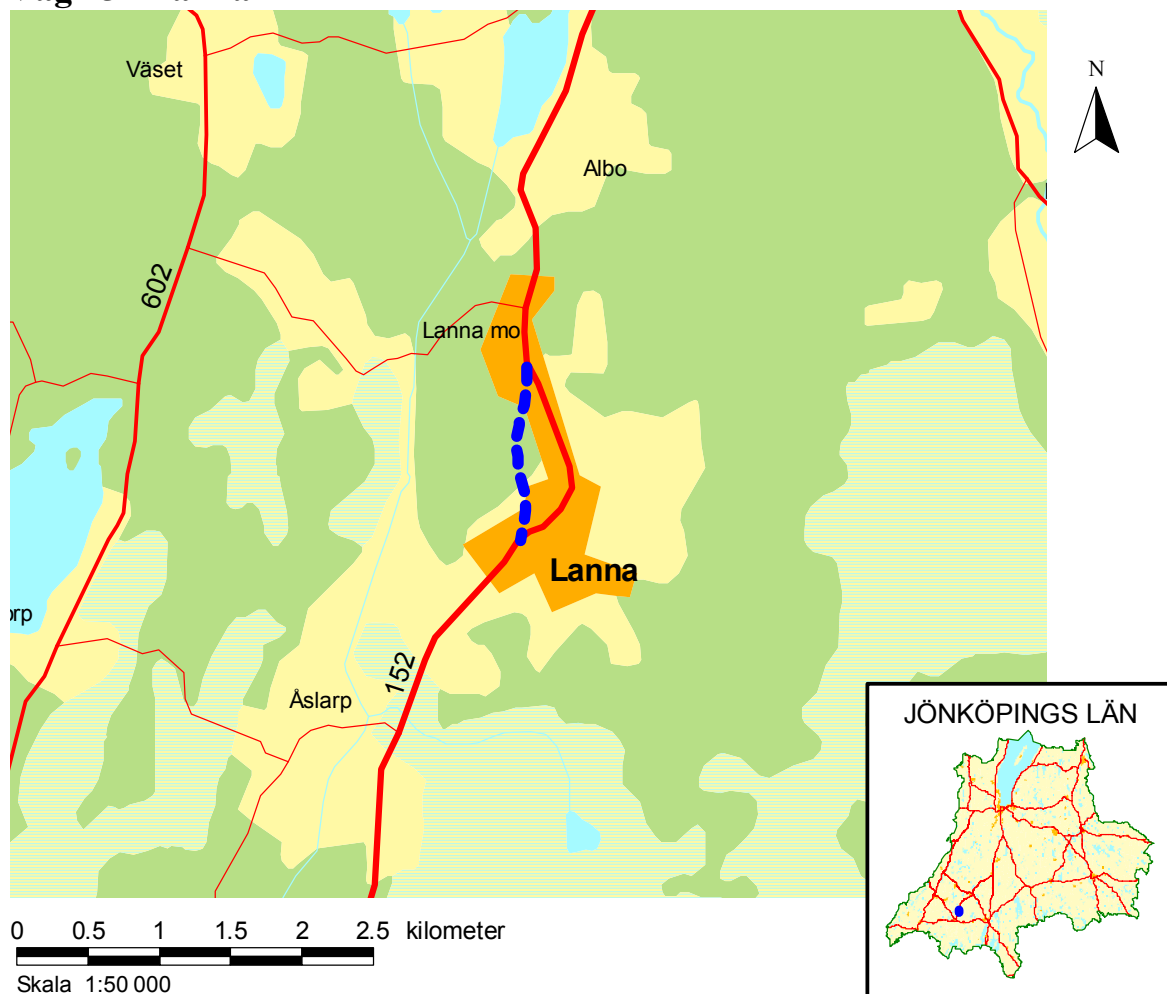
Väg 661 och 842 utgör förbindelselänk mellan E4 vid Torsviks trafikplats och väg 31 vid Tenhult. Länken är viktig för lastbilstrafiken, dels genom att en stenkross-/asfaltanläggning är belägen mitt på väg 842 dels genom att kommunens avfallsanläggning är belägen intill väg 842 söder om Tenhult samt för genomgående trafik mellan väg 31 och Torsviks industriområde. Utmed väg 661 finns bebyggelse nära vägen som utsätts för buller samtidigt som vägen utgör en väsentlig barriär. För Torsviks industriområde planeras för ytterligare expansion. Vidare finns planer på att lokalisera en kombiterminal hit. Detta innebär att väg 661/842 kommer att få en mycket stor betydelse för godstransporter. F.n. utgör den tunga trafiken mellan 15 och 25 % av trafikflödet. Åtgärden innebär en utbyggnad av ny väg (förbifart) söder om Barnarps samhälle och att korsningen med Lovsjövägen utformas som cirkulationsplats. Genom att väg 661/842 flyttas utanför södra Barnarp förbättras miljön för boende utmed vägen som får lägre bullernivåer. Trafikmiljön för oskyddade trafikanter förbättras. Åtgärden ger positiva effekter för trafiksäkerhet och bättre framkomlighet, speciellt för tunga fordon. Visst intrång i naturmark kommer att ske. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Objektet har studerats översiktligt. Objekt bör bedömas som del av ett större projekt där objektet **661/842 Tenhult** ingår. Nettonuvärdesknot: -1,2.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö	Ett jämställt transportsystem
+	+	+	+	+	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 152 Lanna



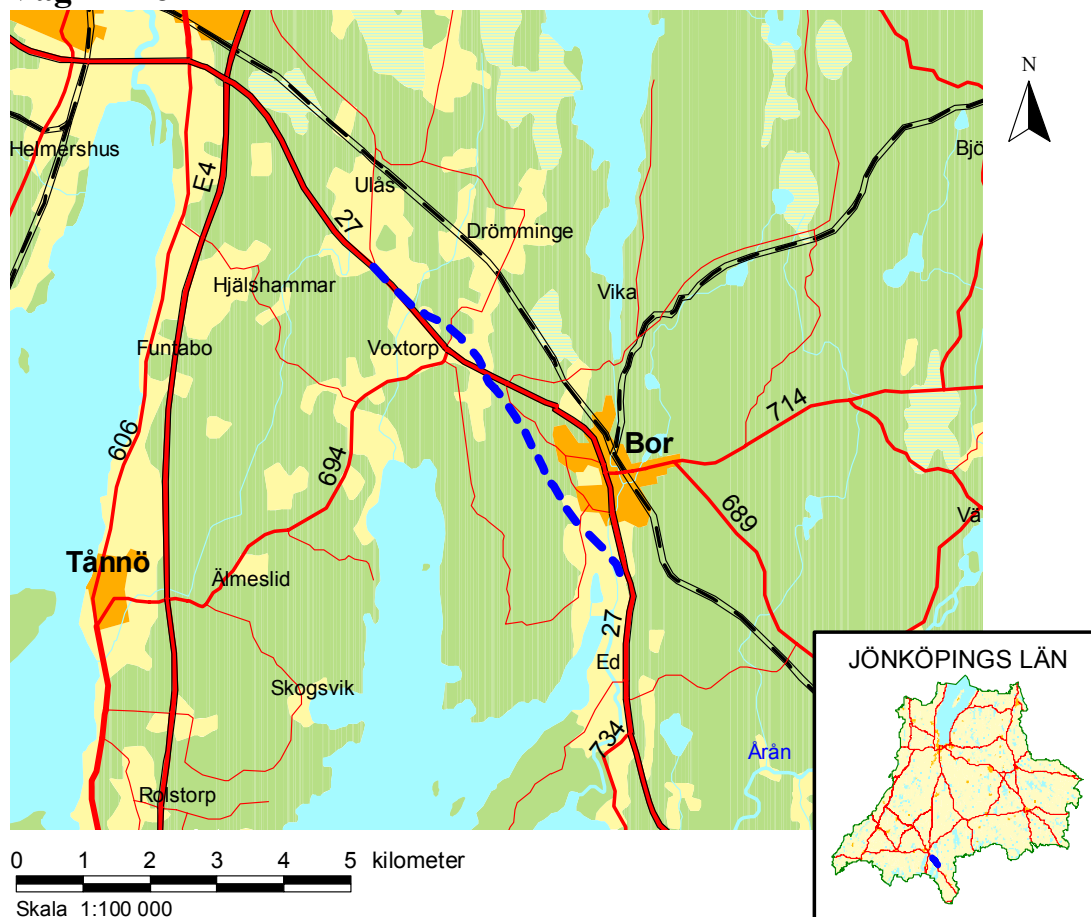
Väg 152 sträcker sig från Bredaryd vid väg 27 till Skillingaryd vid E4:an. Utöver lokaltrafiken fyller den en funktion som diagonal förbindelse mellan Halmstad vid västkusten och Nässjö på det småländska höglandet. Lanna samhälle har ett mycket expansivt näringsliv och det nuvarande vägreservatet för förbifarten utgör ett hinder för företagens möjligheter till utbyggnad. Trafiksäkerheten och miljösituationen i samhället är otillfredsställande och vägen är en kraftig barriär för såväl de boende som industrin. Den nuvarande vägen är 6,5-7 m bred. Förbifarten föreslås läggas väster om samhället och ges en vägbredd om 9 meter. Genom detta kan även hastigheten på vägen höjas. Boendemiljön i Lanna förbättras och fördröjningar för genomfartstrafiken reduceras. Åtgärden får främst effekt på boendemiljön i Lanna. Den minskade biltrafiken på befintlig väg genom Lanna ger en bättre boendemiljö. Vägen kan anpassas så att gång- och cykeltrafiken underlättas och därmed säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Restidsbesparingen räknat per fordon blir oförändrad. De två tillkommande korsningarna, en i norr och en i söder, gör att olyckorna beräknas öka något. Marken som tas i anspråk består mest av skogsmark. Dock berörs även mindre områden med jordbruksmark i södra och norra delen av objektet. Vid Västra gårdet i den södra delen finns fornlämningar. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar uppfylls. Vägutredning har genomförts. Nettonuvärdeskvot: -0,2. Detta projekt skall ses som en del i ett större projekt där även **Väg 152 Hillerstorp-Uppebo** ingår.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
+	+	+	++	++/-	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Väg 27 Bor



Väg 27 har stor betydelse som en länk mellan de sydöstra och de västra delarna av Sverige. Ca 12 % av trafiken utgöres av tunga fordon. Vägen utgör också pendelväg mellan Värnamo och omgivande samhällen. Vägen passerar genom Bors samhälle i Värnamo kommun där den medför störningar i boendemiljön utmed vägen och utgör en barriär i samhället. Vägen passerar även förbi bostäder i Voxtorp, Voxtorps kyrka och hembygdsgård med stora bullerstörningar som följd.

En utbyggnad i vägutredningens korridor A1+A2 föreslås, som mötesfri landsväg med hastighetsbegränsningen 90 km/tim. En trafikplats anläggs där den nya vägen korsar den gamla. I söder ansluts den gamla vägen i en stoppreglerad korsning. I norr stängs den gamla vägen och ansluts till trafikplatsen. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder föreslås inne i Bor. Kostnaden uppgår till 74 miljoner kronor. Antal dödade och svårt skadade minskar. Genom åtgärden erbjuds en snabb, effektiv och trafiksäker transportväg för genomfartstrafiken samtidigt som tillgängligheten och trafiksäkerheten för främst de oskyddade trafikanterna värnas. Åtgärden medför mindre buller och minskad barriäreffekt. Intrången i miljö och kulturmiljö begränsas. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar ges bättre möjlighet att uppfyllas. Vägutredning har genomförts. Nettonuvärdeskvot: 1,1.

Åtgärdernas effekter på de transportpolitiska målen:

Positiv regional utveckling	Tillgängligt transportsystem	Hög transportkvalitet	Säker trafik	God miljö: hälsa/intrång	Ett jämställt transportsystem
+	++	+	++	++/-	+

Teckenförklaring: ++ mycket positiv; + positiv; 0 ingen väsentlig påverkan; - negativ; -- mycket negativ

Bilaga 2

Mindre investeringar

Mindre investeringar

Angelägna trafiksäkerhetsåtgärder

Vägnr	Sträcka	Längd km	Trafik fordon/dygn	Uppskattad kostnad (mkr)	Åtgärd
27	Voxtorp (Ulås) – E 4	4	6 000	15-20	Mittseparering
27	Förbi Värnamo	4	4 500 - 7 200	15-25	Mittseparering
27	562/619 Skärakull			2-5	Korsningsåtgärd
27	Kärda – Forsheda	3	7 200	15-25	Mittseparering
27	519/618 Forsheda			4-6	Cirkulationsplats
27	Forsheda – Bredaryd	4	6 800	20-30	Mittseparering
30	Lammhult - Stigamo	10	4 000	70	Mittseparering
31	Vetlanda Ekenässjön	3	7 000	20-25	Mittseparering
31	Ekenässjön – Björkeryd	2	5 700	1	Sidoområde
31	32/882 Björkeryd			2-10	Korsningsåtgärd
195	Månseryd – Bankeryd	4	5 800 - 6 400	15-25	Mittseparering
195	Bankeryd – Habo	4	8 100	19	Mittseparering
195	Habo – länsgränsen	28	2 500 - 4 200	14	Sidoområde

Övriga angelägna åtgärder

Vägnr	Plats	Syfte	Trafik, fordon farligt gods/dygn	Uppskattad kostnad (mkr)	Åtgärd
E4/846 (prelim.)	Hyltena (prelim.)	Skapa bättre förutsättningar för uppställning av fordon med farligt gods	ca 120-140	1	Kompletterande åtgärder för att uppfylla ADR-villkor
151	Store Mosse (Naturreservat)	Öka trafiksäkerheten	4 000	0,5	Skapa fält för vänstersväng

Tillgänglighetsåtgärder för oskyddade trafikanter

Vägnr	Sträcka	Trafik (fordon/dygn)	Möjlig åtgärd	Kostnad (mkr)
31	Ekenässjön	5700	GC-åtgärder och korsningar	5-7
31 / 943	Tenhult	7900	GC-åtgärder	2-3
127	Holsbybrunn		GC-åtgärder	2-3
152	Lanna	1400/350	GC-åtgärder och korsningar	2-3
986	Hullaryd	700/160	Mindre ts- och miljöupprustning + GC-åtgärder	2-3
993	Skärstadä-Lyckås	(uppg. saknas)	GC-väg	0,6
993	Gränna-Uppgränna	(uppg. saknas)	GC-väg	2-3
Anmärkning - med ”mindre ts (trafiksäkerhet)- och miljö (estetik och buller)” avses punktvisa insatser och/eller åtgärder på begränsade sträckor (t.ex. Gc-väg)				

Smala vägar som är angelägna att bredda och bärighetsförstärka

Väg nr	Sträcka	Kommun	Väglängd i km	Vägbredd i m	ÅDT fordon	ÅDT lastbil	Merkost breddning Mkr
Viktiga länsvägar med mycket tung trafik							
127	Alseda – H-länsgräns	Vetlanda	17	6	1 850	260	30-60
761	Stockaryd-Sävsjö	Sävsjö	10	6,3	1 340	120	15-20
834	Bodafors-Grimstorp, norra delen	Nässjö	3,5	6,2	1 550	110	3-10
Mindre länsvägar med särskild betydelse för tung trafik							
671	Nyhem – Knaggebo (länsgr)	Mullsjö	6	4-5	260-520	15-30	2-7

Enskilda vägobjekt

Objekt	Vägnr	Sträcka	Kommun	Kostnad (mkr)	Bidrag (85%)	Åtgärd
1	F 38	Skaftarp-Tuddabo	Värnamo	1,2	1,02	Bärighet och tillgänglighet
2	F 20436	Kyrkekvarn	Mullsjö	0,5	0,425	Bärighet och tillgänglighet
3	F 1895	(33)-Breviksvägen	Eksjö	1	0,85	Bärighet och tillgänglighet
4	F 1792	Gunneryds Rast	Jönköping	1,5	1,275	Trafiksäkerhet, tillgänglighet
Ytterligare objekt Ej prior						
-	F 1895 F 272	Brevik: Planskildhet, väg-jvg	Eksjö/ Nässjö	1	0,85	Trafiksäkerhet, bansäkerhet
-	F 14	Holsby-Lammåsa	Vetlanda	0,5	0,425	Trafiksäkerhet, tillgänglighet
-	F 380	Bro, Nobyån (6 t)	Aneby	0,5	0,425	Bärighet och tillgänglighet
-	F 18	Lökeryd-Brogärdet	Vaggeryd	0,5	0,425	Bärighet och tillgänglighet
-	F 252	Barkäng-Härstad	Aneby	0,7	0,595	Bärighet och tillgänglighet
-	F 19	Lekeryd-Poarp	Jönköping	1	0,850	Trafiksäkerhet, tillgänglighet
-	F 919	Viberg-Hövik	Jönköping	0,7	0,595	Trafiksäkerhet, tillgänglighet
-	F 1825	Fänestad-Fristad	Värnamo	0,5	0,425	Bärighet och tillgänglighet
-	F 1045	Hillavara-Västerkvarn	Sävsjö	0,6	0,510	Bärighet och tillgänglighet
-	F 1079	Malmbäck-Älgaryd	Nässjö	1	0,850	Bärighet och tillgänglighet
-	F 590	Mossbråsa-Kopparp	Vetlanda	1	0,850	Bärighet och tillgänglighet
-	F 72	Gårdeberg-Slätteberg	Nässjö	1	0,850	Bärighet och tillgänglighet
-	F 441	Äng-Frinnaryd	Aneby	1	0,850	Bärighet och tillgänglighet
-	F 658	Bårebo-Lid	Gnosjö	0,6	0,510	Bärighet och tillgänglighet