

Styrelse/Nämnd: Kommunstyrelsen**Dag, tid:** 2022-05-03, kl. 09:30- ca 11.30**Plats:** Kf-Salen

Ärenden:	Dnr:	Sida:
Beslutsärenden		
1 Val av justerare		
2 Ansökan om målstimulansmedel för arbete med arbetagivarvarumärket	KS.2022.135	3 - 4
3 Ansökan om målstimulansmedel för utökad friskvådssubvention	KS.2022.134	5 - 7
4 Val av ny ersättare för ledamot i Business Gnosjöregionen (BGR)	KS.2022.219	
Anmälan delegation		
5 Tekniska utskottet protokoll	KS.2022.220	8 - 30
6 Redovisning av delegationsbeslut	KS.2022.218	31 - 46
Ärenden från utskottet		
7 Stiftelsen Forshedabadet- Årsredovisning 2021,samt revisionsberättelse	KS.2022.221	47 - 59
Beredningsärenden		
8 Revisionsrapporter SÅM, samt budget 2023 och investeringsplan 2023-2025	KS.2022.206	60 - 73
9 Utredning om byggnation av solceller	KS.2022.232	74 - 75
10 Microsoftlicenser	KS.2022.233	
Informationsärenden		
11 Information-krigsorganisation och dess bemanning		
12 Kommundirektören informerar		
13 Information från staben		
14 Information budgetuppföljning		

2022-05-03

2
2(2)

- | | | | |
|----|-----------------------------|-------------|----------|
| 15 | Information - Finansrapport | KS.2022.216 | 76 - 78 |
| 16 | Meddelande | KS.2022.204 | 79 - 355 |
| 17 | Övriga ärende | | |

Mikael Karlsson
Ordförande

Hanna Andersson
Sekreterare

§ 156 Dnr: KS.2022.135

Ansökan om målstimulansmedel för arbete med arbetagivarvarumärket

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att överlämna ärendet till nästa sammanträde

Ärendebeskrivning

Varje år rekryterar Värnamo kommun många nya medarbetare. En del tjänster är lätta att tillsätta, andra är svårare. Ibland behöver vi göra kampanjer för att vi har många lediga tjänster inom ett visst område och ibland vill vi marknadsföra oss som en arbetsgivare för att säkerställa att vi kan rekrytera medarbetare kontinuerligt och på lång sikt.

Vi har sett ett behov av att förmedla en sammanhållen bild av arbetsgivaren Värnamo kommun, som vi använder som ett verktyg i alla sammanhang där vi rekryterar.

Från mitten av mars använder vi uttrycket ”En värdefull arbetsdag” när vi marknadsför Värnamo kommun som arbetsgivare och när vi annonserar lediga tjänster.

Det är viktigt att vi ser till att vårt arbetsgivarvarumärke syns och blir väl känt. Till det behövs extra insatser under 2022 och därför förslås att förutom de 100 000 kr som finns i kommunledningsförvaltningens budget så avsätts 400 000 kr ur målstimulansmedlen under 2022. För att få en effekt i det fortsatta arbetet med att arbetsgivarvarumärket behöver budgeten ses över från 2023 och framåt.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta att ur målstimulansmedlen avsätta 400 000 kr 2022 för arbete med arbetsgivarvarumärket.

att hänskjuta finansieringen för 2023 år och framåt till budgetberedningen.

Beslut skickas till:
HR-avdelningen
Kommunstyrelsen

Ansökan om målstimulansmedel för arbete med arbetagivarvarumärket

Ärendebeskrivning

Varje år rekryterar Värnamo kommun många nya medarbetare. En del tjänster är lätta att tillsätta, andra är svårare. Ibland behöver vi göra kampanjer för att vi har många lediga tjänster inom ett visst område och ibland vill vi marknadsföra oss som en arbetsgivare för att säkerställa att vi kan rekrytera medarbetare kontinuerligt och på lång sikt.

Vi har sett ett behov av att förmedla en sammanhållen bild av arbetsgivaren Värnamo kommun, som vi använder som ett verktyg i alla sammanhang där vi rekryterar.

Från mitten av mars använder vi uttrycket ”En värdefull arbetsdag” när vi marknadsför Värnamo kommun som arbetsgivare och när vi annonser lediga tjänster.

Det är viktigt att vi ser till att vårt arbetsgivarvarumärke syns och blir väl känt. Till det behövs extra insatser under 2022 och därför förslås att förutom de 100 000 kr som finns i kommunledningsförvaltningens budget så avsätts 400 000 kr ur målstimulansmedeln under 2022. För att få en effekt i det fortsatt arbete med att arbetsgivarvarumärket behöver budgeten ses över från 2023 och framåt. ..

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att ur målstimulansmedlen avsätta 400 000 kr 2022 för arbete med arbetsgivarvarumärket.

Att hänskjuta finansieringen för 2023 år och framåt till budgetberedningen.

Åsa Johansson
HR-Chef

Ulf Svensson
Kommundirektör

§ 157 Dnr: KS.2022.134

Ansökan om målstimulansmedel för utökad friskvårdssubvention

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att överlämna ärendet till nästa sammanträde

Ärendebeskrivning

Under pandemin har det varit ett ansträngt läge i många verksamheter i kommunen och det påverkar vissa verksamheter även nu. Det förändrade omvärldsläget påverkar också vissa verksamheter. Medarbetarna i Värnamo kommun har gjort och gör ett fantastiskt arbete och har bidragit till att kommunen klarat att utföra vårt uppdrag under det ansträngda läget som pandemin innebär på ett bra sätt. Det har dock varit tufft för många och återhämtning blir därför extra viktigt. Fysisk aktivitet är ett sätt att få återhämtning men det kan också vara yoga eller till exempel ta en massagebehandling. För att ge utökade möjligheter till det föreslås att friskvårdssubventionen, som medarbetarna kan ansöka om, tillfälligt under detta år utökas med 1 000 kronor och blir totalt 2 000 kronor

I september genomförs VärnaOmloppet. Som ett led i att uppmärksamma våra medarbetare och tacka för det arbete de utför vill vi utöka de aktiviteterna som genomförs i samband med detta. Kommunledningsförvaltningen och arbetsgruppen VärnaOm kommer att arbeta vidare med ett upplägg under våren Dessa insatser kan knytas till kompetensförsörjningsmålet. Sammantaget föreslås att tre miljoner kronor avsätts från målstimulansmedlen.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta att under 2022 tillfälligt utöka friskvårdssubventionen till 2 000 kr att avsätta tre miljoner kronor från målstimulansmedlen för friskvårdsinsatser

Beslut skickas till:
HR- avdelningen
Kommunstyrelsen

Ansökan om målstimulansmedel för utökad friskvårdssubvention

Ärendebeskrivning

Under pandemin har det varit ett ansträngt läge i många verksamheter i kommunen och det påverkar vissa verksamheter även nu. Det förändrade omvärldsläget påverkar också vissa verksamheter. Medarbetarna i Värnamo kommun har gjort och gör ett fantastiskt arbete och har bidragit till att kommunen klarat att utföra vårt uppdrag under det ansträngda läget som pandemin innebär på ett bra sätt. Det har dock varit tufft för många och återhämtning blir därför extra viktigt. Fysisk aktivitet är ett sätt att få återhämtning men det kan också vara yoga eller till exempel ta en massagebehandling. För att ge utökade möjligheter till det föreslås att friskvårdssubventionen, som medarbetarna kan ansöka om, tillfälligt under detta år utökas med 1 000 kronor och blir totalt 2 000 kronor

I september genomförs VärnaOmloppet. Som ett led i att uppmärksamma våra medarbetare och tacka för det arbete de utför vill vi utöka de aktiviteterna som genomförs i samband med detta. Kommunledningsförvaltningen och arbetsgruppen VärnaOm kommer att arbeta vidare med ett upplägg under våren

Dessa insatser kan knytas till kompetensförsörjningsmålet. Sammantaget föreslås att tre miljoner kronor avsätts från målstimulansmedlen.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att under 2022 tillfälligt utöka friskvårdssubventionen till 2 000 kr

Att avsätta tre miljoner kronor från målstimulansmedlen för friskvårdsinsatser

Åsa Johansson
HR-Chef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2022.134

Styrelse/Nämnd: Tekniska utskottet

Dag, tid: 2022-04-12, kl. 09:30

Plats: Sammanträdesrum Gillet

§	Beslutsärenden:	Dnr	Sida
Beslutsärenden			
	Val av justerare		
Beredningsärenden			
§ 74	Årets idrottsprestation 2022	TU.2022.91	2
§ 75	Stiftelsen Forshedabadet ansvarsfrihet för 2021	TU.2022.48	3
§ 76	Rydaholms Skytteförening prövning av rätt till föreningsbidrag för 2022	TU.2022.122	4
§ 77	BK Björnen prövning av rätt till föreningsbidrag för 2022	TU.2022.121	6
Informationsärenden			
§ 78	Information om utbyggnad av infrastruktur för friluftsliv i området Stomsjö gård-Mossleplatån	TU.2022.125	8
§ 79	Information om utvecklingen av Tännö småbåtshamn	TU.2022.128	10
§ 80	Information om lektyor i Värnamo city	TU.2022.133	11
§ 81	Förvaltningschefen informerar		12
§ 82	Övrig information från förvaltningen		13
§ 83	Övrigt		15

Tekniska utskottet

2022-04-12

Plats och tid: Sammanträdesrum Gillet, kl 09:30-12:00, 13:00-16:05**Beslutande:** Gottlieb Granberg (M)
Håkan Johansson (KD)
Azra Muranovic (S)
Gabrielle Davidsson (C)
Bo Svedberg (S)**Övriga närvarande:** Jesper du Rietz, förvaltningschef
Antti Vähäkari, avdelningschef VA
Johan Arvidsson, avdelningschef fritid
Stefan Åberg, avdelningschef fastighet
Linus Enochson, projektör §§ 71-72, 79-80
Keith Johansson, projektledare §§ 78, 82
Joakim Norgren, projektledare § 78
Kamilla Florentzson, handläggare §§ 74-78
Helena Nyberg, kvalitets- och utvecklingsledare
Maria Grimstål, nämndsekreterare**Utses att justera:** Azra Muranovic (S)**Justeringens plats och tid:** Digital signering 2022-04-19**Sekreterare:****Paragrafer:**
74-83**Ordförande:**_____
Maria Grimstål**Justerare:**_____
Gottlieb Granberg_____
Azra Muranovic

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott: Tekniska utskottet**Sammanträdesdatum:** 2022-04-12**Paragrafer:** 74-83**Datum för anslags
uppsättande:** 2022-04-21**Datum för anslags
nedtagande:** 2022-05-12**Förvaringsplats för
protokollet:** Tekniska förvaltningen**Underskrift:**_____
Maria Grimstål

§ 74 Dnr: TU.2022.91

Årets idrottsprestation 2022

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att utmärkelsen årets idrottsprestation 2022 ska tilldelas Märta Olsson, Pether Askestam, Edvin Söderlind, Nina Mirkhan, Robin Pettersson, Erik Stensson, Axel Elmblad och Agnes Alexiusson.

Ärendebeskrivning

Tekniska utskottet ska ta ställning till vilka som ska uppmärksammas för årets idrottsprestation, baserat på idrottsprestationer under föregående år.

Uppvaktning av idrottare som har presterat på hög nivå regleras i styrdokumentet "Policy för representation i Värnamo kommun". Policyn innebär att föreningar med säte i Värnamo kommun och dess tävlande uppmärksammas av kommunen vid medaljplacering på nationellt eller internationellt mästerskap eller motsvarande. Idrottsutövare som är folkbokförda i Värnamo kommun, men som tävlar för förening i annan kommun kan också uppmärksammas och vid undantagsfall kan även personer som är uppväxta i Värnamo kommun, men som inte längre är folkbokförda i kommunen uppmärksammas. Policyn gäller inte vid "yrkesmästerskap". Föreningarna ska själva nominera sina medlemmar till fritidsavdelningen senast den 28 februari. Tekniska utskottet tar ställning till vilka som ska uppvaktas utifrån kriterierna. Uppvaktning sker i normala fall i samband med Värnamo kommuns nationaldagsfirande 6 juni genom utdelning av blommor och diplom.

Fritidsavdelningen har fått in åtta nomineringar och samtliga uppfyller kriterierna.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att utmärkelsen årets idrottsprestation 2022 ska tilldelas Märta Olsson, Pether Askestam, Edvin Söderlind, Nina Mirkhan, Robin Pettersson, Erik Stensson, Axel Elmblad och Agnes Alexiusson.

Beslut skickas till:

Mottagarna av årets idrottsprestation

§ 75 Dnr: TU.2022.48

Stiftelsen Forshedabadet ansvarsfrihet för 2021

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att hos kommunfullmäktige tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har erhållit Stiftelsen Forshedabadets årsredovisning för år 2021. Tekniska utskottet har att avge yttrande avseende årsredovisning för stiftelserna. Enligt stiftelseurkunden åligger det kommunfullmäktige att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen. Ändamålet för Stiftelsen Forshedabadet är att driva och underhålla utomhusbadet i Forsheda samt att ansvara för tempererad utomhusbassäng och Bollagårdens fritidsanläggning.

Stiftelsen Forshedabadet beskriver att 2021 var ett år med pandemi men restriktionerna lättade något. Stiftelsen var noga med att följa Folkhälsomyndighetens uppmaningar. Under två års tid har stiftelsen renoverat baksidans omklädningsrum, samt rummet för badleksakerna. Stiftelsen hann även med att renovera en del av personalens utrymmen. Detta har kunnat genomföras tack vare bidrag av Norheds Stiftelse. Innan öppnandet 2021 byttes cirka 500 klinkerplattor ut och en del av mellanpoolens trappa och den borte delen av poolkanten renoverades.

Vidare skriver stiftelsen att ett test gjordes att ha 15 anställda indelade i tre team, på så sätt skapades en bra grupp med personal som både jobbade och kunde vara ledig under sommaren, detta är något stiftelsen kommer fortsätta jobba med.

Fokus framåt kommer ligga på reningsverket som börjar bli utslitet. Om det havererar kommer verksamheten tvingas att stänga ner. Stiftelsen har fått in en offert på ett nytt reningsverk på 10-12 miljoner.

Stiftelsens bokslut granskas av kommunledningsförvaltningen. Enligt revisionsberättelsen har styrelseledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen. Bedömningen är därför att styrelsen ska beviljas ansvarsfrihet.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att hos kommunfullmäktige tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Beslut skickas till:

Kommunfullmäktige

Stiftelsen Forshedabadet

§ 76 Dnr: TU.2022.122

Rydaholms Skytteförening prövning av rätt till föreningsbidrag för 2022

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att för Rydaholms Skytteförening medge undantag från grundläggande bidragsbestämmelser och bevilja 75 % av det sökta bidragsbeloppet.

Ärendebeskrivning

Rydaholms Skytteförening ansöker om föreningsbidrag för sin barn- och ungdomsverksamhet. Föreningen ansöker om grundbidrag för 15 medlemmar i åldern 7–20 år och aktivitetsbidrag för 26 deltagartillfällen. Föreningen ansöker också om anläggningsbidrag för verksamhetslokal och skyttebana.

Riktlinjerna för föreningsbidrag till föreningar som bedriver regelbunden verksamhet för barn och unga säger att en förening ska ha minst tio betalande medlemmar i åldern 7–20 år, som föreningen bedriver regelbunden verksamhet för. Regelbunden verksamhet innebär minst 75 deltagartillfällen på ett år. Efter tekniska utskottets prövning kan organisation, vars verksamhet bedöms som synnerligen angelägen, erhålla bidrag om den inte helt uppfyller dessa allmänna bestämmelser. Särskild hänsyn tas till föreningar som verkar på mindre orter där utbudet av fritidsaktiviteter är begränsat.

Rydaholms Skytteförening hade för få deltagartillfällen 2020 och fick då undantag och full norm enligt beslut. Föreningen har också haft för få deltagartillfällen under 2021. Föreningen uppger att det låga antalet beror på att föreningen har en liten och trång verksamhetslokal där det endast finns fem sittplatser, vilket är samma orsak som föreningen uppgav föregående år. De har därför inte kunnat bedriva någon verksamhet och samtidigt kunnat följa de råd och restriktioner som har funnits.

Föreningen har drabbats av inbrott i början av 2022 där de blev av med viktig utrustning. Det medförde att föreningen fick ha ett uppehåll på tre veckor, men föreningen är nu åter i gång med sina aktiviteter och de har förhoppningar om att kunna vara i gång som de var tidigare innan pandemin.

Fritidsavdelningen bedömer att det finns förklaringar till varför föreningen har haft svårt att komma upp i antal deltagartillfällen

Forts.

TU § 76 (forts.)

och ser att pandemin har stor betydelse i det enskilda fallet.
Förslaget är att föreningen ska få 75 % av det sökta bidraget.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att för Rydaholms Skytteförening medge undantag från
grundläggande bidragsbestämmelser och bevilja 75 % av
det sökta bidragsbeloppet.

Beslut skickas till:
Rydaholms Skytteförening

§ 77 Dnr: TU.2022.121

BK Björnen prövning av rätt till föreningsbidrag för 2022

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att för BK Björnen medge undantag från grundläggande bidragsbestämmelser och bevilja full norm av sökt bidragsbelopp.

Ärendebeskrivning

BK Björnen (Bågskytteklubben) ansöker om föreningsbidrag för sin barn- och ungdomsverksamhet. Föreningen ansöker om grundbidrag för 11 medlemmar i åldern 7–20 år och aktivitetsbidrag för 62 deltagartillfällen. Föreningen ansöker också om lokalbidrag och anläggningsbidrag för verksamhetslokal och skyttebanor.

Riktlinjerna för föreningsbidrag till föreningar som bedriver regelbunden verksamhet för barn och unga säger att en förening ska ha minst tio betalande medlemmar i åldern 7–20 år, som föreningen bedriver regelbunden verksamhet för. Regelbunden verksamhet innebär minst 75 deltagartillfällen på ett år. Efter tekniska utskottets prövning kan organisation, vars verksamhet bedöms som synnerligen angelägen, erhålla bidrag om den inte helt uppfyller dessa allmänna bestämmelser. Särskild hänsyn tas till föreningar som verkar på mindre orter där utbudet av fritidsaktiviteter är begränsat.

Föreningen har för få deltagartillfällen då de har drabbats hårt av pandemin och de restriktioner som fanns i början av 2021. BK Björnen försökte få igång en utomhusverksamhet när deras träningslokal fick stängas, men endast en till två ungdomar dök upp vid dessa tillfällen. Föreningen valde då att låta verksamheten vila fram till hösten och upplevde då en svag uppgång med ett tapp på 70 %. Föreningen säger att åldersgruppen 13-20 år är gruppen de har tappat flest i. Föreningen upplever att våren 2022 också har börjat svagt med minskat antal barn och ungdomar, men att de har aktiviteter inplanerade så som ”idrottsskolan” för att kunna öka sina aktiviteter.

Fritidsavdelningen föreslår att föreningen får 100 % av det föreningen har sökt bidrag för. Anledningen till detta är att föreningen tidigare år har haft regelbunden verksamhet och att

Forts.

TU § 77 (forts.)

föreningen har en tydlig plan på hur de ska öka sina aktiviteter igen.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta
att för BK Björnen medge undantag från grundläggande
bidragsbestämmelser och bevilja full norm av sökt
bidragsbelopp.

Beslut skickas till:
BK Björnen

§ 78 Dnr: TU.2022.125

Information om utbyggnad av infrastruktur för friluftsliv i området Stomsjö gård-Mossleplatån

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att godkänna informationen.

Ärendebeskrivning

Inom ramen för kommunens målmedvetna arbete med att förbättra infrastrukturen för friluftsliv skapas ett nytt rekreatiomsområde mellan Mossle och Stomsjö gård, lokaliserat söder om väg 27.

Arbetet inleddes under 2019 med genomförandet av en förstudie om hur förutsättningarna för friluftslivet i området skulle kunna förbättras. Dialog fördes med de föreningar som i dag är aktiva i området. Förstudien har legat till grund för skapandet av två våtmarker som omfattar sex hektar samt en pågående utbyggnad av infrastruktur för friluftsliv. Den första våtmarken skapades 2020 och den andra 2021. Under 2021 inleddes arbetet med att skapa mer än 21 kilometer rörelsestråk (cykling, vandring, ridning), fågelskådningsplats i ekonomibyggnad, fem vindskydd, hundbadplats, bryggor, grillplatser, flera mindre vattenspeglar, parkeringar och skyltning. Arbetet sker i dialog med berörda föreningar. Friluftsområdet kommer att stå klart under 2023, men målsättningen är att det mesta kan börja nyttjas redan under 2022.

Utöver ovanstående, i beröring till arbetet med att skapa goda förutsättningar för friluftsliv har tekniska förvaltningen:

- Förbättrat cirka tre hektar betesmark med hjälp av åkerjord från exploaterad åkermark.
- I samverkan med mark- och exploateringsavdelningen förfinat arrendeförhållandena på den jordbruksmark som finns i området.
- Bistått Värnamo brukshundklubb med kunskap som givit dem möjlighet att utöka sin parkering på ett kostnadseffektivt sätt.
- Tillsammans med mark- och exploateringsavdelningen skapat förutsättningar för privat aktör att etablera en minneslund för avlidna husdjur.
- Fastighetsavdelningen har rivit sex byggnader i anslutning till ridanläggningen vid Sörsjö som förbättrat möjligheterna för deras verksamhet.

Forts.

TU § 78 (forts.)

För utvecklandet av området har bidrag erhållits till samtliga projekt/aktiviteter från Naturvårdsverket/Länsstyrelsen.

Totalkostnaden för investeringarna är 3 765 500 kronor och bidrag har erhållits med 2 458 750 kronor.

Investeringarnas kostnadsposter och status är listade nedan:

Projekt/aktivitet	Kostnad kkr	Bidrag kkr	Status
Förstudie	115	103,5	Klart
Våtmark Stomsjö gård 5 ha	840	756	Klart
Våtmark Stomsjö gård 1,2 ha	485,5	436,5	Klart
Rekreationsomr Stomsjö gård-Sörsjö	1 352,5	676,25	Klart 70 %
Rekreationsomr Sörsjö-Mossle	973	486,5	Klart 65 %
	3 765,5	2 458,75	

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta att godkänna informationen.

Beslut skickas till:

§ 79 Dnr: TU.2022.128

Information om utvecklingen av Tännö småbåtshamn

Beslut

Tekniska utskottet beslutar
att godkänna informationen.

Ärendebeskrivning

Längs Vidösterns östra strand äger kommunen endast en liten sträcka strandlinje om cirka 100 meter där Tännö båtförening idag bedriver sin verksamhet. Marken har under lång tid arrenderats ut till föreningen av Värnamo kommun.

Under de senaste åren har föreningen upplevt ett kraftigt ökat nyttjande av icke-föreningsmedlemmar. Detta har setts som positivt från föreningen men har också medfört extra arbete med skräpplockning etcetera för föreningen.

Båtföreningen har efter dialog med tekniska förvaltningen sökt medel för att utveckla småbåtshamnen med ny batisättningsramp och bryggor. Medel har beviljats från Furen-Flårens sjöregleringsfond och Vidösterns fiskevårdsområde. Beslut gällande ytterligare ansökningar väntas under våren. Föreningen kommer även satsa stora delar av sitt eget sparade kapital.

Från kommunens sida är det viktigt att kunna erbjuda boende i Tännö med omnejd en möjlighet till båtplats och rekreation i strandnära läge. Förvaltningen har därför fört dialog med representanter för Tännö båtförening, Tännö vägförening, Tännö föräldraförening samt Tännö hembygdsföreningen om hur platsen på bästa sätt gemensamt kan utvecklas. Ett stort antal förslag har kommit fram och en "masterplan" för områdets önskade utveckling över tid kommer tas fram i samråd med ovanstående föreningar. Tännö vägförening och Tännö föräldraförening har signalerat att de är villiga att bidra ekonomisk till denna satsning.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta
att godkänna informationen.

Beslut skickas till:

§ 80 Dnr: TU.2022.133

Information om lektytor i Värnamo city

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att godkänna informationen.

Ärendebeskrivning

För att utveckla en attraktiv och levande stadskärna samverkar Värnamo kommun med Värnamo City inom flera områden. Det har från Värnamo City och kommuninvånare framförts att det saknas attraktiva platser för yngre barn och familjer i de centrala delarna av staden.

I samverkan mellan tekniska förvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och Värnamo City är ambitionen att skapa 2-3 mindre platser fram till sommaren längs stadens centrala gångstråk. Dessa platser ska uppmuntra till lek, vila och möte. En plats kan bestå av enklare lekutrustning, plats att sitta, anpassad belysning och eventuell plantering. När det gäller gestaltningen av dessa platser väger barnperspektivet mycket tungt.

Bedömd kostnad för att skapa två platser är cirka 250 000 kronor. Tekniska förvaltningen finansierar två platser inom ramen för investeringar i parker och lekplatser, projektnummer 214001. Värnamo City har ambitionen att finansiera en plats, den tredje platsen.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen.

Beslut skickas till:

§ 81 Dnr:

Förvaltningschefen informerar

Beslut

Tekniska utskottet beslutar
att godkänna informationen.

Ärendebeskrivning

Stor ledningsgrupp

Tekniska förvaltningen har återupptagit möten i stor ledningsgrupp efter pandemin. Den 7 april hölls det första. Syftet är att samla ledningsnivåerna i förvaltningen för att hantera frågor om ledarskap och styrning. Möten i stor ledningsgrupp är tänkt att äga rum en gång i kvartalet.

Hälsokompassen

Tekniska förvaltningen gör en satsning på medarbetarnas hälsa genom modellen ”hälsokompassen”. Hälsokompassen hjälper cheferna att stödja medarbetarna till en god hälsa och god arbetsmiljö. Själva genomförandet görs med hjälp av hälsocenter. Uppstarten sker vid APT och alla medarbetare erbjuds hälsosamtal med hälsocoach på hälsocenter. Utifrån samtalet görs en bedömning av medarbetarens status och hur individen kan arbeta med sin hälsa. Cheferna i förvaltningen kommer börja för att vara väl insatta tills deras medarbetare ska gå. Den enhet som ska påbörja först är lokalvården, som börjar direkt efter påsk. Förvaltningen räknar med att alla medarbetare har fått hälsosamtal i början av nästa år. Det fortsatta arbetet för bättre hälsa sker genom dialog mellan chef, hälsocoach och medarbetare. Satsningen är långsiktig och tänkt att fortsätta framöver.

Mål och målstyrning

Tekniska förvaltningen kommer arbeta med den interna målstyrningen för avdelningar och enheter. Syftet är att få medarbetare att känna igen sig i, och förstå, de uppsatta målen. Det ska göras tydligt hur den egna insatsen har betydelse för hur arbetslaget, enet, avdelning och förvaltningen når sina mål. Detta ska också ligga till underlag för förbättringsdiskussioner i arbetslag och organisation. Målet är att målstyrning för avdelningar och enheterna är på plats till sommaren för fortsatt uppföljning resten av året.

Beslut skickas till:

§ 82 Dnr:

Övrig information från förvaltningen

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att godkänna informationen.

Ärendebeskrivning

Projektledare på fritidsavdelningen informerar om:

- Utvecklingen av området vid Osudden
Ett promenadstråk motsvarande "Videstigen" ska anläggas på andra sidan grusvägen. Massor till detta har tagits tillvara när andra projekt har genomförts, till exempel anläggningsarbete vid Expoområdet. Vägen som utgör "Osuddenrundan" har delats upp så att en del av vägen är avsedd för biltrafik och den andra är avsedd för gångtrafikanter och cyklisterna. Utmed Lagan ska en brygga anläggas som bidrar till ytterligare sju båtplatser. En upptagningsplats för kanotupptagning med brygga och landgång har skapats. En ny beachvolleybollplan har anlagts och intill den har ett utegym skapats. I anslutning till detta ska bänkar sättas upp och tre omklädningsrum i form av enkla badhytter ska uppföras. Där den tidigare beachvolleybollplanen låg har det istället skapats en lugn och lite mer avskild badstrand.
- Lundsbo, kommunens naturreservat ska få en tillgänglighetsanpassad enkeltoalett. Nya vandringsstråk i bokskogen ska skapas.
- Borgen Outdoor utvecklas vidare. Just nu anläggs en 18-hålsbana för discgolf. Banan anläggs tillsammans med Värnamo frisbeeclub och kommer hålla "SM-klass" med ambitionen att bli en av de finaste banorna i landet. I området Lille mosse skapas det en "interöra-marken-bana" om 150–200 meter. I Alandsrydsbacken fortsätter det att tippas massor som kommer att förlänga backen. När backen är klar kommer den bli 55 höjdmeter och 550 meter lång.
- Forsheda utemiljö skapas i samverkan mellan kommunen och Forshedas föreningar och invånare. Området som skapas ligger runt skolorna och Forshedabadet samt vid det närliggande elljusspåret. Vid elljusspåret kommer det anläggas vandringsspår, vindskydd och vattenområde. I området runt skolorna och badet ska det skapas ett rekreationsområde med vatten och växtlighet. Lek- och aktivitetsytor ska också anläggas. Medel för utveckling av aktivitetsytor har sökts från Norhedsstiftelsen. Projektet påbörjas om en månad.

Forts.

TU § 82 (forts.)

- Tekniska förvaltningens plan är att Värnamo kommun ska ingå som en del i Smålandsleden. För närvarande finns det en asfalterad väg som ansluter till Store mosse och vidare. En grusväg skapas för närvarande, som går via Kärda till Store mosse. Det finns även förhoppningar om att få till ytterligare väg av stigkvalitet, där diskussioner förs med markägare.
- Önskemål finns om att koppla ihop vägnät så att man med cykel kommer från Skåne via Värnamo, till Isaberg, Jönköping, Växjö. För den infrastruktursatsningen har Värnamo kommun och Smålands Turism sökt bidrag om 805 000 kronor från Tillväxtverket.
- För att förbättra infrastrukturen för vandring kommer Värnamo kommun tillsammans med Smålands Turism vara med i Tillväxtverkets utlysning till hösten för ett projekt som handlar om att förbättra infrastrukturen för vandringsleder samt att etablera nya leder med informationstavlor och kartor.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta
att godkänna informationen.

Beslut skickas till:

§ 83 Dnr:

Övrigt

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att godkänna informationen.

Ärendebeskrivning

1. Gottlieb Granberg (M) informerar om att det har kommit en skrivelse ställd till tekniska utskottet från Lanna Golfklubb gällande staket som ska skydda trafikanter på gång-/cykelleden förbi föreningens ”drivingrange” från att träffas av bollar. Tekniska utskottet kommer besvara skrivelsen.
2. Bo Svedberg (S) uppger att Folkets Park snart ska öppna för säsongen och flaggstängerna vid parken har blivit dåliga, en av dem har till och med blåst ner. Portabla flaggstänger skulle behöva sättas upp före 30 april, som är en allmän flaggdag. Avdelningschef fastighet meddelar att det kommer tillses att flaggstänger finns på plats innan 30 april.

Beslut skickas till:

Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: AZRA MURANOVIC MUJAGIC

Date: 2022-04-20 10:02:33

BankID refno: 0c7455e1-a56d-49db-99cc-f69c8062151e



Azra Muranovic

Signed by: GOTTLIEB GRANBERG

Date: 2022-04-20 16:38:23

BankID refno: e795addc-6479-43e2-840d-cd77d20f38ba



Gottlieb Granberg

Styrelse/Nämnd: Tekniska utskottet

Dag, tid: 2022-04-12, kl. 09:30

Plats: Sammanträdesrum Gillet

§	Beslutsärenden:	Dnr	Sida
Beslutsärenden			
	Val av justerare		
§ 71	Granskning av detaljplan för fastigheten Sävrarp 1:112 med flera i Rydholms tätort	TU.2020.284	2
§ 72	Yttrande över vattenverksamhet på fastigheten Ljusseveka 2:3	TU.2022.129	3
§ 73	Verksamhetsplan för tekniska utskottet 2023-2025	TU.2022.90	4

Tekniska utskottet

2022-04-12

Plats och tid:	Sammanträdesrum Gillet, kl 09:30
Beslutande:	Gottlieb Granberg (M) Håkan Johansson (KD) Azra Muranovic (S) Gabrielle Davidsson (C) Bo Svedberg (S)
Övriga närvarande:	Jesper du Rietz, förvaltningschef Antti Vähäkari, avdelningschef VA Johan Arvidsson, avdelningschef fritid Stefan Åberg, avdelningschef fastighet Linus Enochson, projektör §§ 71-72 Helena Nyberg, kvalitets- och utvecklingsledare Maria Grimstål, nämndsekreterare
Utses att justera:	Azra Muranovic (S)
Justeringens plats och tid:	Digital justering 2022-04-12
Sekreterare:	Maria Grimstål
Ordförande:	Gottlieb Granberg
Justerare:	Azra Muranovic

Paragrafer:
71-73

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd/utskott:	Tekniska utskottet	
Sammanträdesdatum:	2022-04-12	Paragrafer: 71-73
Datum för anslags uppsättande:	2022-04-14	Datum för anslags nedtagande: 2022-05-05
Förvaringsplats för protokollet:	Tekniska förvaltningen	
Underskrift:	Maria Grimstål	

§ 71 Dnr: TU.2020.284

Granskning av detaljplan för fastigheten Sävrarp 1:112 med flera i Rydholms tätort

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att inte ha några synpunkter på planförslaget samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har utställt granskningshandlingar för detaljplan för fastigheten Sävrarp 1:112 med flera i Rydholms tätort. Granskningstiden sträcker sig från 14 mars till 12 april.

Planens syfte är att möjliggöra för bostadsändamål samt reglera så att hela Björkgatan blir gatumark. Planområdet är idag planlagt för och bebyggt med anläggning för äldreboende/serviceboende. Planen möjliggör även i fortsättningen för att vårdboende med en höjd om tre våningar med en exploateringsgrad på 35 % av fastighetsarean ska kunna byggas.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att inte ha några synpunkter på planförslaget samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslut skickas till:
Samhällsbyggnadsnämnden

§ 72 Dnr: TU.2022.129

Yttrande över vattenverksamhet på fastigheten Ljusseveka 2:3

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att ovanstående yttrande lämnas till Länsstyrelsen i Jönköpings
län samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ärendebeskrivning

Länsstyrelsen i Jönköpings län har fått in en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. § 9a miljöbalken för anläggande av erosionsskydd på fastigheten Ljusseveka 2:3 i Värnamo kommun. Länsstyrelsens ärendebeteckning 535-2518-2022.

Tekniska utskottet har erbjudits möjlighet att yttra sig i ärendet. Sista dag för yttrande är 19 april.

Då aktuellt område ligger inom inre vattenskyddsområde för Värnamo där tekniska utskottet är huvudman föreslår tekniska förvaltningen att följande yttrande lämnas till länsstyrelsen i detta ärende:

”Tekniska utskottet anser att man bör vara restriktiv när det gäller denna typ av åtgärd inom inre vattenskyddsområde då erosionen på denna plats inte kan anses skada samhällsnyttiga funktioner eller enskild tomtmark. Utöver detta ligger platsen även inom riksintresse för naturvård Lagan - nedströms Hörledammen. Om anmälan beviljas och erosionsskydd ändå skall byggas måste de skyddsföreskrifter som gäller inom inre vattenskyddsområde följas.”

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att ovanstående yttrande lämnas till Länsstyrelsen i Jönköpings
län samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslut skickas till:

Länsstyrelsen i Jönköpings län

§ 73 Dnr: TU.2022.90

Verksamhetsplan för tekniska utskottet 2023-2025

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att anta verksamhetsplan 2023–2025 samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ärendebeskrivning

Varje nämnd/utskott ska årligen upprätta en verksamhetsplan för de kommande tre åren. Förslag till verksamhetsplan, inklusive nämndsmål/utskottsmål, för åren 2023–2025 och årsbudget ska lämnas vidare till kommunledningsförvaltningens ekonomiavdelning.

Ärendet presenterades för tekniska utskottet 29 mars och tekniska utskottet beslutade att överlämna ärendet till nästkommande sammanträde.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att anta verksamhetsplan 2023–2025 samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Beslut skickas till:
Ekonomiavdelningen

Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: AZRA MURANOVIC MUJAGIC

Date: 2022-04-12 20:50:30

BankID refno: 84ef742a-e930-43fb-b309-586d7861ce7e



Azra Muranovic

Signed by: GOTTLIEB GRANBERG

Date: 2022-04-12 16:43:21

BankID refno: 26c5b230-aad1-4fe0-a97b-56bc3edb1fe6



Gottlieb Granberg

Förteckning över kommundirektörens delegationsbeslut

Nr	Datum	Beslut
1	2022-01-11	Anställning av förvaltningschef BUF
2	2022-02-08	Attestlista KLF 2022
3	2022-02-28	Riktlinje arbetsanpassning och rehabilitering
4	2022-04-21	Riktlinje informationssäkerhet
5	2022-04-21	Riktlinje digitala skyltar vid E4:an

Kommunledningskontoret
Ulf Svensson
Kommundirektör

Riktlinje informationssäkerhet

Kommunens informationssäkerhet omfattar alla verksamheters informationstillgångar, både information som hanteras digitalt och analogt. Detta dokument, Riktlinje - informationssäkerhet, konkretiserar kommunens informationssäkerhetspolicy med information och regler för hur information får hanteras inom kommunen, och beskriver vad som behöver etableras för att uppfylla informationssäkerhetspolicyn och integrera informationssäkerhetsarbetet som en naturlig del i verksamheterna.

Syftet med riktlinjen är att förtydliga roller i informationssäkerhetsarbetet, innehåll i ledningssystem för informationssäkerhet, samt att säkerställa att vi agerar korrekt och håller god kvalitet när vi hanterar information. Riktlinjen ska vara stöd i arbetet med att skapa och upprätthålla lämpligt skydd av information.

Riktlinje för informationssäkerhet är härmed.

Ulf Svensson
Kommundirektör

Riktlinje - Informationssäkerhet

Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

Policy

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

Plan

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

Fastställd av:

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för:

Dokumentansvarig: Här fyller du i titel på ansvarig på förvaltningen, tex förvaltningschef, Kommunledningsförvaltningen

Bakgrund

Kommunens informationssäkerhet omfattar alla verksamheters informationstillgångar, både information som hanteras digitalt och analogt. Detta dokument, Riktlinje - informationssäkerhet, konkretiserar kommunens informationssäkerhetspolicy med information och regler för hur information får hanteras inom kommunen, och beskriver vad som behöver etableras för att uppfylla informationssäkerhetspolicyn och integrera informationssäkerhetsarbetet som en naturlig del i verksamheterna.

För att uppnå verksamhetsmål och för att invånare, myndigheter, samarbetspartner och anställda ska känna förtroende för kommunen, behöver arbetet med informationssäkerhet vara en naturlig integrerad del i kommunens kvalitetssystem, verksamhetsutveckling och förvaltning, och inarbetas i den egna verksamhetens lokala handlingsplaner och rutiner.

Syfte

Syftet med riktlinjen är att förtydliga roller i informationssäkerhetsarbetet, innehåll i ledningssystem för informationssäkerhet, samt att säkerställa att vi agerar korrekt och håller god kvalitet när vi hanterar information. Riktlinjen ska vara stöd i arbetet med att skapa och upprätthålla lämpligt skydd av information.

Organisation och ansvar

I Policy informationssäkerhet beskrivs nämnders och förvaltningars ansvar för att organisera arbetet så att de informationssäkerhetskrav som ställs på verksamheten efterlevs. Det innebär att varje förvaltning behöver fastställa organisation med utpekade roller.

Roller

Verksamhetsansvar: Ansvaret för informationssäkerhet följer verksamhetsansvaret med särskilt ansvar på chefsnivå. Detta innebär att den som är ansvarig för en viss verksamhet också är ansvarig för informationssäkerheten inom verksamhetsområdet. I detta ingår även ansvar för att medarbetare utbildas, att verksamhetsnära riktlinjer, rutiner och instruktioner tas fram, samt kontinuitetsplaner för att hantera avbrott. Varje **medarbetare** ansvarar för att följa styrdokument och rutiner samt att upptäckta brister rapporteras.

Den verkställande rollen som **informationsägare** har ansvaret för att informationen i system och processer inom verksamhetsområdet hanteras och förvaltas på ett säkert sätt. Informationsägaren är också **riskägare** för den information som hanteras, digitalt eller på annat sätt, och därmed ansvarig för att informationsklassning och riskanalyser genomförs, och att krav och behov beskrivs. Om informationsägare inte är utsedd innehas den verkställande rollen av förvaltningschef.

Den verkställande rollen som **systemägare** har mandat och medel för att fatta de avgörande besluten om informationssystemets vidareutveckling och avveckling, och ansvarar för att handlingsplan tas fram och hanteras i samband med övrigt kommunövergripande budgetarbete. Om systemägare inte är utsedd innehas den verkställande rollen av förvaltningschef.

Systemansvarig/systemförvaltare bereder systemärenden, svarar för administration, förvaltning och användning av informationssystem.

Projektägare/beställare säkerställer att informationssäkerheten beaktas och ansvarar för att fastställa informationssäkerhetsnivå i projektet och projektets resultat. **Projektledare** ansvarar tillsammans med **styrgrupp** för informationssäkerheten beaktas och efterlevs under hela projektiden.

IT-centerchef innehar det verkställande ansvaret för att kommunens IT-driftmiljö och infrastruktur bedöms motsvara verksamhetens krav på IT-säkerhet, och att i samverkan med informationsägare och systemägare uppnå adekvat nivå på säkerhetsåtgärder för system och information.

Kommunens **säkerhetsgrupp** har en samordnande funktion i arbetet med kommunens interna säkerhetsarbete och tar fram underlag, analyser och förslag på beslut till kommunens förvaltningsledningsgrupp. Arbetsgruppen ska samordna de uppgifter och uppdrag som beslutas av kommunens ledningsgrupp och erbjuda stöd till de funktioner som arbetar med uppdragen på förvaltningsnivå.

Informationssäkerhetssamordnare leder och samordnar kommunens informationssäkerhetsarbete, ansvarar för att ta fram förslag till övergripande policy, riktlinjer och rutiner, utveckling av metoder, samt stödjer verksamheterna i frågor som rör informationssäkerhet. Informationssäkerhetssamordnaren följer upp informationssäkerhetsarbetet, samt rapporterar till kommundirektör och dennes ledningsgrupp.

Ledningssystem för informationssäkerhet

Utifrån Policy - informationssäkerhet, och Riktlinje - informationssäkerhet, kan övergripande ämnesspecifika eller verksamhetsspecifika riktlinjer, instruktioner, processbeskrivningar, rutiner och metodstöd behöva upprättas.

För att realisera ett ledningssystem för informationssäkerhet behöver arbetet med informationssäkerhet omfatta: informationsklassning, risk- och sårbarhetsanalys, incidenthantering, kontinuitetsplaner för att hantera avbrott – tillfälliga eller i kris, samt uppföljning av åtgärder och återkoppling. Arbetet ska vara en naturligt integrerad del i Värnamo kommuns ledningssystem, verksamhetsutveckling och förvaltning och kontinuerligt utvärderas och anpassas till gällande omvärlds- och verksamhetskrav.

Sammantaget utgör detta Värnamo kommuns Ledningssystem för informationssäkerhet.

Informationssäkerhet i verksamhetsnära förvaltning

Personalsäkerhet

Bakgrundskontroll på den som söker anställning bör utföras i förhållande till vilken information personen ska ges tillgång till och vilka risker som kan uppstå.

Medarbetare ska ges tillräcklig information om sin roll och ansvar för informationssäkerhet innan de ges åtkomst till känslig information eller informationssystem. Detta innefattar information om det egna ansvaret för att följa regelverk, att skydda autentiseringsinformation och information, att endast ta del av information som behövs för att kunna utföra sina arbetsuppgifter, att logguppföljning utförs, samt vilka påföljder som kan bli aktuella om regelverk inte efterlevs.

Informationstillgångar och informationsklassning

Alla informationstillgångar ska förtecknas i dokumenthanteringsplan och ha en utsedd informationsägare. Med informationstillgångar avses till exempel informationssystem och/eller processer och dess information, eller pappers- eller digitala handlingar.

Informationstillgångarna ska klassificeras. Detta innebär att man på ett enhetligt sätt värderar organisationens information med avseende på konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet, utifrån vilka konsekvenser ett otillräckligt skydd skulle kunna få. Som stöd för informationsklassning används kommunens rutin samt SKR:s systemstöd KLASSA.

Skydd av personlig integritet och personuppgifter ska säkerställas i enlighet med gällande författningar.

Känslig eller sekretessbelagd information hanteras i första hand inom därför avsedda system.

Risikanalys

Risikanalys ska genomföras regelbundet och vid större förändringar, exempelvis större systemuppdateringar, nyanskaffning, nya användargrupper eller extern åtkomst. Även förändringar utanför system eller dess kontroll motiverar en riskanalys, exempelvis ägarbyte av systemleverantör, förändrade rättsliga krav, omorganisation eller väsentliga förändringar av arbetsrutiner för viktiga eller kritiska informationstillgångar. Beslut om åtgärdsgrad samt tidsram fattas av informationsägare som tillika är riskägare. Riskanalysens resultat ska dokumenteras och följas upp. Som stöd för riskanalys används kommunens rutin samt SKR:s systemstöd KLASSA.

Incidenthantering

Informationssäkerhetsincidenter ska inrapporteras via fastställda rapporteringsvägar. Alla anställda, uppdragstagare och tredjepartsanvändare av informationssystem och -tjänster ska notera och rapportera observerade eller misstänkta säkerhetsbrister i system eller tjänster.

Processer och rutiner ska finnas för att säkerställa ett konsekvent och effektivt tillvägagångssätt för hantering av informationssäkerhetsincidenter inklusive kommunikation i samband med incidenterna.

Kontinuitetshantering

Informationsägaren ska fastställa hur länge avbrott i åtkomst till verksamhetssystem är acceptabla, det vill säga: hur länge man vid avbrott kan bedriva verksamhet utan stora svårigheter.

Juridiska krav samt verksamhetens behov av tillgång till information ska dokumenteras och riskbedömning genomföras. I sammanhanget ska även nyckelpersonberoende analyseras. Kontinuitetsplaner ska upprättas för att

säkerställa fortlöpande verksamhet. Detta innefattar reservrutiner och övriga åtgärder som kan vidtas vid IT-avbrott, exempelvis manuella rutiner. Om verksamheten är beroende av en annan organisation, exempelvis en annan förvaltning, avdelning eller en leverantör, ska även dessa involveras i arbetet.

Fysisk och miljörelaterad säkerhet

Den fysiska säkerheten skall organiseras så att verksamhetens medarbetare och uppdragstagare, lokaler, utrustning och informationstillgångar skyddas mot hot som inbrott, stöld, brand, översvämning, olyckor och katastrofer som orsakas av fel i tekniska system, misstag, sabotage eller andra händelser.

Styrning av åtkomst och loggning

Åtkomst till information och system inom kommunen ska styras med hjälp av organisatoriska och tekniska skyddsåtgärder såsom behörighetsstyrning, åtkomstkontroll, loggning och logguppföljning. Åtkomsten ska bygga på verksamhetens säkerhetskrav och behov, och vara baserad på roller, ansvars- och arbetsområde.

Användare ska ha individuella användaridentiteter. Det ska finnas formella processer för registrering och avregistrering av användare, tilldelning av åtkomsträttigheter till system och tjänster och tilldelning av autentiseringsinformation.

Vid åtkomst till information med höga skydds krav på konfidentialitet och/eller riktighet ska stark autentisering användas, eller plan tas fram för införande. Stark autentisering är krav vid fjärråtkomst till Värnamo kommuns IT-miljö.

Privilegierade åtkomsträttigheter ska begränsas och styras till att omfatta de uppdrag som användaren har utbildning, ansvar och befogenheter att utföra. Privilegierade åtkomsträttigheter ska ha en användaridentitet skild från den som används i den ordinarie verksamheten.

För externa användare (konsult/entreprenör) gäller att tilldelning av åtkomst, utöver de regler som gäller all åtkomstilldelning, även ska vara tidsbegränsad för den tid som behövs för att utföra uppgiften. Tilldelningen ska föregås av sekretessavtal.

Loggar ska produceras i den utsträckning som krävs för att verksamheten ska kunna förebygga, upptäcka och rätta till relevanta fel och felaktigheter, oönskade händelser och förändringar i information, samt följa upp att gällande regelverk efterlevs.

Informationsägare ansvarar för att regelbunden granskning av användarnas olika åtkomsträttigheter genomförs, samt för att loggar i verksamhetsspecifika system regelbundet granskas.

Leverantörsrelationer.

Informationssäkerhet ska inkluderas i kraven för nya informationssystem eller förbättringar av befintlig informationshantering. En riskanalys ska alltid föregå nyanskaffning och större förändringar oavsett om informationssystemet eller tillämpningen levereras internt eller externt som någon form av molntjänst.

Informationssäkerhet i IT-miljön

Hantering av tillgångar

Det ska finnas aktuella förteckningar över IT-inventarier och programvarulicenser.

Det ska finnas aktuell dokumentation över hård- och mjukvara som används i enskilda informationssystem, beroenden mellan olika interna informationssystem, respektive beroenden av informationssystem hos externa aktörer, vilka informationssystem som behandlar information som har behov av utökat skydd, och vilka informationssystem som är centrala för kommunens förmåga att utföra sitt uppdrag. Aktuell beskrivning av IT-miljö, teknisk plattform och återstartsplaner ska upprätthållas.

Rutiner för återlämning och destruering av datorer och handhållen utrustning ska finnas och göras kända för verksamheterna.

Säkerhetskopiering

Säkerhetskopior av information och programvara ska tas och testas regelbundet. Rutinerna för säkerhetskopiering och återläsning ska vara väl utvecklade, så att informationens och IT-miljöns riktighet, tillgänglighet och avsedda funktion skyddas. Likaså att skydd mot oönskad påverkan, ändring eller insyn säkras. Informationsägare ansvarar för att bedömning genomförs av om IT-avdelningens eller driftleverantörs standardrutiner för säkerhetskopiering är tillräckliga utifrån verksamhetens krav, eller om förstärkta åtgärder behövs i specifika fall. Informationsägare ansvarar även för att kontroll av återläsningens resultat avseende informationens riktighet utförs.

Kommunikationssäkerhet och informationsöverföring

Nätverk ska hanteras och styras för att skydda information i system och tillämpningar. Säkerhetsmekanismer, tjänstenivåer och ledningskrav vad gäller nätverkstjänster ska identifieras och inkluderas i avtal, oavsett om dessa tjänster tillhandahålls internt eller som en outsourcad tjänst. Skyddsåtgärder ska införas för att nå säkerhet för information i nätverk och anslutna tjänster utifrån klassningen av anslutna objekts krav på konfidentialitet, riktighet och tillgänglighet. Krav på skydd ska inkluderas i avtal för nätverkstjänster om dessa tjänster tillhandahålls som outsourcade tjänster.

Kontinuitet och avbrott

En kontinuitetsplan för kommunens IT-resurser och infrastruktur ska innehålla återstartsplaner för informationssystem och annan information som behövs om en allvarlig störning eller katastrof skulle inträffa.

Skydd mot skadlig kod

Upptäckande, förebyggande och återställande skydd mot skadlig kod i kommunens IT-miljöer ska finnas. Lämpliga rutiner ska införas för att uppmärksamma användarna på riskerna.

Hantering av tekniska sårbarheter;

Genomsökning och analys av tekniska sårbarheter i Värnamo kommuns IT-miljö ska ske löpande. Exponering för sårbarheter ska analyseras och lämpliga åtgärder vidtas för att behandla den tillhörande risken. Det ska finnas rutiner så att information om tekniska sårbarheter erhålls i tid, att sårbarheter kan analyseras och lämpliga åtgärder kan vidtas för att behandla de risker som sårbarheter medför. För att uppnå spårbarhet och göra incidentutredningar möjliga ska kommunens IT-resurser och infrastruktur övervakas och loggas i den utsträckning som krävs. Detta för att förebygga, upptäcka och rätta till fel, oönskade händelser och förändringar i nätverk, IT-system och programvara, samt för att identifiera IT-incidenter och hot (exempelvis skadlig kod och intrångsförsök) mot kommunens utrustning, system eller information.

Dessa krav ska även beaktas avtalsmässigt vid köp av IT-tjänster av extern part, exempelvis molntjänster.

Säkra utrymmen för IT-resurser

Säkra utrymmen, såsom rum för servrar, switchar och annan kommunikationsutrustning, ska utformas så att utrustning inte utsätts för översvämning, brand, inbrott, sabotage eller andra händelser. Godkänt brandskydd och brandlarm ska finnas. Tillträden ska vara restriktiva och utifrån behov att i sin roll utföra uppdrag, samt styras och loggas via passersystem.

Kryptografiska säkerhetsåtgärder

Det ska finnas rutiner som beskriver hur kryptografiska säkerhetsåtgärder ska utvecklas och införas för skydd av information. Dessa rutiner ska också beskriva användning, skydd och giltighetstid för kryptologiska nycklar för hela deras livscykel.

Ansvarig

Kommundirektören.

Uppföljning

Riktlinjen ska ses över och uppdateras minst en gång per mandatperiod. Uppdatering åligger informationssäkerhetssamordnare.

Referenser

Andra relevanta interna styrdokument:

- Riktlinje för hantering av e-post i Värnamo kommun (2017-11-07)
- Riktlinje för hantering av personuppgifter i Värnamo kommun (2018-05-01)
- Riktlinje för mobila enheter och telefoni (2020-10-22)
- Riktlinje för distansarbete (2021-11-01)
- Riktlinje – Skrivare i Värnamo kommun (2021-11-24)

Kommunledningskontoret
Ulf Svensson
Kommundirektör

Riktlinje digitala skyltar vid E4

Värnamo kommun har två digitala skyltar utmed E4, en i södergående riktning och en i norrgående riktning. Syftet är i första hand att marknadsföra Värnamo kommun som en attraktiv plats för att leva, bo, verka i och besöka. När det behövs kan skyltarna också användas för samhällsinformation och krisinformation.

Syftet med riktlinjen är att beskriva ansvar och rutiner vid publicering av budskap på de digitala skyltarna vid E4. Undantag från denna riktlinje kan göras i samråd mellan destinationsenheten och kommunikationsansvarig.

Riktlinje för digitala skyltar vid E4:an är härmed.

Ulf Svensson
Kommundirektör

Riktlinje digitala skyltar vid E4

Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

Policy

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

Plan

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

Fastställd av: Kommundirektören

Dokumentet gäller från: 2022-05-01

Dokumentet gäller för: Kommunövergripande

Dokumentansvarig: Kommunikationsansvarig, Kommunledningsförvaltningen

Bakgrund

Värnamo kommun har två digitala skyltar utmed E4, en i södergående riktning och en i norrgående riktning. Syftet är i första hand att marknadsföra Värnamo kommun som en attraktiv plats för att leva, bo, verka i och besöka. När det behövs kan skyltarna också användas för samhällsinformation och krisinformation.

Syfte

Syftet med riktlinjen är att beskriva ansvar och rutiner vid publicering av budskap på de digitala skyltarna vid E4. Undantag från denna riktlinje kan göras i samråd mellan destinationsenheten och kommunikationsansvarig.

Organisation och ansvar

Övergripande ansvar och ekonomi

Det övergripande ansvaret för digitala skyltar ligger hos kommunikationsansvarig på kommunledningskontoret, som också ansvar för driftbudget för skyltarna inklusive kostnader för publiceringsverktyg.

Om det uppstår andra kostnader kring de digitala skyltarna, till exempel när vi behöver röja för att sikten är skynd eller det uppstår större tekniska fel med utrustningen, bekostas av dessa kommunledningsförvaltningen.

Innehåll

Destinationsenheten ansvarar för innehåll, prioritering och publicering av budskap på de digitala skyltarna i enlighet med den här riktlinjen och Länsstyrelsens anvisningar. Kommunikatörer på kommunledningsförvaltningen kan ta beslut om publiceringar vid behov av till exempel kriskommunikation eller annan viktig samhällsinformation.

Destinationsenheten ansvarar för

- att samordna önskemål från externa och interna aktörer som vill synas på skyltarna
- att skyltarnas budskap uppdateras
- att budskapens innehåll, text och bild anpassas till kanalens förutsättningar
- att prioritera budskap

Externa aktörer

Evenemangsarrangörer kan ge förslag till budskap på skärmarna genom att kontakta destinationsenheten. Arrangör av evenemang och annat som kan marknadsföras på skyltarna ansvarar för att i god tid informera destinationsenheten om önskade budskap och leverera färdigt material eller underlag till material. Destinationsenheten avgör vilket innehåll som publiceras. Den digitala skylten är inte en betald annonsplats.

Arrendeavtal och skymmande växtlighet

Mark och exploatering har ansvar för det servitutsavtal som gäller för marken där skyltarna står.

Kommunledningsförvaltningen ansvarar för tillsyn och de kostnader som är förknippade med drift och underhåll av de aktuella skyltarna. Tekniska förvaltningen är behjälplig.

Hantering av skyltarna

Material och publicering

Innehållet i skyltarna publiceras via verktyget Smartsign. Värnamo kommun har en licens till vardera skylt för publicering. Denna licens omfattar obegränsat antal användare. Kommunikationsansvarig beslutar om vilka som ska vara användare.

Vi publicerar jpg-filer, png-filer eller pdf-filer. Storleken är 460 x 180 pixlar.

Längst ned på bilden ska det alltid ligga en svart balk med texten varnamo.se i vit text. Detta för att visa att avsändaren är platsen Värnamo kommun. Regeln är att logotyper inte ska visas, men undantag kan göras till exempel vid nationella eller internationella evenemang.

Avbrott

Om den digitala skärmen är svart eller ser konstig ut, kontaktar destinationsenheten i första hand leverantören, 2nd Planet, (som ansvarar för drift av publiceringsverktyget). Om leverantören inte kan avhjälpa felet, kontakta tekniska förvaltningen.

Budskap

Budskapen på de digitala skyltarna vid E4

- riktar sig till genomresande, besökare och invånare
- stärker varumärket Värnamo kommun, såväl plats som organisation
- kan vara samhällsinformation eller krisinformation
- kan vara evenemang som äger rum i Värnamo kommun och som marknadsför Värnamo som plats
- kan vara gratulationer till tävlande i idrottsföreningar med säte i Värnamo kommun som är medlemmar i Svenska Riksidrottsförbundet och som vinner medalj i svenska mästerskapstävlingar, europamästerskap, världsmästerskapstävlingar och OS
- kan vara större kulturprestationer.

Exempel på innehåll:

- Marknadsföra kommunens anläggningar
- Foton som visar en attraktiv bild av Värnamo
- Information om evenemang som äger rum i Värnamo kommun eller närområdet
- Information om större kulturprestationer
- Gratulationer till olika slags händelser eller prestationer
- Samhällsviktig information

Länsstyrelsens anvisningar

Vi följer länsstyrelsens föreskrifter om de digitala skyltarna. Länsstyrelsen föreskriver detta:

- Budskapet ska vara kort, enkelt och tydligt.
- Storleken på texten ska vara anpassad så att den blir lättläst för de trafikanter den riktar sig till.
- Budskapet ska kunna uppfattas på maximalt en sekund.
- Skylten ska inte vara bländande mot fordonsförare och ljusstyrkan ska kunna justeras automatiskt och anpassas till omgivande ljusförhållanden.

-
- Antal bildväxlingar ska vara så få som möjligt. Varje budskap ska vara synligt längre än den tid det normalt tar att färdas från den punkt man ser skylten tills skylten är passerad, när man kör i vägens skyltade hastighet. Det innebär att trafikanterna normalt högst ser en bildväxling.

Ansvar

Kommundirektören ansvarar för denna riktlinje. Kommunikationsansvarig på kommunledningsförvaltningen ansvarar för att vi följer riktlinjen. Riktlinjen ska uppdateras senast 31 december 2024.

Referenser

Hantering av och publicering på de digitala skyltarna vid E4 följer Policy för kommunikation och information i Värnamo kommun och i de fall då Värnamo kommun är avsändare för budskapet följer de Riktlinje för grafisk profil (inklusive särprofilerad grafisk profil).

§ 75 Dnr: TU.2022.48

Stiftelsen Forshedabadet ansvarsfrihet för 2021

Beslut

Tekniska utskottet beslutar

att hos kommunfullmäktige tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har erhållit Stiftelsen Forshedabadets årsredovisning för år 2021. Tekniska utskottet har att avge yttrande avseende årsredovisning för stiftelserna. Enligt stiftelseurkunden åligger det kommunfullmäktige att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen. Ändamålet för Stiftelsen Forshedabadet är att driva och underhålla utomhusbadet i Forsheda samt att ansvara för tempererad utomhusbassäng och Bollagårdens fritidsanläggning.

Stiftelsen Forshedabadet beskriver att 2021 var ett år med pandemi men restriktionerna lättade något. Stiftelsen var noga med att följa Folkhälsomyndighetens uppmaningar. Under två års tid har stiftelsen renoverat baksidans omklädningsrum, samt rummet för badleksakerna. Stiftelsen hann även med att renovera en del av personalens utrymmen. Detta har kunnat genomföras tack vare bidrag av Norheds Stiftelse. Innan öppnandet 2021 byttes cirka 500 klinkerplattor ut och en del av mellanpoolens trappa och den borte delen av poolkanten renoverades.

Vidare skriver stiftelsen att ett test gjordes att ha 15 anställda indelade i tre team, på så sätt skapades en bra grupp med personal som både jobbade och kunde vara ledig under sommaren, detta är något stiftelsen kommer fortsätta jobba med.

Fokus framåt kommer ligga på reningsverket som börjar bli utslitet. Om det havererar kommer verksamheten tvingas att stänga ner. Stiftelsen har fått in en offert på ett nytt reningsverk på 10-12 miljoner.

Stiftelsens bokslut granskas av kommunledningsförvaltningen. Enligt revisionsberättelsen har styrelseledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen. Bedömningen är därför att styrelsen ska beviljas ansvarsfrihet.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att hos kommunfullmäktige tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Beslut skickas till:
Kommunfullmäktige
Stiftelsen Forshedabadet

Stiftelsen Forshedabadet ansvarsfrihet för 2021

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har erhållit Stiftelsen Forshedabadets årsredovisning för år 2021. Tekniska utskottet har att avge yttrande avseende årsredovisning för stiftelserna. Enligt stiftelseurkunden åligger det kommunfullmäktige att besluta om ansvarsfrihet för styrelsen.

Ändamålet för Stiftelsen Forshedabadet är att driva och underhålla utomhusbadet i Forsheda samt att ansvara för tempererad utomhusbassäng och Bollagårdens fritidsanläggning.

Stiftelsen Forshedabadet beskriver att 2021 var ett år med pandemi men restriktionerna lättade något. Stiftelsen var noga med att följa Folkhälsomyndighetens uppmaningar.

Under två års tid har stiftelsen renoverat baksidans omklädningsrum, samt rummet för badleksakerna. Stiftelsen hann även med att renovera en del av personalens utrymmen. Detta har kunnat genomföras tack vare bidrag av Norheds Stiftelse.

Innan öppnandet 2021 byttes cirka 500 klinkerplattor ut och en del av mellanpoolens trappa och den borte delen av poolkanten renoverades.

Vidare skriver stiftelsen att ett test gjordes att ha 15 anställda indelade i tre team, på så sätt skapades en bra grupp med personal som både jobbade och kunde vara ledig under sommaren, detta är något stiftelsen kommer fortsätta jobba med.

Fokus framåt kommer ligga på reningsverket som börjar bli utslitet. Om det havererar kommer verksamheten tvingas att stänga ner. Stiftelsen har fått in en offert på ett nytt reningsverk på 10-12 miljoner.

Stiftelsens bokslut granskas av kommunledningsförvaltningen.

Enligt revisionsberättelsen har styrelseledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2022.48

årsredovisningslagen. Bedömningen är därför att styrelsen ska beviljas ansvarsfrihet.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att hos kommunfullmäktige tillstyrka ansvarsfrihet för styrelsen för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Dagmar Karlsson
Handläggare

Johan Arvidsson
Avdelningschef fritid

Till bolagsstämman i Stiftelsen Forshedabadet
Org.nr. 828000-8957

REVISIONSBERÄTTELSE

Till styrelsen i Stiftelsen Forshedabadet
Org.nr. 828000-8957

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfälskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar jag mig en förståelse av den del av stiftelsens interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en stiftelse inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Stiftelsen Forshedabadet för år 2021.

Enligt min uppfattning har styrelseledamoten inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Grund för uttalande

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mitt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförordnandet.

Revisorns ansvar

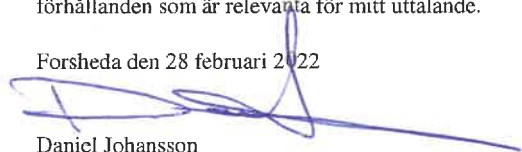
Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen, eller om det finns skäl för entledigande, eller
- på något annat sätt handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet eller årsredovisningslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för stiftelsens situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande.

Forsheda den 28 februari 2022



Daniel Johansson
Auktoriserad revisor

Året 2021 var ytterligare ett år med Covid som satte spelreglerna för oss, som så många andra. Ett nytt normal läge verkar det som.

Nu kunde vi förvisso släppa lite på vissa restriktioner men valde att vara väldigt noga med att följa FHM, samt kanske ta det lite längre än vad vi var tvungna till.

Vi kunde öppna upp som tänkt i tid, ca vecka 20 försöker vi att få igång verksamheten varje år.

Innan detta var möjligt så genomförde vi förutom iordningställande av själva poolen och området runtomkring, även damernas omklädningsrum.

Vi har nu under två års tid renoverat hela badsidans omklädningsrum samt rummet för badleksaker. Även del av det extra utrymme för våra anställda hanns med innan vi öppnade.

Detta har vi kunnat genomföra tack vare det bidrag som vi fått från Norheds Stiftelse. Under året så fick vi klartecken på ytterligare ett bidrag från dem och det gör att vi nu kan fortsätta att genomföra de renoveringar som vi så mycket är i behov av. Dock kommer det att vara ett lugnt år under 2022 då vi behöver tänka till och planera vår kioskverksamhet. Men vi kommer utvärdera olika möjligheter innan en ev ombyggnad eller tillbyggnad.

Inför öppnandet bytte vi ca 500st klinkerplattor och renoverade del av mellanpoolens trappa och den borte delen av poolkanten. Dessa kakelplattor hade vi sedan tidigare och här var det bara jobbet som vi behövde betala för. Dock var det tidskrävande!

Styrelsen jobbade på som vanligt med bra fokus. Vi trivs ihop och har bara haft byte av medlemmar från FIFs sida.

Vi kommer att göra lite byte på de olika kommittéerna som vi har i styrelsen. Annars ser det ut som förra året.

Känns som att vi har ett bra utbyte med Värnamo kommun också och att vi kan söka en del stöd i verksamheten.

Vi hade bra tryck med besökare och hade för andra året i rad en räkning på besökare. Det här året hade vi hoppats på fler än under 2020 men tyvärr så landade vi in på ca 18 500 besökare.

Under den senare delen av säsongen fick vi till en separerad in-/utgång och kunde på så vis än mer skilja på besökare i entren.

I år testade vi även med 15 st anställda delade på tre team. Nu fick vi en bra uppställning med personal som kunde både jobba och vara lediga under sommaren, samt att vi kunde förstärka på ett bra sätt vid behov.

Detta är något vi kommer att fortsätta att jobba med då det föll väl ut.

Framöver kommer vårt fokus att vara vårt reningsverk som är nyckeln för att kunna ha öppet över huvudtaget. Om vi har ett haveri här stannar vi och tvingas stänga ner verksamheten.

Så, vad gäller ev övriga renoveringar framåt så är det ett stort fokus på just detta.

Vi har en offert på nytt reningsverk och det är en investering på ca 10 till 12 miljoner.

Idag klarar vi troligen en mindre störning eller reparation men ett större haveri skulle vara förödande.

Med vänlig hälsning

Christofer Sjöberg

Ordförande i Stiftelsen Forshedabadet

ÅRSREDOVISNING

2021-01-01--2021-12-31

för

**Stiftelsen Forshedabadet
828000-8957**

Årsredovisningen omfattar:

Sida

Förvaltningsberättelse
Resultaträkning
Balansräkning
Noter

2
3
4
6

ÅRSREDOVISNING FÖR STIFTELSEN FORSHEDABADET

Styrelsen för Stiftelsen Forshedabadet avger härmed årsredovisning för räkenskapsåret 2021-01-01--2021-12-31.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Allmänt om verksamheten

Driva och underhålla utomhusbadet i Forsheda.

Ansvara för tempererad utomhusbassäng och Bollagårdens fritidsanläggning.

Anläggningen omfattar tempererat uthusbad, kiosk, boulebana och minigolfbana.

Säte: Värnamo kommun

Främjande av ändamålet

Bollagården fyller en viktig funktion för Forsheda idrottsförening där man disponerar funktionella utrymmen för sin verksamhet.

Bollagården fyller också en viktig funktion för föreningar och privatpersoner som behöver en samlingsplats för sammankomster och fester.

Flerårsöversikt

	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning [tkr]	657	647	452	596
Resultat e. finansiella poster [tkr]	245	7	-397	197
Soliditet ⁽¹⁾	98,7%	99,0%	90,0%	90,0%

(1) Justerat eget kapital / Balansomslutning

Förändringar i eget kapital

	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	1 554 206	7 264	1 561 470
Balanseras i ny räkning	7 264	-7 264	0
Årets resultat		245 084	245 084
Belopp vid årets utgång	1 561 470	245 084	1 806 554

Beträffande bolagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat-och balansräkning, samt noter. Alla belopp uttrycks i svenska kronor där ej annat anges.

RESULTATRÄKNING

	Not	2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31
Stiftelsens intäkter			
Bidrag		1 020 224	1 420 220
Nettoomsättning		657 765	638 563
Övriga rörelseintäkter		29 653	47 479
Summa stiftelsens intäkter		1 707 642	2 106 262
Stiftelsens kostnader			
Handelsvaror		-194 127	-142 582
Övriga externa kostnader		-892 991	-1 571 762
Personalkostnader	2	-367 483	-337 273
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-11 862	-47 381
Summa stiftelsens kostnader		-1 466 463	-2 098 998
Rörelseresultat		241 179	7 264
Finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	6	3 965	0
Räntekostnader och liknande resultatposter		-60	0
Summa finansiella poster		3 905	0
Resultat efter finansiella poster		245 084	7 264
Resultat före skatt		245 084	7 264
Skatter			
Skatt på årets resultat		0	0
ÅRETS RESULTAT		245 084	7 264

BALANSRÄKNING

	Not	2021-12-31	2020-12-31
--	-----	------------	------------

TILLGÅNGAR**Anläggningstillgångar****Materiella anläggningstillgångar**

Byggnader och mark	3	127 768	77 769
Inventarier, verktyg och installationer	4	0	0

Summa materiella anläggningstillgångar		127 768	77 769
---	--	----------------	---------------

Finansiella anläggningstillgångar

Andra långfristiga värdepappersinnehav	5	300 000	500 000
--	---	---------	---------

Summa finansiella anläggningstillgångar		300 000	500 000
--	--	----------------	----------------

Summa anläggningstillgångar		427 768	577 769
------------------------------------	--	----------------	----------------

Omsättningstillgångar**Kortfristiga fordringar**

Kundfordringar		32 053	0
Övriga fordringar		288 803	344 074
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		0	17 602

Summa kortfristiga fordringar		320 856	361 676
--------------------------------------	--	----------------	----------------

Kassa och bank

Kassa och bank		1 081 100	677 888
----------------	--	-----------	---------

Summa kassa och bank		1 081 100	677 888
-----------------------------	--	------------------	----------------

Summa omsättningstillgångar		1 401 956	1 039 564
------------------------------------	--	------------------	------------------

SUMMA TILLGÅNGAR		1 829 724	1 617 333
-------------------------	--	------------------	------------------

BALANSRÄKNING**Not 2021-12-31 2020-12-31****EGET KAPITAL OCH SKULDER****Eget kapital*****Fritt eget kapital***

Balanserat resultat	1 561 470	1 554 206
Årets resultat	245 084	7 264

Summa fritt eget kapital	1 806 554	1 561 470
---------------------------------	------------------	------------------

Summa eget kapital	1 806 554	1 561 470
---------------------------	------------------	------------------

Kortfristiga skulder

Leverantörsskulder	12 833	39 062
Övriga skulder	10 337	16 801

Summa kortfristiga skulder	23 170	55 863
-----------------------------------	---------------	---------------

SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	1 829 724	1 617 333
---------------------------------------	------------------	------------------

NOTER

Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2016:10 om årsredovisning i mindre företag.

Avskrivningar

Följande avskrivningstider tillämpas:

Byggnader	20 år
Inventarier, verktyg och installationer	5 år
Övriga materiella anläggningstillgångar	10 år

Not 2 Medelantalet anställda

	2021 Antal anställda	2020 Antal anställda
Medeltalet anställda	1	1

Not 3 Byggnader och mark

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	154 762	154 762
Inköp	61 861	0
Utgående anskaffningsvärden	216 623	154 762
Ingående avskrivningar	-76 993	-69 255
Årets avskrivningar	-11 862	-7 738
Utgående avskrivningar	-88 855	-76 993
Redovisat värde	127 768	77 769

Not 4 Inventarier, verktyg och installationer

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	692 794	692 794
Inköp	0	0
Utgående anskaffningsvärden	692 794	692 794
Ingående avskrivningar	-692 794	-653 151
Årets avskrivningar	0	-39 643
Utgående avskrivningar	-692 794	-692 794
Redovisat värde	0	0

Stiftelsen Forshedabadet
828000-8957

59

Not 5 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående redovisat värde	500 000	500 000
Avgående poster	-200 000	0
Utgående redovisat värde	300 000	500 000

Forsheda den 11 februari 2022


Christofer Sjöberg
Styrelsens ordförande


Lisa Nelander


Linda Gustafsson


Thomas Petersson


Torbjörn Olsson


Jonna Gustafsson

Min revisionsberättelse har avgivits den *28 februari 2022*


Daniel Johansson
Auktoriserad revisor

Tjänsteskrivelse direktionmöte 2022-04-07

Ärende: Fastställande av Verksamhetsbudget 2023 och Investeringsplan 2023-2025

Dnr: SÅM 2022/002-4

Förslag till beslut:

- att fastställa upprättat förslag till verksamhetsbudget för 2023 och investeringsplan för 2023-2025.
- att uppdra till förbundsdirektören att noga följa kostnadsökningarna, samt bevaka frågorna kring obligatorisk matavfallsinsamling och eventuellt kommunalt insamlingsansvar för förpackningar samt hålla direktionen väl underrättad om vad som sker i dessa frågor.

Beslutsunderlag:

Verksamhetsbudget 2023
Investeringsplan 2023-2025

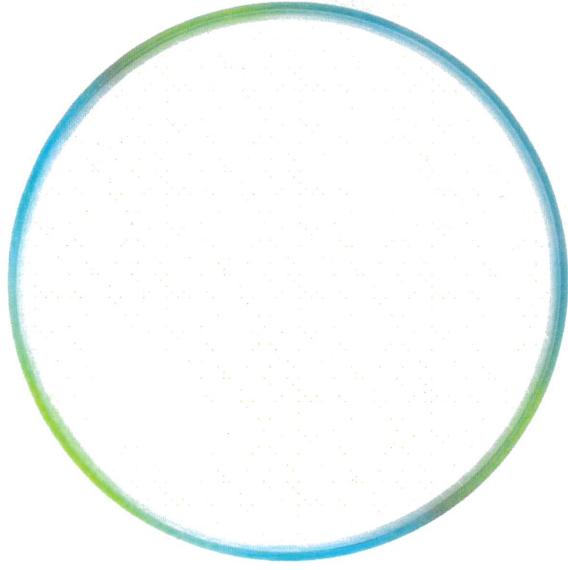
Ärendeframställan:

Enligt förbundsordningen ska direktionen årligen, senast vid april månads utgång, uppta samråd med förbundsmedlemmarnas kommunstyrelser kring ett av direktionen upprättat förslag till budget. Förslaget ska i tillämpliga delar utformas i enlighet med intentionerna i förbundsmedlemmarnas regler för ekonomistyrning. Förbundsdirektionen fastställer därefter, senast vid utgången av november månad, kommunalförbundets budget för nästkommande verksamhetsår. Budgeten ska innehålla en investerings- och finansieringsplan för den kommande treårsperioden.

Budget för 2023 med nollresultat är framtagen, baserad på en taxehöjning med 4 % för renhållningen och 4 % för flytande avfall. Bland annat beror höjningen på stora kostnadsökningar för utsläppsrätter vid förbränning av avfall, ökade priser för matavfallspåsar, stora indexökningar i våra avtal samt stigande räntor. Flertalet frågetecken finns också inför 2023. De stora frågorna är om det blir lagkrav på obligatorisk matavfallsinsamling och kommunalt insamlingsansvar för förpackningar från 2024. Regeringen förväntas besluta om dessa förslag kring halvårsskiftet 2022. Skulle något av dessa förslag bli verklighet så måste budgeten sannolikt arbetas om och ett nytt förslag på budget för 2023 tas fram. Delar av de kostnader som förväntas uppstå kommer belasta år 2023.

e.u.

Lars-Erik Andersson
Förbundsdirektör SÅM



Granskning av årsredovisning 2021-12-31

Kommunalförbundet Samverkan Återvinning Miljö (SÅM)

Mars 2022

Revsul Dedic och Annika C Karlsson

Innehåll

Inledning och sammanfattning

2

1. Granskningsresultat

4

Inledning och sammanfattning

Uppdrag och bakgrund

De förtroendevalda revisorerna prövar, enligt kommunallagen, om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen som görs inom kommunalförbundet är tillräcklig.

De förtroendevalda revisorerna granskar årligen i den omfattning, som följer av god revisionssed, all verksamhet som bedrivs inom kommunalförbundets verksamhetsområde. Revisorerna ska bedöma om resultaten i årsredovisningen är förenliga med de mål som beslutats för kommunalförbundet. Revisorernas skriftliga bedömning ska lämnas till fullmäktige inför behandlingen av delårsrapporten och årsredovisningen.

Enligt Lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) ska en årsredovisning bestå av en resultaträkning, en balansräkning, en kassaflödesanalys, noter, en driftredovisning, en investeringsredovisning och en förvaltningsberättelse. Sammanställda räkenskaper ska ingå i årsredovisningen om sådana upprättas enligt 12 kap 2§. Årsredovisningens delar ska upprättas som en helhet och ge en rättvisande bild av verksamhetens resultat och ekonomisk ställning. Detta bedöms även gälla för ett kommunalförbund.

Rådet för kommunal redovisning (RKR), som har till uppgift att främja och utveckla god redovisningssed i kommuner och landsting i enlighet med LKBR, har gett ut rekommendationer för den kommunala redovisningen. I tillämpliga delar kan även normering från Redovisningsrådet och Bokföringsnämnden användas.

På uppdrag av revisorerna har Deloitte genomfört en granskning av SÄMS årsredovisning per 2021-12-31.

Metod

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed för kommunal verksamhet. Det innebär att vi har planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

Revisionen har omfattat att utifrån en bedömning av väsentlighet och risk granska ett urval av underlag till belopp och annan information i årsredovisningen.

I revisionen har också ingått att pröva redovisningsprinciperna. Det ingår även att bedöma eventuella betydelsefulla uppskattningar i årsredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen.

Vid granskningen har vi utgått från utkast, version daterad 2022-02-29. Om förändringar sker i texten efter detta kan det påverka de iakttagelser och rekommendationer som nämns i denna rapport liksom eventuella svaret på revisionsfrågan.

Revisionsfrågor och kriterier

- Uppfyller årsredovisningen som dokument de krav som ställs?

Dvs. en bedömning görs av om årsredovisningen innehåller alla delar som LKBR anger ska finnas med.

- Bedöms räkenskaperna som rättvisande och är resultatet i årsredovisningen förenligt med de mål som beslutats av kommunalförbundet?

Dvs. redogör årsredovisningen för utfallet av verksamheten, samt den ekonomiska ställningen på ett sätt som uppfyller de krav som KL, lagen om kommunal bokföring LKBR ställer?

Uppfyller årsredovisningen i allt väsentligt rekommendationerna från RKR? Vi gör en slutsats kring detta utifrån en genomgång av väsentliga resultat- och balansposter med

avseende på olika aspekter som fullständighet, riktighet, existens, tillhörighet, periodisering, värdering, äganderätt samt innehåll och presentation. Urvalet av vad som granskas görs utifrån en bedömning av väsentlighet och risk.

Redogör årsredovisningen för måluppfyllelsen på ett sätt som motsvarar utfallet? Samt är balanskravet uppfyllt?

- Bedömning av måluppfyllelse utifrån de kriterier som beslutats för SÅM.

Svar på revisionsfrågan

- Årsredovisningen bedöms uppfylla de krav på innehåll som ställs i LKBR och RKR. Dock innehåller förvaltningsberättelsen få tydliga uppföljningsbara mål.

- De finansiella mål som beslutats för SÅM redovisas i årsredovisningen liksom verksamhetsmålen.

Det finansiella målet bedöms vara uppfyllt då verksamheten går med vinst. Pga detta har vi inte kunnat bedöma måluppfyllelsen fullt ut. Under 2021 har SÅM uppfyllt mål/delmål för mål 2 och 4, den uppfattningen delas av Deloitte.

- Balanskravet är uppfyllt, vi noterar att verksamheten går med vinst 2021 vilket behövs för att täcka framtida investeringar. Om investeringar inte kan göras med eget kapital måste lån tas upp.
- Den finansiella redovisningen bedöms vara i allt väsentligt rättvisande.

Iakttagelser och noteringar

Vid granskning av väsentliga resultatposter och balansposter samt måluppfyllelse har vi gjort följande väsentliga iakttagelser eller noteringar.

- SÅM redovisar inte måluppfyllelse för de flesta mål då en mätning av måluppfyllelsen ännu inte genomförts.

Rekommendationer

Vi rekommenderar SÅM att

- fortsätta utveckla beskrivningen av verksamhetsmålen för att tydliggöra målen och när de ska anses vara uppfyllda. Det finansiella mål som finns är att självkostnadsprincipen ska tillämpas. Noterbart för verksamhetsmålen är att de ofta uttrycks i ska öka eller att måluppfyllelsen ska bli bättre
- utarbeta bedömningskriterier för när ett verksamhetsmål ska anses vara uppfyllt eller inte. Vi anser att det är lämpligt göra detta innan mätningen av måluppfyllelse genomförs 2022.

Jönköping 2022-03-08

DELOITTE AB

Revsul Dedic Annika C Karlsson

1. Granskningsresultat

1.1. Kvalitetssäkring av årsredovisningens delar

Nedan presenteras vår granskning av årsredovisningen baserat på revisionskriterierna. För att tydliggöra huruvida SÅMs årsredovisning är i överensstämmelse med kommunallagen och lagen om kommunal bokföring och redovisning finns nedan en tabell över ett antal lagkrav:

Lagkrav	Lagrum	Uppfyller?
Uppfylls kraven på årsredovisningens innehåll enligt 4 kap LKBR?	4 kap 1 § LKBR	Ja
Finns upplysning om skälen till ev avvikelser från normgivande organ på det kommunala området (RKR)?	4 kap 3§ LKBR 9 kap LKBR	Ja
Följs uppställningsformerna för resultat och balansräkning?	5 och 6 kap LKBR	Ja
Innehåller förvaltningsberättelsen en utvärdering av ekonomisk ställning?	11 kap 9§ LKBR	Ja
Lämnas de ytterligare upplysningar som krävs för att bilden ska bli rättvisande?	4 kap 3§ LKBR 9 kap LKBR	Ja
Finns upplysningar om händelser av väsentlig betydelse som inträffat under räkenskapsåret eller efter dess slut.	4 kap 3§ LKBR/11 kap 3§ LKBR	Ja
Finns översikt över utvecklingen av kommunalförbundets verksamhet?	11 kap 1§ LKBR	Ja
Finns upplysningar om kommunalförbundets förväntade utveckling?	11 kap 4§ LKBR	Ja
Finns upplysningar om väsentliga personalförhållanden och uppgift om sjukfrånvaro?	11 kap 5-6§§ LKBR	Ja
Finns en samlad redovisning av kommunalförbundets investeringsverksamhet?	10 kap 2§ LKBR	Ja
Finns en redovisning av hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställts för den löpande verksamheten.	10 kap 1§ LKBR	Ja
Anges hur ett eventuellt negativt resultat ska regleras – är balanskravet uppfyllt?	11 kap 10§ LKBR	Ja
Hur målen för god ekonomisk hushållning uppnåtts?	11 kap 9§ LKBR	Ja
Ingår sammanställda räkenskaper för ev kommunal koncern?	12 kap 1§ LKBR	Nej

1.2. Måuppfyllelse

Nedan följer en bedömning av om de finansiella målen är uppfyllda, om verksamhetsmålen är uppfyllda samt en redogörelse för de iakttagelser som gjorts i granskningen av resultat- och balansräkning samt övriga delar av årsredovisningen.

Uppfyllelse av finansiella mål/verksamhetsmål

Finansiella mål	Återkoppling till målen i årsredovisningen (målvärde inom parentes)	SÅMs bedömning	Deloitte's bedömning
Det finansiella målet är att SÅM ska bedriva sin verksamhet enligt självkostnadsprincipen. Resultatet ska balanseras mot ett nollresultat över en tidsperiod om tre år. Första tidsperiod är år 2020-2022.	Årsboksutslutet för 2021 ger ett överskott på 7 000 tkr och resultatet för 2020 gav ett överskott på 2 600 tkr. SÅM ligger nu ackumulerat på ett resultat för den aktuella perioden på 9 600 tkr och ligger just nu i överkant på det finansiella målet.	Målet uppfyllt	Vi delar SÅMs bedömning
Uppfyllelse av verksamhetsmål	Återkoppling till målen i årsredovisningen	SÅMs bedömning	Deloitte's bedömning
Hushåll, kommuner och verksamheter ska bli bättre på att källsortera och materialåtervinningen ska öka.	- Andel hushållsavfall insamlat för materialåtervinning, exkl. biologisk Delmål 3 bedöms uppfyllt 2021. Övriga behandling ska förbättras med 30 %. Basårsmätning 2016: 21 %. Mål 2022: 27 % - Hushållens nöjdhet hur enkelt det är att lämna förpackningar och returpapper via fastighetsnära insamling ska vara minst 90 %, andel ganska eller mycket nöjda. - Mängden förpacknings- och tidningsmaterial i restavfall ska minska med 20 %, villa samt lägenhet (utgångsår 2018).	Delmål 3 bedöms uppfyllt 2021. Övriga delmål är ännu inte mätta.	Vi delar SÅMs bedömning om delmålet.
Källsorteringen av farligt avfall ska förbättras.	Mängden farligt avfall och el- och elektronikavfall i hushållens restavfall ska minska med 10 % (mätt som kg/hushåll*år med utgångsår 2018). Basår 2018: 5,99 kg/hushåll. Mål 2022: 5,39 kg/hushåll.	Delmålet bedöms vara uppfyllt för 2021.	Vi delar SÅMs bedömning
Övriga mål har ej bedömts uppfylla då den första mätningen sker 2022.	ET	Ej uppfyllt	Vi delar SÅMs bedömning

1.3. Granskning av finansiella dokument

Granskning av finansiella dokument	Iakttagelser	Förslag till rekommendation
Kassa/bank	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Kortfristiga fordringar	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Materiella anläggningstillgångar	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Finansiella anläggningstillgångar	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Kortfristiga skulder	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Långfristiga skulder	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Avsättningar	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Eget kapital	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Poster inom linjen/ansvarsförbindelser	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas
Resultaträkning	Inga iakttagelser har noterats	Inga förslag lämnas

Deloitte.

Deloitte.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.

Deloitte provides industry-leading audit and assurance, tax and legal, consulting, financial advisory, and risk advisory services to nearly 90% of the Fortune Global 500® and thousands of private companies. Our professionals deliver measurable and lasting results that help reinforce public trust in capital markets, enable clients to transform and thrive, and lead the way toward a stronger economy, a more equitable society and a sustainable world. Building on its 175-plus year history, Deloitte spans more than 150 countries and territories. Learn how Deloitte's more than 345,000 people worldwide make an impact that matters at www.deloitte.com.

Our advice is prepared solely for the use of the client. You may not disclose it or its contents to any other person without our prior written consent. No other person may rely on the advice and we accept no responsibility to any other person.

© 2022 For more information, contact Deloitte AB.

Budget 2023 - DM 220407		SÅM 2023
Renhållning, BU220217	Taxehöjning 4%	97 629 000
Slam och Fettavskiljare BU220217	Taxehöjning 4%	9 601 000
ÅVC, Miljöstation, Gröntippar		5 600 000
Fsg Förpackning FNI-material inkl transportersättning		2 800 000
Ränteintäkter		150 000
Övrigt		90 000
Summa Intäkter		115 870 000
Personalkostnader inkl inköp från Vaggeryds kommun		
Summa personalkostnader		11 470 000
Övriga kostnader administration		
Summa övriga kostnader		7 773 000
Summa gemensamma kostnader		19 243 000
Hushållsavfall inkl. Containertömning och Latrin		
Summa kostnader Hushållsavfall		44 791 000
Slam- och Fettömning		
Summa kostnader slamtömning		7 980 000
Behandling (Förbränning-Matavfall-Omlastningsstation)		
Summa kostnader behandling renhållning		13 476 000
ÅVC		
Summa kostnader ÅVC		27 171 000
Miljöstation		
Summa kostnader miljöstation		1 961 000
Gröntippar		
Summa kostnader gröntippar		1 248 000
Summa Totala kostnader		115 870 000
Utfall		0

Revisorerna i Kommunalförbund (SÅM)

2022-03-10

Till Kommunfullmäktige i

Värnamo kommun (212000-1736)

Gnosjö kommun (212000-0506)

Vaggeryds kommun (212000-0522)

Gislaveds kommun (212000-0514)

Revisionsberättelse för år 2021

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i Kommunalförbund **Samverkan Återvinning och Miljö (SÅM)** (222000-3228) av dess direktion/styrelse. Granskningen har utförts av sakkunniga som biträder revisorerna.

Direktionen/styrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll. Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper och pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål, lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionssed i kommunal verksamhet och förbundsordningen. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Vår bedömning

Vi **bedömer** sammantaget att kommunförbundet i Samverkan Återvinning och Miljö (SÅM) har bedrivit verksamheten på ett *ändamålsenligt* och från ekonomisk synpunkt *tillfredställande* sätt.

Vi **bedömer** att kommunförbundets interna kontroll har i all väsentligt varit tillräckligt.

Vi **bedömer** att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Vi **bedömer** resultatet i årsredovisningen är förenlig med de finansiella mål som kommunförbundet uppställt.

Vi **bedömer** resultatet i årsredovisningen är *delvis* förenlig med de verksamhetsmässiga mål, då flertalet av målen stäms av först i årsredovisningen 2022. De målen som stämts av är till stor del uppfyllda.

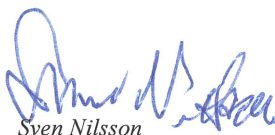
Vårt uttalande i ansvarsfrågan

Vi tillstyrker med beaktande av ovanstående att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen/styrelsen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Jönköping den 10 mars 2022

För revisorerna

Klas-Göran Park



Sven Nilsson

Bilagor:

Till revisionsberättelsen hör bilagorna: Granskning av årsredovisningen, Granskning av delårsredovisningen samt Missiv.

Revisorerna i Kommunalförbund (SÅM)

16 mars 2022
Förbundsstyrelsen

Missiv - Ansvarsutövande SÅM 2021

Inom ramen för den årliga ansvarsprövningen av kommunförbundet i Samverkan Återvinning och Miljö (SÅM) har revisorerna tillsammans med sakkunnigt biträde haft ett särskilt dialogmöte med förbundsordförande och förbundschef.

Baserat på resultatet av dialogmötet har vi inte funnit några väsentliga brister/avvikelser kopplat till kommunförbundet i Samverkan Återvinning och Miljö (SÅM) ansvarsutövande under 2021. Vi har dock sammanställt några utvecklingsområden som vi vill delge styrelsen och förbundschefen.

Vår slutliga uttalandet avseende kommunförbundet i Samverkan Återvinning och Miljö (SÅM) ansvarsutövandet redovisas i samband med revisionsberättelsen för 2021.

Rekommendationen

Vi rekommenderar styrelsen i kommunförbundet i Samverkan Återvinning och Miljö (SÅM) att:

- Arbeta för att samtliga verksamhetsmål följs upp och bedöms/utvärderas.
- Förtydliga förbundets arbete med internkontrollen, framförallt avseende riskanalys, kontrollmoment samt utvärdering.
- Utarbeta en plan för hur förbundet avser finansiera långsiktiga investeringar som verksamheten kräver.
- Löpande se över hur taxor sätts så att taxan motsvarar det finansiella behovet och att den är långsiktigt hållbar för taxekollektivet.

Vi översänder vårt missiv till er för kännedom.

Jönköping den 10 mars 2022

För revisorerna

Klas-Göran Park

Sven Nilsson

Investeringar SÅM - 2023-2025 (Tkr)

Belopp i tkr

Investeringsobjekt	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	S:a plan 2023-2025
Administration					
Inköp av inventarier-dataprogram, ospecificerat	0	100	100	100	300
Summa Administration	0	100	100	100	300
Renhållning					
Inköp av kärl - kompl FNI SÅM	11 500	500	300	300	1 100
Summa Renhållning	11 500	500	300	300	1 100
ÅVC-Omlastning-Gröntipp-Miljöstation	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025	S:a plan 2023-2025
Lokaler ÅVC . Renovering, inredning	500				0
Maskiner, fordon	1 000	1 000			1 000
Räcke på ramp vid ÅVC	400				0
Miljöstation	600	600			600
Biokolsanläggning - Ev något kommunalt energibolag i	0	0	0		0
Ny/ombyggnad ÅVC troligen Smålandsstenar först ut	0	0	10 000	10 000	20 000
Omlastningsstationer	400	400			400
Skyltar ÅVC- samma på alla ÅVC	600				0
Självbetjäning ÅVC 2023-2024, ligger i ospecificerade investeringar	0				0
Trädgårdstippar upprustning	1 000	1 000			1 000
Lagerhantering kärl Stomsjö	2 000				0
Ospecificerade investeringar, samt buffert mot övriga inv	500	10 000	10 000	10 000	30 000
ÅVC-Omlastning-Gröntipp-Miljöstation	7 000	13 000	20 000	20 000	53 000
Totalsumma	18 500	13 600	20 400	20 400	54 400

Tjänsteskrivelse direktionmöte 2024-04-07

Ärende: Revisionsrapporter 2021

Dnr: SÅM 2022/002-3

Förslag till beslut:

att uppdra till Förbundsdirektören att skicka ut rapporterna till var och en av förbundsmedlemmarnas fullmäktige enligt Förbundsordningen för SÅM.

Beslutsunderlag:

Förtroendevalda revisorer – Revisionsberättelse för år 2021
Deloitte – Granskning av årsredovisning 2021

Ärendeframställan:

Rapporterna från våra revisorer, förtroendevalda som externa var inte klara när SÅM redovisade Årsbokslut och förvaltningsberättelse för 2021. Dessa redovisas därför på detta direktionmöte. I revisionsberättelsen tillstyrker de förtroendevalda revisorerna ansvarsfrihet för direktionen och de enskilda ledamöterna i densamma. Rapporterna bedömer att kommunalförbundet bedriver verksamheten och ekonomin på ett tillfredsställande sätt. Rapporterna säger även att vissa verksamhetsmål är uppfyllda men att SÅM måste arbeta vidare för att samtliga mål följs upp och utvärderas/bedöms. Man anser även att SÅM måste utarbeta en plan för hur förbundet avser finansiera långsiktiga investeringar som verksamheten kräver, att taxorna sätts så att de motsvarar det finansiella behovet och att den är långsiktigt hållbar för taxekollektivet. SÅM rekommenderas även att arbeta med förbundets interkontroll, framförallt avseende riskanalys, kontrollmoment samt utvärdering.

e.u.

Lars-Erik Andersson
Förbundsdirektör SÅM

Utredning om byggnation av solceller

Behovet av produktion av miljömässigt hållbar energi blir större och större i hela världen och så även i Sverige. Också vi i Värnamo kommun vill vara med och än mer än i nuläget bidra till en mer hållbar produktion.

Värnamo kommun och dess bolag har ytor som i nuläget inte är särskilt användbara men för producera el med solceller skulle dessa ytor kunna vara lämpliga. Det gäller både ytor på mark och ytor på tak.

Vi vill att Värnamo Energi AB och Värnamo kommun tillsammans, och i nära samarbete med Finnvedsbostäder AB, utreder förutsättningarna för en mer omfattande satsning på solcellsanläggningar i syfte att på hemmaplan producera el, dels för att få en lägre kostnad för både de skattefinansierade och avgiftsfinansierade verksamheterna och dels för att kunna än mer bidra till att minska behovet av införsel av el till kommunen från icke miljömässigt hållbar produktion.

Både Värnamo kommuns tekniska förvaltning och Värnamo Energi AB har erfarenheter av solcellsinstallationer och dessutom annan viktig kunskap för att kunna presentera en utredning som visar på:

- Möjliga och lämpliga platser
- Teknikval
- Investeringskalkyler
- Driftkalkyler (inkl pay-off, bidrag m m)
- Tidsplaner
- Positiva och eventuella negativa effekter

Denna utredning föreslås genomföras skyndsamt så att kommunfullmäktige inom kort kan ta ställning till konkreta förslag om byggnation och finansiering.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar

att uppdra åt Värnamo Energi AB och Värnamo kommuns tekniska förvaltning att i nära samarbete med Finnvedsbostäder AB och övriga berörda kommunala förvaltningar utreda förutsättningarna för en mer omfattande satsning på solcellsanläggningar,

att utredningen, med konkreta förslag, ska presenteras för kommunstyrelsen senast 30 september 2022,

att övriga kommunala förvaltningar och kommunala bolag ska bidra till utredningen i den omfattning som efterfrågas av utredarna, samt

att för ändamålet avsätta 350 000 kronor ur anslaget för att uppnå kommunfullmäktiges övergripande mål att fördelas lika mellan Värnamo Energi AB och Värnamo kommuns tekniska förvaltning för genomförandet av utredningen.

Värnamo 2022-04-25

Mikael Karlsson (c)
Kommunstyrelsens ordförande

Gottlieb Granberg (m)
Kommunstyrelsens
1:e vice ordförande

Finansrapport för VÄRNAMO KOMMUN

Januari – mars 2022

Sammanfattning

- Likvida medel uppgår till 133 miljoner kronor
- Låneskulden uppgår till 470 miljoner kronor
- Under 2022 har förfall av lån ej omsatts motsvarande 50 miljoner kronor, nyupplåning kommer att göras utifrån pågående investeringar

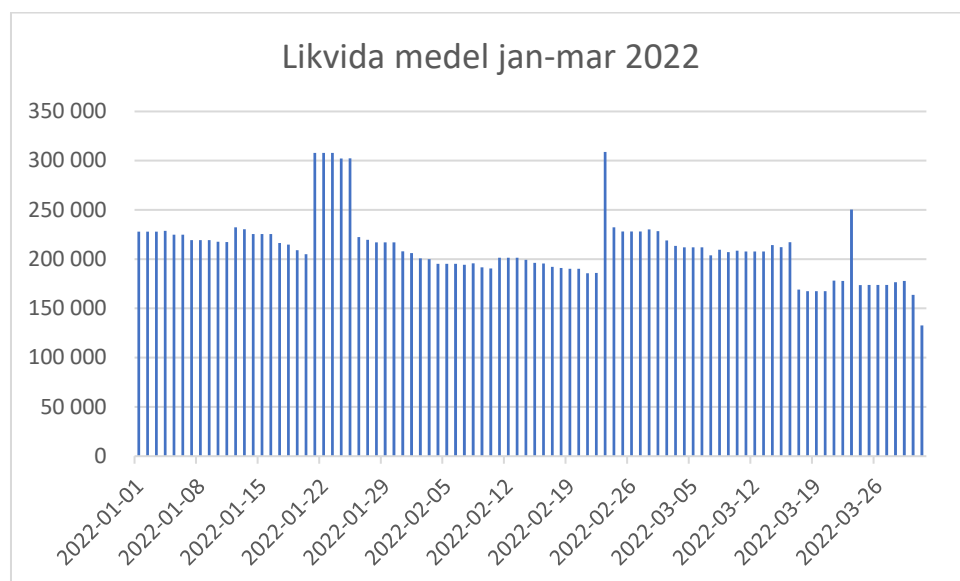
Likvida medel

Per den 31 mars uppgår likvida medel till 133 miljoner kronor. Under kvartal 1 2022 har likvida medel i genomsnitt uppgått till 211 miljoner kronor. Föregående kvartal uppgick genomsnittet till 204 miljoner kronor.

Värnamo kommun har en checkräkningskredit hos Swedbank på sammanlagt 100 miljoner kronor. Denna utnyttjas även av de kommunala bolagen. Nuvarande fördelning är enligt följande: Värnamo kommun 25 miljoner kronor, Finnvedsbostäder AB 20 miljoner kronor, Värnamo Energi AB 35 miljoner kronor och Värnamo Kommunala Industrifastigheter AB 20 miljoner kronor.

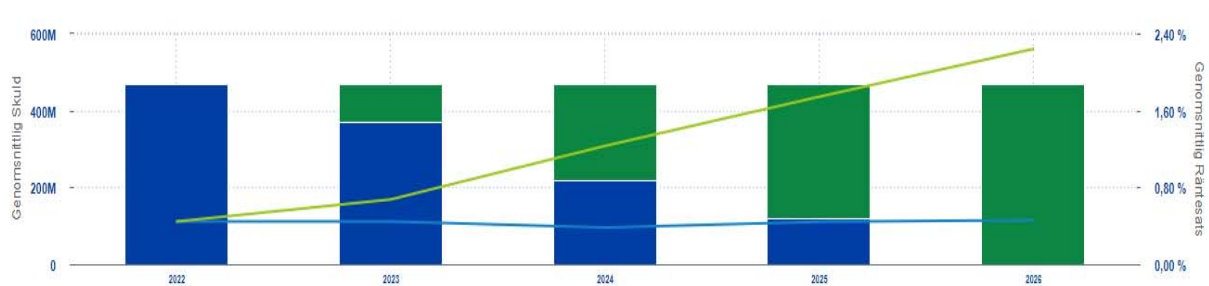
Kommunen har en strategi att likvida medel ska uppgå till cirka 100 miljoner kronor för att möta svängningar och undvika att använda checkräkningskrediten.

Större utbetalningar under första kvartalet 2022 utgörs av löner, förfall lån Kommuninvest samt årlig faktura pensioner Skandia. Större inbetalningar utgörs av skatteinbetalningar.



Låneskuld

Per den 31 mars uppgår den externa låneskulden till 470 miljoner kronor. Jämfört med årsskiftet har amortering gjorts med 50 miljoner kronor i samband med låneförfall. Kommunfullmäktige har beslutat om en låneram under 2022 med maximalt 646 miljoner kronor. Skuldportföljen har 100 procent andel fast ränta. Räntekostnad de senaste 12 månaderna uppgår till 2,1 miljoner kronor.



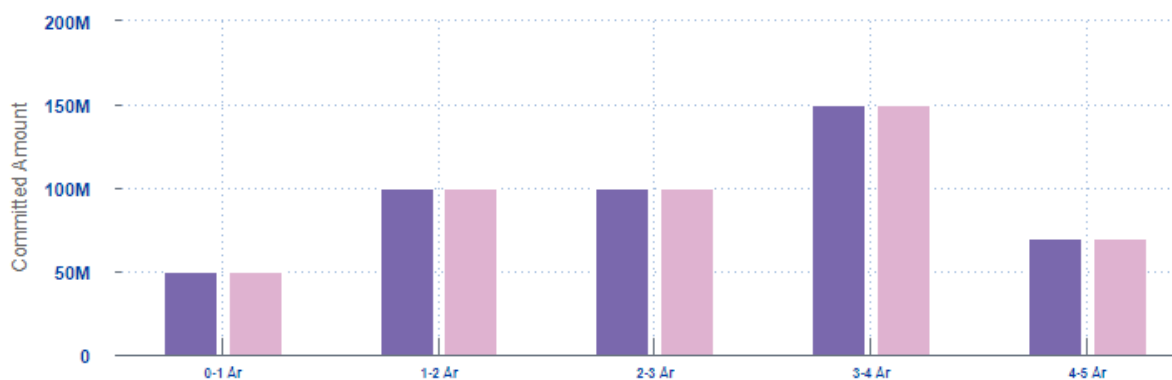
Finansiell risk

Finansiell risk hanteras bland annat genom reglering av räntebindningstiden och kapitalbindningstiden i skuldportföljen. Räntebindningstid avser den period under vilken räntan på lånet är bunden. Kapitalbindningstid visar genomsnittlig kvarstående löptid av utstående lån.

Ränterisken hanteras genom att reglera strukturen på ränteförfallen i skuldportföljen. Genomsnittlig räntebindningstid uppgår till 2,79 år. Värnamo kommun innehar inte några räntederivat.

Den genomsnittliga kapitalbindningstiden i skuldportföljen uppgår till 2,79 år. Andel av skuldportföljen som förfaller inom ett år uppgår till 11 procent.

Fördelning - Räntebindning & Kapitalbindning



Kommande händelser

Närmaste förfall av lån är den 22 februari 2023. Upplåningsbehov provas löpande i förhållande till kommunens utgifter, framförallt kopplat till investeringar och investeringsprognoser.

Upplåningsbehov 2022 bedöms rymmas inom den av KF beslutade ramen om 646 miljoner kronor.

Kommunledningsförvaltningen 2022-04-14

Johanna Svensson, ekonomichef

Sammanfattningssida:

Frågor till kommunerna för rapportering av genomförda åtgärder i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021

Här kan du se din svar, skriva ut dina svar eller exportera/spara dem till en PDF.

Information

Detta ärende riktar sig till kommunens förvaltningar för dricksvattenfrågor, VA-frågor, samhällsplanering samt miljötillsyn och prövning. Vattenmyndigheterna önskar ett samlat svar från kommunen.

Rapporteringen är indelad i 5 delar där:

- Del 1 handlar om miljötillsyn och riktas i huvudsak till kommunens förvaltning för miljöfrågor.
- Del 2 handlar om dricksvattenskydd och vattenuttag och riktas i huvudsak till kommunens dricksvattenproducent.
- Del 3 handlar om fysisk planering och riktas i huvudsak till kommunens förvaltning för planeringsfrågor.
- Del 4 handlar om dagvatten och vatten- och avloppsvattenplaner och riktas både till kommunens förvaltning för tekniska frågor samt förvaltningen för planeringsfrågor
- Del 5 innehåller frågor som är nya och som avser bidra till omarbetningen av återrapporteringen till nästa förvaltningscykel.

Samtliga frågor för återrapporteringen finns i denna webb-enkät.

Förslag på arbetsgång:

1. Ansvarig handläggare för rapporteringen utses.
2. Ansvarig handläggare skickar ut rapporteringsfrågorna till de förvaltningar som berörs (se indelning ovan).
3. Berörda förvaltningar svarar för sin del i enkäten och skickar tillbaka till ansvarig handläggare som ser över att samtliga frågor är besvarade och skickar in svaren.
4. Eventuell redovisning för kommunstyrelse. Kan göras tidigare i processen.

Bakgrund och syfte med återrapporteringen

De fem vattenmyndigheterna har beslutat om åtgärdsprogram för vattenförvaltnings-cykeln 2016–2021 samt åtgärdsprogram för nya prioriterade ämnen i ytvatten och PFAS i grundvatten 2018–2021. Programmen riktar åtgärder till centrala myndigheter och till samtliga länsstyrelser och kommuner. Utöver att genomföra de myndighetsspecifika åtgärderna ska myndigheterna, länsstyrelserna och kommunerna årligen rapportera till de fem vattenmyndigheterna om genomförandet av åtgärderna, den så kallade återrapporteringen. Åtgärderna till myndigheter och kommuner är likalydande i de fem programmen och därför genomförs

återrapporteringen gemensamt.

Återrapporteringen omfattar de insatser som utförts i enlighet med de uppdrag som preciserats i vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2016 – 2021, med syfte att miljökvalitetsnormerna för vatten ska 80 följas. Rapporteringen möjliggör vattenmyndigheternas bedömning av åtgärdernas effekt i relation till de miljökvalitetsnormer som ska följas. För att bättre följa framstegen i åtgärdsarbetet och för att förbättra kopplingen till effekter i miljön kommer både kvantitativa och kvalitativa underlag att behöva rapporteras in från åtgärdsmyndigheter och kommuner.

Återrapporteringen av genomförda åtgärder behövs även för att Sverige ska kunna genomföra rapporteringar av åtgärdsprogrammets genomförande till EU-kommissionen. Du hittar kommunåtgärderna på [vattenmyndigheternas webbsida](#). Information finns även att hitta på [Storymaps kommunala åtgärder](#).

Spara och fortsätt senare

Längst ner på varje sida finns knappen **Spara och fortsätt senare**.

När du klickat på knappen får du upp en sida där du kan välja att kopiera länken till enkäten eller ange din e-postadress för att få e-post med länken till enkäten. När du använder denna funktion är det viktigt att du kontrollera att e-postadressen är korrekt. Använd länken för att fortsätta där du slutade.

Skicka in dina synpunkter

På sista sidan finns knappen **Skicka in dina synpunkter**. Nu får du upp en sammanfattningssida. På denna sida kan du exportera dina svar till PDF eller skicka sammanfattningssidan med e-post.



Längst ner på sidan får du möjlighet att **redigera dina svar eller avsluta**.

Det är först när du klickar på **Avsluta** som dina synpunkter skickas in.

Ditt svar blir en allmän handling.

Har enkäten förankrats i kommunstyrelsen?

Svaren på enkäten kommer förankras i efterhand

För vilken kommun svarar du på den här enkäten? *

Värnamo kommun

Välj vilket/vilka vattendistrikt kommunen tillhör: *

Södra Östersjöns vattendistrikt

Västerhavets vattendistrikt

1. Har miljö kvalitetsnormerna för vatten använts som prioritering i kommunens behovsutredning?

81

I behovsutredningen är inte miljö kvalitetsnormen för vatten en prioriteringsgrund för tillsynen

1.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

1.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Övrigt/Annat

I tillsynsplanen för miljötillsyn har flera åtgärder bäring på miljö kvalitetsnormen för vatten.

2. Har miljö kvalitetsnormer för vatten använts som prioritering i planering av den egeninitierade tillsynen i kommunens tillsynsplan?

I tillsynsplanen är miljö kvalitetsnormen för vatten en prioriteringsgrund för tillsynen

2.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

2.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

3. Hur många tillsynsobjekt av nedanstående verksamheter har kommunen tillsyn över samt årligt tillsynsbehov och genomförd tillsyn under 2021?

Hämta uppgifterna om tillsynsbehov från kommunens behovsutredning enligt §6 miljö tillsynsförordningen (2011:13).

3.1 Tillståndspliktig (B) djurhållning

Antal objekt:	0	82
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	0	
Genomförd tillsyn, antal dagar:	0	

3.2 Anmälningspliktig djurhållning (C), uppskattat antal

Antal objekt:	19
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	8
Genomförd tillsyn, antal dagar:	3

3.3 Djurhållning och/eller växtodling (U), uppskattat antal

Antal objekt:	130
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	10
Genomförd tillsyn, antal dagar:	21

3.4 Hästgård* uppskattat antal

* Hästgårdar med mer än 10 hästar utanför känsligt område och mer än 2 hästar i känsligt område enligt kraven på tät lagring av gödsel.

Antal objekt:	12
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	5
Genomförd tillsyn, antal dagar:	8

3.5 Avloppsreningsanläggning >2000 pe

Antal objekt:	0
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	0
Genomförd tillsyn, antal dagar:	0

3.6 Avloppsreningsanläggning >200 pe

Antal objekt:	4	83
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	2	
Genomförd tillsyn, antal dagar:	0	

3.7 Avloppsreningsanläggning 26-200 pe, uppskattat antal

Antal objekt:	7
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	3
Genomförd tillsyn, antal dagar:	3

3.8 Avloppsledningsnät*

**Med avloppsledningsnät avses sådana som är allmänna enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster och hörande till avloppsreningsanläggning. Verksamhetsutövare kan ha ett eller flera avloppsledningsnät som leder till en eller flera avloppsreningsanläggningar.*

Antal objekt:	9
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	5
Genomförd tillsyn, antal dagar:	0

3.9 Små avlopp <25 pe, uppskattat antal

Antal objekt:	2900
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	110
Genomförd tillsyn, antal dagar:	112

3.10 Vattenskyddsområde allmänna*

**Under förutsättning att kommunen har tagit över tillsynen från länsstyrelsen.*

Antal objekt:	13
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	130
Genomförd tillsyn, antal dagar:	0

3.11 Verksamhet (åtgärd 5) Vattenskyddsområde enskilda*

*Under förutsättning att kommunen har tagit över tillsynen från länsstyrelsen.

84

Antal objekt:	0
Årligt tillsynsbehov, antal dagar:	0
Genomförd tillsyn, antal dagar:	0

4. Tas hänsyn till miljö kvalitetsnormer för vatten vid tillsyn av:

4.1. Jordbruksverksamheter enligt åtgärd 2?

Ja

4.1.1 Om ja, utveckla hur. Har tillsynen exempelvis medfört att åtgärder för att minska näringsläckage vidtagits?

Vi har gjort tillsyn på hästgårdar med fokus på gödsel förvaring, gödselhantering och skötsel av rasthagar. Inga förelägganden krävdes. Verksamhetsutövare åtog sig frivilligt åtgärder. Uppföljning av dessa ska göras under 2022.

4.1.2 Om inte, vad var anledningen?(Flera svar kan anges).

Inga svar

4.2 Avloppsledningsnät och avloppsreningsverk enligt åtgärd 3?

Ja

4.2.1 Om ja, utveckla hur. Har tillsynen exempelvis medfört att åtgärder för att begränsa utsläppen av näringsämnen, prioriterade och särskilt förorenade ämnen vidtagits?

Alla (7) reningsverken fick tillsynsbesök under 2021. Det resulterade i större åtgärder på ett av verken. De övriga handlade det om mindre eller inga brister. Vi påbörjade tillsyn av ledningsnät samt pumpstationer och kommer att fortsätta med det under 2022.

4.2.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

85

Inga svar

4.3 Enskilda avlopp enligt åtgärd 3?

Ja

4.3.1 Om ja, utveckla hur. Exempelvis, har tillsynen medfört att åtgärder för att begränsa utsläppen av kväve och fosfor vidtagits?

Under 2021 fortsatte vi att inventera små avlopp enligt den riskbedömning vi tidigare gjort. Cirka 300 små avlopp inventerades under året. Drygt hälften var bristfälliga och kommer att åtgärdas inom ett år.

4.3.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

5. Tillämpar kommunen krav på hög skyddsnivå, eller högre, där det behövs för att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten?

Ja

5.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Vi tillämpar 50 meters skyddsavstånd som miniminivå till vattentäkter, större diken, vattendrag, dammar och sjöar. Till sjöar och vattendrag som inte uppnår god ekologisk status tillämpar vi 100 meters skyddsavstånd. Samma skyddsavstånd gäller för badplats. Förutom dessa mer generella skyddsavstånden tar vi förstas hänsyn till topografin och markens genomsläpplighet. Där det är svårt eller omöjligt att uppnå dessa krav för att infiltrera avloppsvatten gäller byte till annan teknik. För minireningsverk brukar vi kräva efterpoleringssteg. För markbädd kräver vi någon form av fosforfällning. □

5.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

6. Hur många större enskilda vattentäkter (som försörjer >50 personer eller producerar >10 m³/dygn) finns det totalt inom kommunen?

86

Ange antal eller ange "Vet ej":

6

**7. Hur många av de större enskilda vattentäkterna har någon form av skydd?
(Vattenskyddsområde enligt 7 kap miljöbalken, lokala skyddsföreskrifter, annat.)**

Ange antal (enbart siffror):

0

8. Pågår/planeras arbete för att skydda enskilda vattentäkter (som försörjer >50 personer eller har ett uttag på mer än 10 m³/dygn) till exempel genom vattenskyddsområden med tillhörande föreskrifter eller genom lokala hälsoskyddsföreskrifter?

Nej

8.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Frågan har inte prioriterats då vi hittills inte sett behov. Provtagning av vattenkvaliteten görs årligen och följs upp.

8.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inte prioriterat

Miljötillsyn

9. Med avseende på PFOS i ytvatten och PFAS (summa 11) i grundvatten, har kommunen:

Inga svar

9.1 Påbörjat arbetet med att identifiera verksamheter och områden som bidrar till att miljökvalitetsnormen inte följs:

Ja

9.1.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Vid planarbete, tillsyn av verksamheter och förorenad mark.

87

9.1.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

9.2 Genomfört åtgärder för att begränsa fortsatt spridning av PFAS och PFOS från dessa verksamheter och områden?

Ja

9.2.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Sanering i samband med tillbyggnad.

9.2.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

9.3 Tagit fram en långsiktig plan för att stoppa eller begränsa kommande utsläpp och spridning? Exempelvis kemikalieplan eller annan likande plan.

Nej

9.3.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

9.3.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Resursbrist

9.4 Utövat tillsyn på den kommunala räddningstjänstorganisationen och ställt krav på hantering av brandskum som innehåller något av ämnena i PFAS (summa 11) så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas?

88

Nej

9.4.1 Beskriv kortfattat vad som har gjorts:

Inga svar

9.4.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Övrigt/Annat

Vi har arbetat med PFAS-ärenden, men inte utifrån miljökvalitetsnormerna.

10. Har kommunen verkat för att minska utsläppen av dioxiner och dioxinlika föreningar från småskalig förbränning, genom till exempel:

Inga svar

10.1 Informationsinsatser, till exempel om hur fastbränsleeldning kan påverka människors hälsa och miljön och vad som kan göras för att minska utsläppen av dioxiner och andra luftföroreningar?

Ja

10.2 Rådgivning som främjar lägre utsläpp av dioxiner och andra luftföroreningar?

Ja

10.3 Begränsningar för eldning av trädgårdsavfall inom detaljplanelagt och tätbebyggt område?

Nej

10.4 Erbjuder kostnadsfri borttransport av trädgårdsavfall inom detaljplanelagt och tätbebyggt område?

Nej

10.5 Verka för en omställning till värmeförsörjning som ger mindre utsläpp, till exempel centraliserade fjärrvärmesystem eller små kraftvärmeverk?

89

Ja

10.6 Beskriv kortfattat vad som har gjorts inom ovan frågor (10.1-10.5):

Stora delar av Värnamo stad är utbyggt med fjärrvärmenät som försörjs av i huvudsak biobränsleeldade pannor och kraftvärmeverk. Det kommunala energibolaget har även satsat på att utveckla närvärmenät i ett antal mindre tätorter i kommunen. Dessa försörjs av lokala värmepannor. Följande tätorter har närvärme: Lanna, Bor, Forsheda och Bredaryd.

Del 2. Dricksvattenskydd och vattenuttag (åtgärd 5a, 5b, 5e)

Åtgärd 5a

11. Hur många aktiva vattentäkter har kommunen huvudmannaskap för? Om kommunen saknar huvudmannaskap för vattentäkter ange 0.

Ange antal: 9

11.1 Av de vattentäkter som kommunen är huvudman för, hur många av dem har vattenskyddsområde?

Ange antal: 9

12. Hur många reservvattentäkter har kommunen huvudmannaskap för? Om kommunen saknar huvudmannaskap för vattentäkter ange 0.

Ange antal: 2

12.1 Av de reservvattentäkter som kommunen är huvudman för, hur många av dem har vattenskyddsområde?

Ange antal: 0

13. Finns utpekade framtida vattentäkter för er kommun (vattentäkten kan ligga i en annan kommun), tex i regional vattenförsörjningsplan, vattenplan eller motsvarande?

Ja

13.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

90

13.2 Om ja på fråga 13, arbetar kommunen med att skydda dem?

Vi arbetar med att skydda våra egna.

13.3 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

14. För de vattentäkter som saknar skydd, pågår eller planeras arbete med att ta fram vattenskyddsområde?

Nej

14.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

14.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Övrigt/Annat

Alla kommunala vattentäkter har skydd.

Åtgärd 5b

15. Hur många av kommunens befintliga vattenskyddsområden är beslutade före miljöbalkens ikraftträdande (1 januari 1999)?

Ange antal:

11

16. Med syfte att säkerställa att vattentäkter har ett erforderligt skydd, har kommunen gjort en översyn av vattenskyddsområdets föreskrifter och/eller avgränsningar för vattenskyddsområden som är beslutade före miljöbalkens ikraftträdande (1 januari 1999)?

Ja

16.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Arbete pågår med att uppdatera vattenskyddsområden. Nya föreskrifter och nytt skyddsområde för Ljusseveka vattentäkt är under framtagande. Arbetet är påbörjat. 91

16.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

17. Hur många av de befintliga vattenskyddsområdena behöver revideras för att uppnå ett tillfredsställande skydd?

Ange antal inom kommunen:	11
Ange antal delade med andra kommuner:	Inga svar

17.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Arbetet är påbörjat enligt plan.

17.2 Om ni inte arbetar med revidering av vattenskyddsområden, var god kommentera:

Inga svar

Åtgärd 5e

18. Hur många av kommunens aktiva vattentäkter har tillstånd för vattenuttag?

Ange antal:	3
-------------	---

18.1 Pågår eller planeras arbete med att säkerställa tillstånd till vattenuttag för kommunens vattentäkter?

Ja

18.2 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

18.3 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Övrigt/Annat

Arbetet sker i samband med att vattenskyddsområdena omarbetas.

92

Del 3. Fysisk planering (åtgärd 5d, 6)

19. Har kommunen inarbetat den regionala vattenförsörjningsplanen i översiktsplanen enligt åtgärd 5d?

Nej

19.1 Hur används den regionala vattenförsörjningsplanen i kommunens översikts- och detaljplanering?

	Ja	Nej
Som ett tematiskt tillägg till gällande översiktsplan	☐	☒
Som en fristående del som ger underlag till översiktsplanen	☒	☐
Som en ingående del av kommunens VA-plan	☐	☐
Som en fristående del som ger underlag till kommunens VA-plan	☒	☐
Genom en vattenöversikt	☐	☐
Genom en vattenplan	☒	☐
Annat (ange vad) Ja, med en kommunal vattenförsörjningsplan	☒	☐

19.2 Om nej på fråga 19, kommentera gärna.

Den nyaste regionala vattenförsörjningsplanen är inte inarbetad i gällande ÖP. Den föregående versionen är inarbetad.

20. Har kommunen genomfört en miljöbedömning av översiktsplanen där ni tagit med miljökvalitetsnormer för vatten?

Ja

20.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Till översiktsplanen har en konsekvensbeskrivning tagits fram som bl.a. tar upp MKN för vattenförekomster i kommunen.

93

20.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

21. Har kommunen tagit hänsyn till åtgärdsbehov som finns i VISS för de vattenförekomster som berörs av översiktsplanen?

Ja

21.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Genom att man i ÖP beskriver de vattenförekomster som inte erhållit god kemisk eller ekologisk status och vilka miljöproblem och åtgärder som behövs för att uppnå god status.

21.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

22. Har kommunen tagit hänsyn till miljökvalitetsnormerna för vatten för vattenförekomster och avrinningsområden som berörs av översiktsplanen?

Ja

22.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Genom att man i ÖP beskriver de vattenförekomster som inte erhållit god kemisk eller ekologisk status och vilka miljöproblem och åtgärder som behövs för att uppnå god status.

22.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

23. Har kommunen gjort andra insatser kopplade till arbetet med gällande översiktsplan för att följa miljökvalitetsnormerna för vatten?

94

Nej

23.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Inga svar

23.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

24. Har kommunen gjort andra insatser kopplade till detaljplanearbetet för att följa miljökvalitetsnormerna för vatten?

Ja

24.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

För större detaljplaner som berör vattenförekomster tas dagvattenutredningar fram som föreslår åtgärder i plan för att följa upp MKN för vatten.

24.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

Del 4. Dagvatten och Vatten- och avloppsvattenplaner (åtgärd 7, 8)

25. Har kommunen en vatten- och avloppsvattenplan i enlighet med åtgärd 7?

Ja

25.1 Om ja (alternativt att planen är under framtagande), har kommunen tagit hänsyn till miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster vid framtagandet av vatten- och avloppsvattenplanen?

Ja

25.2 Om ja, förklara kortfattat hur:

Vi tittade på kriterier och klassade utifrån det samt använde oss av VISS.

95

25.3 Om ja, vilken omfattning har planen?

Vattenförsörjning för hela kommunen

25.4 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

26. Har kommunen en plan, strategi, policy eller liknande för hantering av dagvatten i syfte att begränsa utsläpp till vattenmiljöer? Planen kan ingå i en VA-plan eller vara fristående.

Ja

26.1 Kommentera hur ni arbetar med detta samt länka till planen/strategin/policyn:

Som en del av VA-planen. Dagvattenhantering. Används flitigt. □

<https://kommun.varnamo.se/bygga-bo-miljo-och-trafik/vatten-och-avlopp-va/ny-va-plan.html>

26.2 Om ja, har miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster beaktats vid framtagandet av dagvattenplanen/strategin/policyn?

Ja

26.3 Om ja, förklara kortfattat hur:

Vid rening av dagvatten har MKN för förekomster tagits hänsyn till.

26.4 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges).

Inga svar

27. Är det något utöver det som framkommit i enkäten som ni vill framföra om arbetet med vattenförvaltning i er kommun?

96

Inga svar

28. Till nästa förvaltningscykel avser vattenmyndigheterna förändra arbetet med återrappporteringen och se över frågorna i förhållande till de nya åtgärdsprogrammen. Vi vill därför gärna ha era synpunkter och idéer. Skriv gärna ner tips och idéer inför det arbetet.

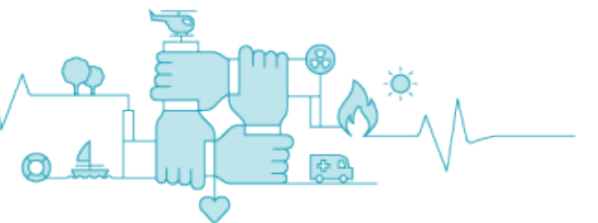
Inga svar

28.1 Vill ni vara med i en referensgrupp för att omarbeta återrappporteringens nya frågor? Vattenmyndigheterna kommer i så fall eventuellt kontakta er.

Inga svar

Uppdrag anskaffning av boende för skyddsbehövande

- Fram till lagstiftning 1 juli



Migrationsverket har fått i uppdrag att:



Strategi för jämn fördelning för boenden för skyddsbehövande fram till juli

99

1: 

2: 

3: 

4: 

Juli

5: 

MIGRATIONSVERKET

Ta fram fördelningstal på läns- och kommunnivå utifrån fördelningsnyckel.



Överlämna till länsstyrelserna för dialog av fördelningstal på kommunnivå



Anskaffning av platser utifrån fördelningstalen och länsstyrelsernas inventering i dialog med berörda kommuner.



Användning av boenden – skyddsbehövande flyttar in.



Skyddsbehövande kan bo kvar i kommun.

Migrationsverket avslutar avtal och överlämnar till kommun i möjligaste mån.

LÄNSSTYRELSENA

Länsstyrelsernas samordningskansli skickar information om processen samt fördelningstal på läns- och kommunnivå till LST21.

Länsstyrelserna bjuder in kommuner för presentation och dialog av fördelningstalen på kommunnivå.



Senast 29 april skickar länsstyrelserna in förslag fördelningstal på kommunnivå till Migrationsverket.
Hantering av mottagande av nyanlända enl. kommunalen sker parallellt.



Migrationsverket anskaffar boendeplatser i dialog med kommunerna.

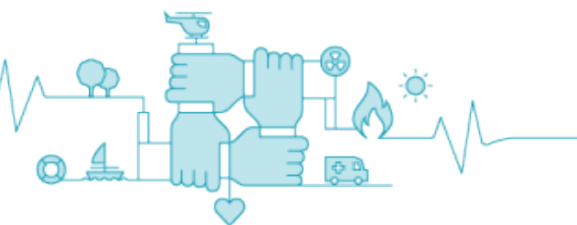


Migrationsverket placerar skyddsbehövande i boende.

Fastställande av fördelningstal enl. lag
- Rutin utifrån lagen
- Hantering av mottagande av nyanlända enl. kommunalen sker parallellt.

Län	Fastställd länsfördelning för mottagande av skyddsbehövande t.o.m. juni 2022, baserat på scenario om 76 000 skyddsbehövande	Skyddsbehövande ukrainare med beviljade uppehållstillstånd enligt massflyktsdirektivet 2022-04-12
Blekinge län	1 104	348
Dalarnas län	2 455	295
Gotlands län	540	128
Gävleborgs län	1 869	326
Hallands län	2 974	750
Jämtlands län	1 184	123
Jönköpings län	2 882	425
Kalmar län	1 941	570
Kronobergs län	1 232	571
Norrbottnens län	2 408	868
Skåne län	9 506	3 027
Stockholms län	16 644	8 451
Södermanlands län	1 938	841
Uppsala län	2 796	809
Värmlands län	2 299	324
Västerbottens län	2 371	292
Västernorrlands län	1 490	859
Västmanlands län	1 697	827
Västra Götalands län	13 197	3 392
Örebro län	2 134	1 052
Östergötlands län	3 339	913
Totalt	76 000	25 191

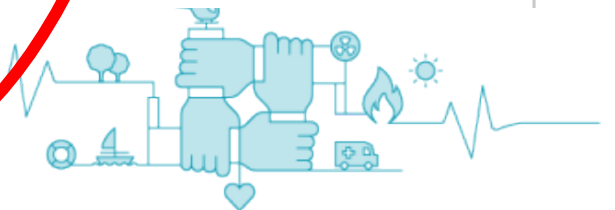
1. Det totala läns-talet (2882) är fastställt
2. Bygger på huvudscenario på 76 000. Avräkning sker utifrån de som redan bor i länet
3. I dagsläget ordnar ca 70% eget boende – kan bli lägre (53%) och skifta mellan kommuner
4. I dagsläget är ca 37% barn
5. Det redan fastställda kommuntalen enligt bosättningslagen gäller utöver dessa tal. 255 personer för 2022
6. Boenden enbart för flyktingar enligt massflyktsdirektivet



Förslag
kommunal utifrån
faställd
länsfördelning

Redan
boende ¹⁰¹
personer i
kommunen
12/4 -
avräknas

Jönköpings län	Aneby	58	10
	Gnosjö	80	27
	Mullsjö	84	7
	Habo	157	11
	Gislaved	252	36
	Vaggeryd	132	19
	Jönköping	1 123	107
	Nässjö	195	30
	Värnamo	300	26
	Sävsjö	61	25
	Vetlanda	188	38
	Eksjö	135	64
	Tranås	117	25



Region Jönköpings län

Remiss av förslag till regional transportplan 2022-2033 (RJL 2021/1077)

Region Jönköpings län fattade den 14 december 2021 beslut om att skicka ut sitt förslag till regional transportplan (RJL 2021/1077) på remiss till berörda aktörer. Den regionala transportplanen för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor och visar hur dessa medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet under perioden.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Mest medel avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Planen innehåller också medel för standardhöjning av hållplatser, investeringsbidrag till enskilda vägar, driftsbidrag till ickestatliga flygplatser och elektrifiering av de regionala järnvägarna.

Värnamo kommun lämnar härmed följande yttrande

Generella synpunkter, bibehållen funktionalitet och planeringsförmåga kring utvecklingen
Värnamo kommun ser att utvecklingen av transportinfrastrukturen är nära sammankopplat med arbetet mot en hållbar samhällsutveckling, inklusive kollektivtrafik och tillgängligheten för näringsliv och arbetsmarknad. Alla resor är viktiga, oavsett om de sker i staden, tätorten eller på landsbygden och oavsett vilket trafikslag som används. En övergripande helhetssyn är nödvändig, utifrån ett "hela resan perspektiv" som också inkluderar olika kombinationsresor. Syftet med Jönköpings läns regionala utvecklingsstrategin är att långsiktigt skapa Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar och som ger en god livsmiljö för alla invånare i länet. Vår vision för kommunen – Värnamo – den mänskliga tillväxtkommunen, 40 000 invånare 2035 – taktar i denna och är det grunddokument som alla planer och arbete utgår ifrån här dagligdags. Vi ser att förslagen på både regional och nationell plan i stort stärker detta, men att en del åtgärder dröjer för länge eller är osäkra.

Värnamo kommun ser risken för att planen innehåller otillräckliga medel, kostnadsökningar samt att det verkar saknas utrymme för nya investeringsåtgärder som kan behövas beroende på utvecklingen. Planen ser inte ut att kunna säkerställa tillräckliga och nödvändiga medel för

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr: KS.2022.210

att upprätthålla dagens funktionalitet, balansen med insatser för landsbygden eller att åtgärda det eftersatta underhållet för både väg- och järnvägssystemet. Risken är att det dessutom blir sämre på sikt med både otillräckliga medel och kostnadsökningar vilket medför konsekvenser för både kollektivtrafiken och näringslivets transporter, inte minst på de mindre statliga vägarna. Det är viktigt att bevaka och kontrollera kostnadsutvecklingen.

För Värnamo kommun och grannkommunerna som utgör den viktiga Gnosjöregionen med drygt 7 000 företag, är det finmaskiga vägnätet av särskild stor betydelse då en stor andel av företagen verkar i tillverkningsindustrin med god tillväxt och hög exportandel. De tillverkande företagen ligger inte bara i centralorterna utan i flertalet mindre tätorter och landsbygd och är beroende av transporter och en god och intakt väginfrastruktur. Dessa vägar tenderar att få låg eller lägst prioritet vid prioritering av drift och underhållsinsatser och skulle således påverka framkomligheten negativt. Underhåll och vidmakthållande av befintlig infrastruktur måste vara prioriterat och här behöver man fundera på om extra medel behöver tillföras för detta.

För att säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur som den regionala utvecklingsstrategin ska främja vill Värnamo kommun dock påtala vikten av flexibilitet och planerings- och handlingsförmåga inte minst på regional nivå. Det sker redan nu en snabb tillväxt på flertalet håll i länet; längs olika stråk och områden med t ex nyetableringar av både verksamhetsområden och verksamheter/företagsetableringar (t ex längs E 4:an mellan Jönköping och Värnamo) och som kan komma att bli ytterligare fler (ex. en anstalt 2 etablering för Kriminalvården i länet, logistikanläggningar m fl.) inom de närmaste åren. Den regionala planen måste anpassa länets infrastruktur till framtidens faktiska krav och behov.

Beslutade satsningar, regionala järnvägar och stationslägen

Värnamo kommun är övertygad att tidigare beslutade satsningar kvarstår och genomförs i kommande regionala transportplan såsom elektrifieringen av Y-et, förbifart Bor, mötesseparering Ulås-Bredasten, GC Forsheda-Värnamo samt nydragningen Byarum-Tenhult.

Vi anser att fortsatta satsningar på de regionala järnvägarna och att de färdigställs enligt gällande tidplan är viktiga och kommer att vara till nytta för hela regionen. Värnamo kommun ser stor betydelse av att knyta samman länets järnvägsnät i en och samma driftsform där sträckan Jönköping/Nässjö-Värnamo utgör ryggraden för att kompetensförsörja både inom och angränsande regioner.

Värnamo kommun ser också att det är en nödvändighet att ett av regionens största arbetsplatsområden ansluts med nytt stationsläge vid A6/Ryhov på Jönköpingsbanan. Denna station får ett strategiskt läge, handels- och verksamhetsområde samt Länssjukhus, dit allt från Växjö, Sävsjö, Nässjö, Alvesta, Värnamo, Falköping, Skövde m.fl. framledes kan resa på så konkurrenskraftiga restider, lägre än 1,0 mot bilen, vilket skapar förutsättningar för märkbart minskat bilåkande mellan nämnda orter och A6/Ryhov området. Stationen kommer sannolikt även bidra till att attraktiviteten ökar även för resor längre bortifrån än nämnda orter.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr: KS.2022.210

Värnamo kommun anser att frågan om placeringen av en möjlig stationslösning på nydragningen Byarum-Tenhult bör genomlysas då industriområdet Torsvik/Stigamo därigenom skulle få radikalt förbättrade förutsättningar att kompetensförsörja genom ett större upptagningsområde.

Anslutande infrastruktur till investeringsobjekt, trafiksäkerhetsåtgärder och uppföljning

Värnamo kommun ser vikten av att de delar av länet som inte får direkt anslutning till de stora investeringsprojekten (te x kommande nya stambanor), möjliggörs goda förutsättningar att ta sig till och från de största centralorterna. Detta kan bl.a. ske med goda kommunikationer på vägnäten genom att i största möjliga utsträckning återgå till 90 km/h på de vägar som tidigare haft 90 km/h. Den hastighetsöversyn som pågår på vissa av länets vägar som innebär eller kommer att innebära sänkt hastighet måste upphöra. I stället för att sänka hastigheten bör tillräckliga medel avsättas för trafiksäkerhetsåtgärder som innebär antingen oförändrad eller höjd hastighet. Det är givetvis viktigt med trafiksäkerheten men närbarhet och restider är avgörande för att en levande landsbygd ska vara möjlig i andra änden. Behovet är även belyst och påtalat i vårt yttrande över den nationella planen.

Vad som också blir nödvändigt när de nya stationernas placeringar är gjorda, är att den viktiga anslutande infrastrukturen planeras, uppgraderas och anpassas för att möjliggöra direkta och smidiga anslutningar till de nya stambanorna för att få till stånd de tänkta effekterna och nå ut till andra kommunerna och orterna i länets yttre delar.

Slutligen ser Värnamo kommun positivt på att planen innehåller ökad uppföljning och utvärdering av dess genomförande.

Värnamo kommun

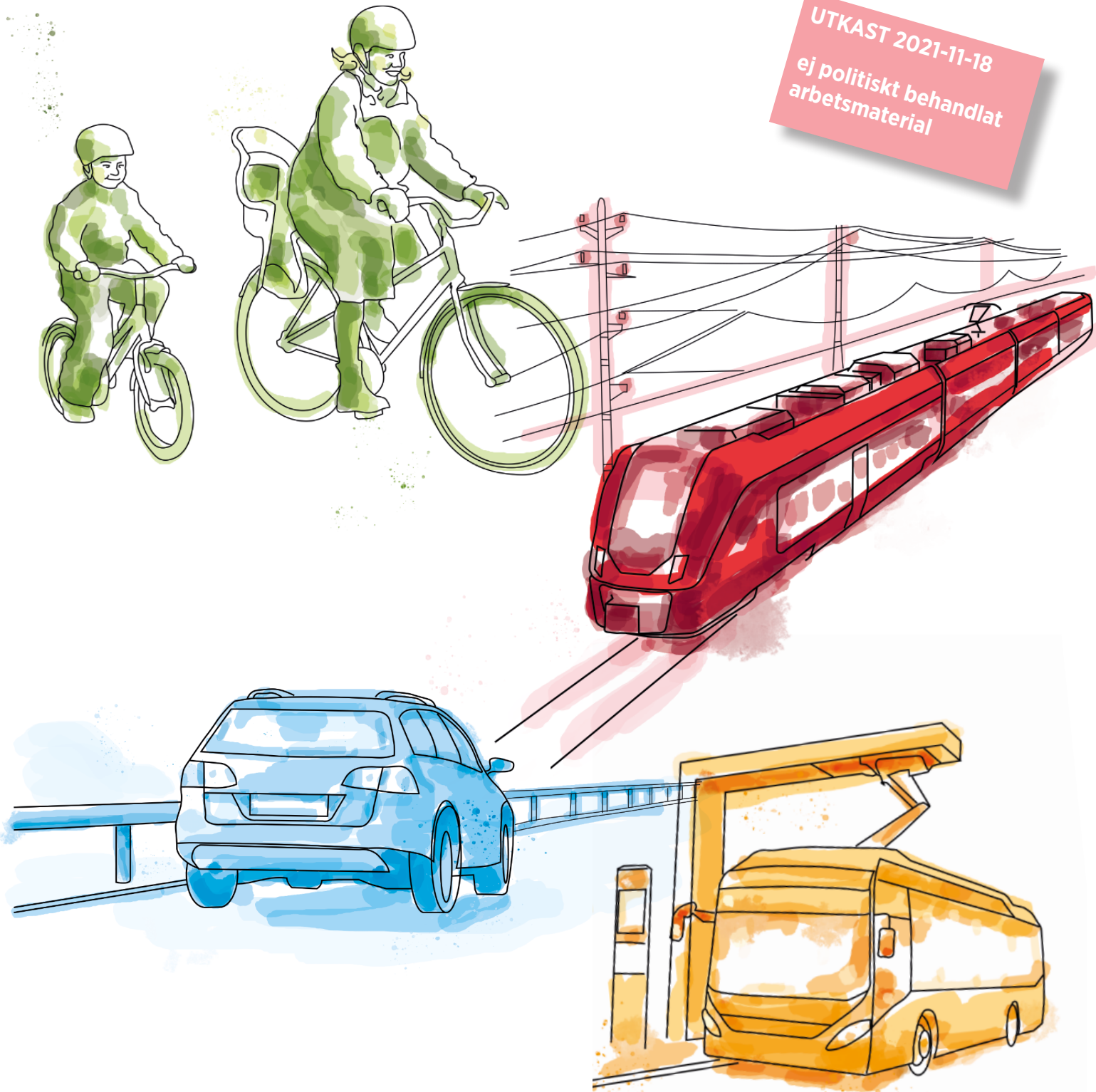


Fredrik Swärdh
Strateg för tillväxt och expansion

REGIONAL TRANSPORTPLAN¹⁰⁵

Jönköpings län 2022 - 2033

UTKAST 2021-11-18
ej politiskt behandlat
arbetsmaterial



Ida: Info om vem som gjort
vad, remisstid etc

Förord

Justeras (Stambanor,
förstorade
arbetsmarknadsregioner,
RUS

Region Jönköpings län ansvarar för de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i Jönköpings län. I uppdraget ingår att utifrån regeringens direktiv upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur - eller en regional transportplan som dokumentet förenklat kallas.

Att vi har en fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning både för att pussla ihop vårt eget dagliga liv och för ett väl utvecklat och sammanhängande samhälle i stort. Transportinfrastrukturen måste ständigt underhållas och utvecklas; inte för infrastrukturens egenvärde utan för att möta samhällets förändrade mål och behov. En växande befolkning driver behovet av resor och ökande transporter vilket transportsystemet måste hantera samtidigt som utvecklingen ska ske med ett ökat hänsynstagande och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Utvecklingen av infrastrukturen är ett medel för att förändra samhället och möta uppkomna eller förväntade trender och behov utifrån de ramar som anges i politiska mål och långsiktiga beslut. Att förändra och ställa om transportsystemet tar lång tid och kräver stora resurser. Region Jönköpings län kan tyvärr konstatera att tillgängliga medel i den regionala transportplanen inte räcker för att nå alla högre satta mål och ambitioner.

Framtagandet av den regionala transportplanen har präglats av ett högt tempo. Regeringens infrastrukturproposition beslutades av Riksdagen i juni 2021 och Region Jönköpings län fick kort därefter direktiv om åtgärdsplanering, vilket är det formella uppdraget att ta fram en ny plan. Processen med framtagandet av den regionala planen har skett parallellt med framtagandet av den nationella planen, detta för att underlätta en helhetssyn i diskussioner och prioriteringar av angelägna åtgärder i länet. I Jönköpings län har diskussionerna bland annat berört frågor som behovet av satsningar på de regionala järnvägarna för att ytterligare kunna utveckla länets tågtrafik och behovet av en utvecklad infrastruktur för att möjliggöra mer cykling.

Grunden till den regionala transportplanen är väl förankrad genom att de långsiktiga prioriteringar som har gjorts ligger fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Marcus Eskdahl

Ordförande i Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Läsanvisning

108

Dokumentet är uppbyggt i en sekvens där inledande kapitel anger förutsättningarna för det slutliga förslaget till regional transportplan.



1. Bakgrund Avsnittet redogör för vad en transportplan är, hur de formella processerna kring inriktningsplanering och åtgärdsplanering ser ut samt hur planen tar avstamp i nationella och regionala mål

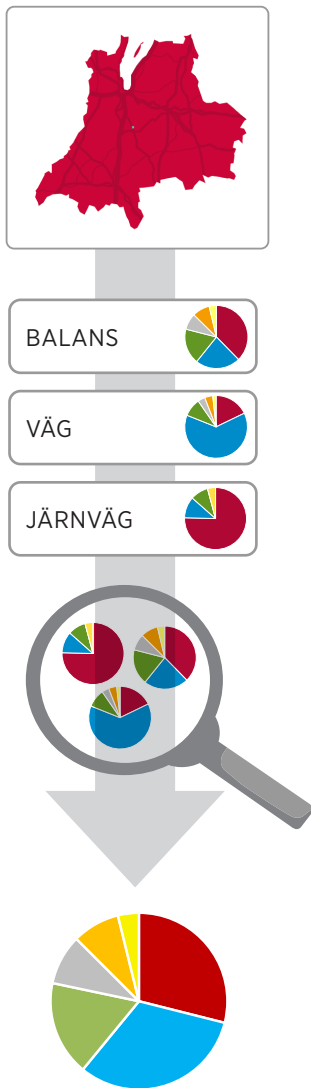
2. Förutsättningar och behov Här beskrivs de specifika förutsättningar som Jönköpings län har och vilka behov vi ser kopplat till den regionala transportinfrastrukturen.

3. Strategier I kapitlet redovisas tre olika planalternativ grundade på alternativa strategier för att möta våra regionala transportbehov.

4. Sammanfattning av konsekvensbeskrivning I kapitlet beskrivs samlat hur respektive planalternativ påverkar miljöaspekter samt samhällsekonomi och regional utveckling.

5. Planförslag Kapitlet redogör för det valda förslaget till regional transportplan. Planförslaget beskrivs utifrån sex olika åtgärdsområden och lyfter också specifika brister som Region Jönköpings län ser som prioriterade att utreda under planperioden samt hur genomförandet av planen förväntas ske.

Bilaga: Fullständig konsekvensbeskrivning I den fullständiga konsekvensbeskrivningen ges en komplett beskrivning av de olika planalternativens påverkan på fokusområdena för miljö samt samhällsekonomi och regional utveckling.



Flödesschemat ovan visar plandokumentets upplägg och illustrerar samtidigt processen med att ta fram ett förslag till regional transportplan.

Innehåll

109

Förord	3	5. Planförslag	43
Läsanvisning	4	Järnvägsinvesteringar	
Innehåll	5	Större vätgårder	
Sammanfattning	6	Gång- och cykelinvesteringar	
1. Bakgrund	8	Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet	
Planering av infrastrukturåtgärder		Kollektivtrafikåtgärder	
Nationella mål med stor påverkan på planens utformning		Bidrag	
Regionala mål med stor påverkan på planens utformning		Regionala utredningsbehov	
Sydsvenska mål med stor påverkan på planens utformning		Genomförande av Regional transportplan	
Megatrendernas påverkan på transportsystemet i Jönköpings län		Uppföljning av planens genomförande	
2. Länets förutsättningar och behov	17	Investeringsåtgärder i Nationell plan	
Övergripande beskrivning av länet		Fullständig konsekvensbeskrivning	61
Länets transportsystem		Utgångspunkter	
3. Strategier	31	Fokusområde Klimat	
Alternativa strategier för transportplan		Fokusområde Hälsa och livskvalitet	
Låsningar i gällande transportplan		Fokusområde landskap	
4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning	34	Fokusområde Resurshushållning	
Utgångspunkter		Fokusområde Samhällsekonomi och regional utveckling	
Sammanfattning av bedömda konsekvenser			

Sammanfattning

110

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som rv 27 förbi Bor och järnvägarna Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö och Nässjö-Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar och driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

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

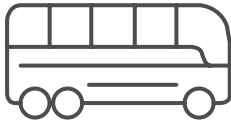
	Total- kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		50	196	388	634	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Yet) ¹	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov ¹	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar ²	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580 ³	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	144		71	73	144	
Större vägatgärder		213	52	124	389	
Rv 27 förbi Bor ²	279	187	22		187	
Rv 27 Ulås-Bredasten ²	74	28	28		52	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		109	78	120	307	
Längs regional statlig väg ²		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		42	36	63	141	
Kollektivtrafikåtgärder		36	48	66	150	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		17	15	31	63	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		467	425	792	1 684	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till Nationell plan, undertecknat finansieringsavtal

2 Samfinansieras ur pott i Nationell plan

3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

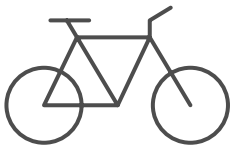
Förslag till regional transportplan 2022-2033



150 mnkr ska användas till kollektivtrafikåtgärder på regionalt statligt och kommunalt vägnät.

Åtgärderna ska göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.

141 mnkr ska användas till åtgärder för att höja trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät. Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och förbättrar säkerheten på mer trafikerade 80-vägar.



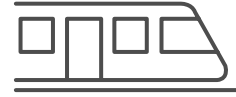
157 mnkr avsätts för byggande av gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar. Grovt uppskattat kan detta innebära cirka 25 kilometer ny cykelväg i länet.

150 mnkr tilldelas statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät. Denna pott kan ge mycket god utväxling för att stärka förutsättningarna för cykling i länets tätorter.

32 mnkr sätts av för investeringsbidrag till enskilda vägar

Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

31 mnkr ges i driftsbidrag till Jönköpings flygplats, som fyller en viktig funktion för länets tillgänglighet.



En ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult samt elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.

En ny mötesstation vid A6/Ryhov ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.

Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö - Eksjö

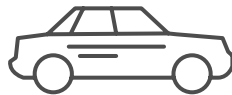
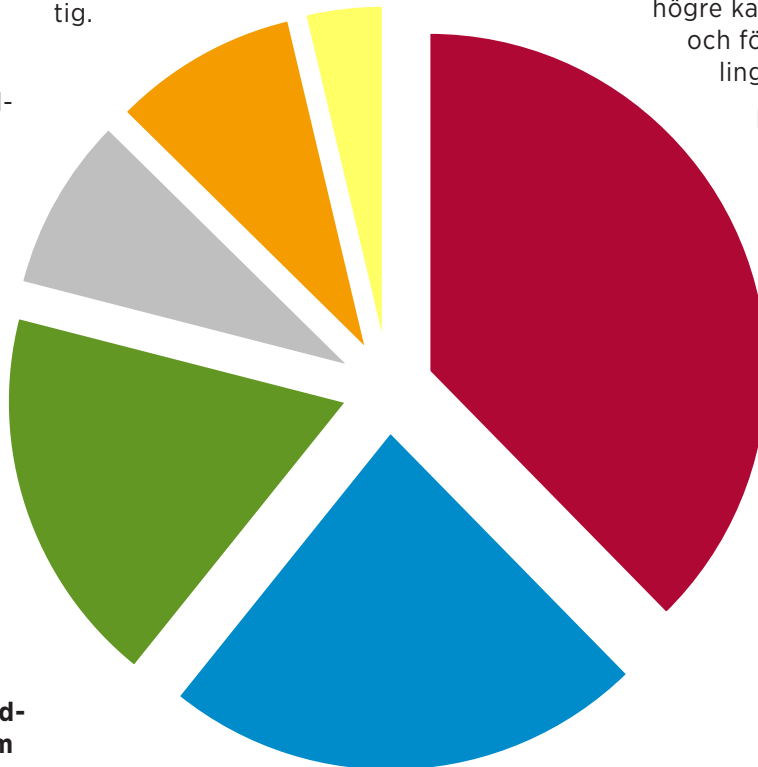
möjliggör ett mer effektivt nyttjande av RJL:s nya tågflotta.

Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan

möjliggör längre tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Plankorsningsåtgärder på Vetlandabanan

ger en mer robust trafikering och säkrare trafikmiljö.



Byggnationen av **Rv 27 förbi Bor** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och bättre tätortsmiljö utmed ett regionalt viktigt stråk.

Mötesseparering av Ulås - Bredasten på Rv 27 ger en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet i samma stråk.

Omsträckning av **Lv 842 förbi Tenhult** förbättrar vägens framkomlighet och miljön inne i Tenhult.

Planen möjliggör en byggstart för **mötesseparering av Rv 27 Bredaryd - Anderstorp** vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.

1. Bakgrund

112

INNEHÅLL TRANSPORTPLANER

Nationell transportplan

- drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet,
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar (E4, Rv40 och Rv26 i Jönköpings län)
- medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal,
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länstransportplanerna.

Regional transportplan

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
- driftsbidrag för icke statliga flygplatser samt investeringsstöd till enskilda vägar.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder i Nationell plan. Detta benämns *samfinansiering* och är aktuellt för denna plan.

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

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

Detta betyder att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; i allmänhet finns det inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt.

Det är också en utmaning att ha tillräckligt med planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel. Det är därför viktigt att planen är strategisk i att lyfta brister för utredning för att regionen ska ha möjlighet att prioritera in dem som åtgärder vid nästkommande planrevidering.

För icke namngivna objekt (< 50 mnkr) är planeringscyklerna inte lika långa, det är därför möjligt att arbeta med bristinventeringar och tidiga utredningar mer löpande under planperioden - det är dock fortfarande väldigt viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

PLANERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Långsiktig ekonomisk planering av statlig transportinfrastruktur

Nationell och regional plan

Den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker på uppdrag av Regeringen och ska bedrivas i enlighet med förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

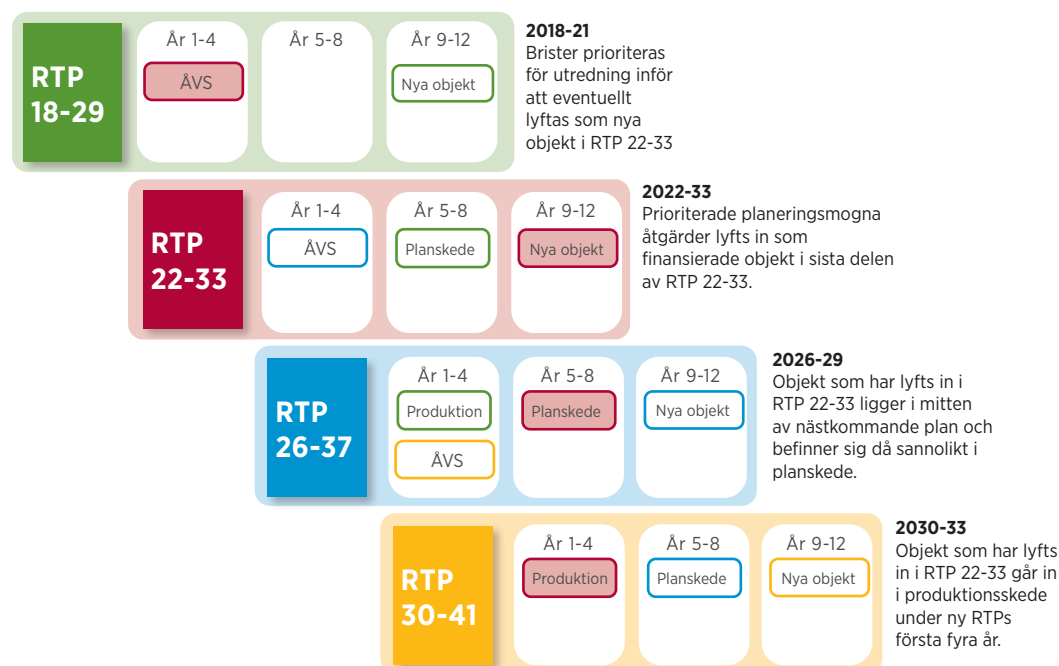
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet. Upplägget med det delade ansvaret för den samlade transportplaneringen ger Region Jönköpings län möjlighet att ge länsplanen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet.

Rullande planering

Transportplanerna omfattar i allmänhet tolv år och de aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Eftersom planerna löper över så lång tid behöver de vara både långsiktiga och flexibla.

Den första delen av en planperiod är i allmänhet mer konkret och omfattar åtgärder som är mer planeringsmogna - det vill säga längre komna i planeringsprocessen. De sista åren under en planperiod kan omfatta brister och behov som behöver utredas mer enligt Trafikverkets fyrstegsprincip innan de är möjliga att definiera som konkreta åtgärder.

Större objekt innebär låsningar i planer: för att de ska vara möjliga att genomföra krävs det många gånger att medel avsätts i plan över tio år innan en åtgärd är genomförd.



Bilden visar hur den långsiktiga planeringen rullar över tid: från det att en större brist börjar utredas tills dess att den är genomförd som åtgärd tar det i allmänhet mer än tio år och bristen/åtgärden hinner vara med i fyra olika transportplaner!

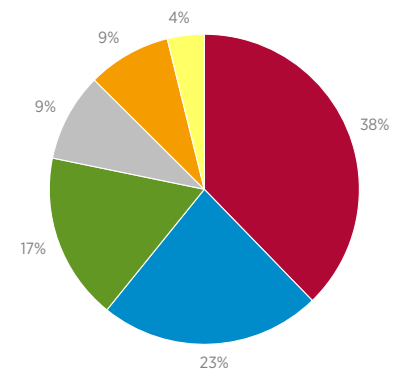
Låsningar i gällande regional transportplan för 2018-2029

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktraktar respektive objekt i de flesta fall en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

Järnvägsinvesteringar I gällande plan är 300 mnkr avsatta för samfinansiering av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping. Medlen ligger fördelade på åren 2021-2029. Sedan planen fastställdes har åtgärden påbörjats.

I gällande plan finns även 220 mnkr fördelade på en pott för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor. Under planperioden har åtgärden elektrifiering Nässjö-Eksjö påbörjats.

Större väginvesteringar Gällande plan omfattar fem större vägprojekt varav två är färdigställda (Rv 32 Sunnerånga-Marbäck samt Rv 32 Traneryd-Tranås S). Åtgärden Rv 27 förbi Bor var planerad att byggstartas under 2021 men har drabbats av förseningar och kommer sannolikt inte att gå in i produktion förrän 2023. Delen Ulås-Bredasten har ej beställts utan kommer att hanteras som ett eget objekt och har påbörjats under 2021. Åtgärderna Rv 27 Bredaryd-Anderstorp och väg 842 förbi Tenhult är i gällande plan planerade att påbörjas under perioden 2024-2029.



Regional transportplan 2018-2029

utrymme i plan mnkr

Järnvägsinvesteringar	520
Större väginvesteringar	318
Gång- och cykelinvesteringar	240
Trafiksäkerhet och framkomlighet	127
Infrastruktur för kollektivtrafik	120
Bidrag	53

Regional transportplan 2018-2029

	Kostnads-kalkyl 2018	Tidigare	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Utrymme i plan
Järnvägsinvesteringar			60	150	310	520
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping (Yet) ¹	1 500			110	190	300
Åtgärder för hållbar tågtrafik på reg banor			60	40	120	220
Större vägätgärder			90	80	148	318
Rv 32 Sunnerånga-Marbäck	176	126	50			
Rv 32 Traneryd-Tranås S	40		40			
Rv 27 förbi Bor (inkl Ulås-Bredasten) ²	203			80	55	135
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹	90				60	60
Lv 842 förbi Tenhult	33				33	33
Gång- och cykelinvesteringar			80	60	100	240
Längs regional statlig väg						120
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät						120
Trafiksäkerhet och framkomlighet			37	21	69	127
Kollektivtrafikåtgärder			35	30	55	120
Längs regional statlig väg						60
Medfinansiering						60
Bidrag			13	13	27	53
Investeringsbidrag till enskilda vägar						28
Driftsbidrag icke statliga flygplatser						25
Totalt			315	354	709	1 378 mnkr

Planens ram baseras på det belopp som angavs i regeringens direktiv och Trafikverkets justering utifrån tidigare upparbetning har inte beaktats eftersom det kom efter planens fastställelse. Trafikverkets beslut om justering innebär att planens totala ram minskade med cirka 100 mnkr.

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till Nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansiering nat plan 1/3

Inriktningsplanering

Själva processen med att ta fram nya transportplaner inleds med att Regeringen ger Trafikverket och ibland andra myndigheter i uppdrag att ta fram ett *inriktningsunderlag* för kommande planperiod. Underlaget beskriver möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling och utgör grunden för kommande infrastrukturproposition.

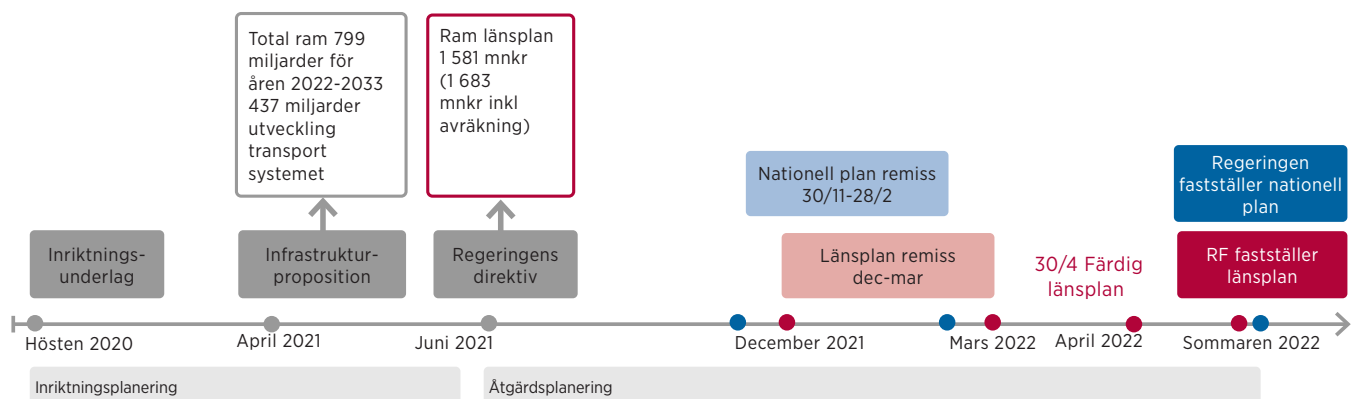
I *propositionen* som presenterades i april 2021 och beslutades av Riksdagen i juni 2021 anges preliminära ramar för den nationella transportplanen. Riksdagen fattar beslut om den totala ekonomiska ramen.

Direktiv för åtgärdsplanering

Direktiv för åtgärdsplanering tas fram av Regeringen och ger planupprättarna uppdraget att ta fram planer. Direktiven anger ekonomiska ramar och övergripande inriktning för transportplanerna. Direktiven för åtgärdsplanering tillkännagavs i slutet av juni 2021.

För kommande planperiod har Jönköpings län fått en ram om 1 581 miljoner kronor. Dessa medel har fördelats jämt över planperiodens tolv år. Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

Direktiven anger att transportplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas.



Regional förankringsprocess för transportplaner

Under hela processen från samråd av inriktningsunderlag till färdigt planförslag har Region Jönköpings län haft en löpande dialog med länets kommuner och Trafikverket via följande fora och nätverk:

Politisk förankring

Politisk referensgrupp är sammansatt av ordförande i Regionstyrelsen, TIM-nämndens presidium samt utsedda representanter från kommunstyrelserna i Vetlanda, Värnamo och Jönköping (vilka i sin tur företräder länet som helhet). Referensgruppen har träffats kontinuerligt för att skapa politisk förankring för både prioriteringar till nationell plan och innehållet i regional transportplan.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) fattar beslut om remiss av den regionala transportplanen och lämnar förslag till regionfullmäktiges beslut om fastställelse av färdig plan. TIM-nämnden har informerats löpande under planprocessen.

Kommunalt forum utgörs av regionens politiska ledning och länets samtliga kommunstyrelseordföranden. Forat har informerats löpande under hela planprocessen.

Förankring på tjänstepersonsnivå

Regionalt infrastrukturnätverk utgörs av tjänstepersoner från länets kommuner. Möten för information och dialog med nätverket har anordnats cirka en gång i månaden under hela planprocessen. Representanter ur infrastrukturnätverket har bildat en arbetsgrupp kopplat till framtagandet av en regional cykelstrategi, ett arbete som i viss mån har bäring på den regionala transportplanen.

Kommunchefsnätverk består av kommuncheferna i länets kommuner. Nätverket har informerats löpande under hela planprocessen.

Trafikverket Region Syd Region Jönköpings län har haft täta avstämningar med Trafikverket på länsnivå och har även deltagit vid de löpande möten som organiserats inom TrvSyd (som omfattar länen Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Skåne).

Avgränsningssamråd för konsekvensbeskrivning

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Regionalt seminarium

Med anledning av det pågående upprättandet av ny regional transportplan anordnade Region Jönköpings län ett regionalt seminarium med fokus på transportinfrastruktur och samhällsplanering augusti 2021. Seminariet hade cirka 80 åhörare från såväl offentlig som privat sektor.

ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag
- Tar fram förslag till proposition
- Beslutar om direktiv
- Beslutar om innehållet i Nationell plan och ramarna för länsplanerna

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition

Trafikverket

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

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

- Tar fram förslag till regional transportplan
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportplan

FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Transportplaner omfattar framförallt medel kopplat till steg 3 och 4-åtgärder.

1. Tänk om Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

FINANSIERINGSTYPER

Med **medfinansiering** avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur med medel utöver den regionala eller nationella planen.

Statlig medfinansiering innebär att kommuner eller regioner kan ansöka om statliga medel ur den regionala planen för att genomföra åtgärder av kollektivtrafikanläggningar eller åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet. Ett exempel på detta är medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar.

Samfinansiering innebär att objekt finansieras ur både nationell och regional plan - till exempel att medel ur regional plan används till att finansiera en del av namngivet objekt i nationell plan.

Fysisk planering av åtgärder

Utredningar av brister i transportsystemet

Det första steget i den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder är att definiera och prioritera en brist för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). ÅVSen utreder transportslagsövergripande vilka typer av åtgärder som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov och är ett krav för att ett större infrastrukturprojekt ska vara aktuellt för att ingå i nationell eller regional plan. Syftet med ÅVSen är att avgöra vad som ska göras för att lösa transportbehovet och de utgår alltid från **fyrstegsprincipen**, vilket betyder att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet provas stegvis.

Genomförande av åtgärder

När medel avsatts för en åtgärd i transportplan och en beställning av åtgärden gjorts kan Trafikverket påbörja åtgärdens genomförande.

Investeringsåtgärder i det statliga transportsystemet planeras och utförs av Trafikverket. Trafikverkets investeringsverksamhet är en ren beställarorganisation vilket betyder att samtliga projektskeden projektleds av Trafikverket men handlas upp och utförs av konsult- respektive entreprenadföretag. Från det att en åtgärd beställs till dess att den är färdig att öppna för trafik kan det, beroende på projektets storlek och komplexitet, ta från två till över tio år.

Planskede För många åtgärder krävs planläggning enligt väglagen eller lag om byggande av järnväg. I den lagstyrda planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt beaktande av övriga samhällsintressen. I de fall åtgärden innebär betydande miljöpåverkan ska projektet miljöbedömas enligt Miljöbalken.

En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan utföras utan planläggning.

Bygghandlingsskede I bygghandlingsskedet tas tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens eller järnvägens funktion fram. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede I byggskedet genomförs väg- eller järnvägsåtgärden. Väg- eller järnvägsplanen måste ha vunnit laga kraft innan produktion kan påbörjas. Det är i allmänhet i byggskedet som största delen av åtgärdens budgeterade medel nyttjas; en större produktion på väg kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner på ett år, produktionsskedet på järnväg är i allmänhet ännu mer kostnadsdrivande men bärs i allmänhet huvudsakligen av nationell plan.

Åtgärdsvalsstudie

Ca 1-2 år beroende på komplexitet och omfattning.

Vägplan/järnvägsplan

ca 2-5 år beroende på komplexitet och åtgärdens omfattning samt eventuella överklaganden av planen. (Kan ta längre tid vid stora projekt eller ändrad inriktning i projekt)

Bygghandling

Ca 1-2 år beroende på komplexitet och omfattning.

Byggskede

Ca 1-3 år beroende på komplexitet och omfattning. (Kan ta längre tid vid stora projekt)

Genomförande av åtgärd

NATIONELLA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål är viktiga som utgångspunkt för arbetet med långsiktig planering av transportsystemet, vilket tydliggörs i Regeringens direktiv för åtgärdsplanering.

- Den regionala transportplanen lyfter in de transportpolitiska målen både som utgångspunkt för formulerade strategier och som utvärderingsparameter av planalternativ i planens konsekvensbedömning.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

- Miljömålen är inarbetade i transportplanen via de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Klimatmål

Riksdagen beslutade 1 januari 2018 om ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk med uttalade mål om att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

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

Etappmål för trafiksäkerhet

Det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

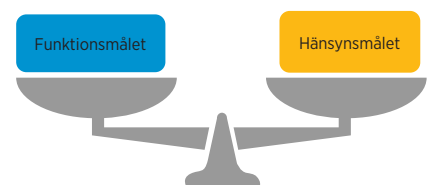
- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett **funktionsmål** som kopplar till tillgänglighet och ett **hänsynsmål** som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.



SVERIGES MILJÖMÅL

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

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

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



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin är den långsiktiga planen för Jönköpings län och är en viktig utgångspunkt för länets arbetet med tillväxt och utvecklingsfrågor.

Den övergripande visionen i RUS är att Jönköpings län ska vara **Sveriges mest hållbara, alltraktiva och tillgängliga region**.

Visionen är nedbruten i sex målområden som i sin tur är indelade i delstrategier. Av de sex målområdena är det framförallt målet **En tillgänglig region: 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

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

REGIONALA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Länets mål för tillgänglig utvecklingskraft i Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I länets regionala utvecklingsstrategi är det framförallt tre delstrategier kopplade till målet om tillgänglig utvecklingskraft som är relevanta att utgå från kopplat till transportplanen. Dessa delstrategier används som underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån RUS har preciseringar av respektive delstrategi gjorts:

Järnvägsförbindelser Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar.

- Länet ska prioritera upprustning av länets befintliga järnvägar och att person- och godstransporter med tåg ska främjas genom transportplaneringen.

Kollektivtrafik Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur.

- Planeringen av transportinfrastruktur ska stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Tillgänglighet Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

- Transportplaneringen ska verka för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmet beskrivning av framtida linjenät i länet¹.

I programmet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2035:

Marknadsandel 25% av de motorburna resorna i länet ska göras med kollektivtrafik i regional och privat regi

Resandemål 78% fler resor ska göras med kollektivtrafik (basår 2018, totalt 40 miljoner resor)

Nåbarhet 85% av länets befolkning ska ha närmare än 1 000 meter till hållplats eller station

Kundnöjdhet/kvalitet 60% av alla länsinvånare och 70% av kollektivtrafikresenärer ska vara nöjda eller mycket nöjda med den allmänna kollektivtrafiken

Tillgänglighet Fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken

Miljö/hållbart samhälle All trafik inom den allmänna kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel och energiförbrukningen per körd personkilometer ska minska med minst 38% (basår 2018)

¹ Se avsnittet "Beskrivning av länets kollektivtrafik i kapitel "Förutsättningar"

SYDSVENSKA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Utgångspunkter för framtida utveckling av infrastruktur

Inom ramen för RSS-samarbetet har tre mål för Sydsveriges transportsystem beslutats. Målen verkar inom ramvillkoret ”ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan” och har som planeringsprincip att skapa förutsättningar för utvecklingskraftiga tillväxtmotorer och stödjande regionala kärnor.

Nationell och internationell tillgänglighet: snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen och kopplingspunkter till södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor samt färdigställande av västkustbanan.

- Målet innebär att ett systemtänk krävs kring hur länets järnvägar och övrig infrastruktur ska uppgraderas för att maximera nyttan av nya stambanor.

Sammanbundet Sydsverige: utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland. Starka stråk genom sydsverige som är länkade med sammanbindande tvärförbindelser.

- Målet betyder att den regionala transportplanen bör sträva efter att stärka länets viktiga stråk.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter: ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

- Målet innebär att planen bör möjliggöra ökad kapacitet i stråk och noder som är särskilt viktiga för godstransporter och sträva efter att flytta över gods från väg till järnväg.

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige har en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken. Syftet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionsappret för kollektivtrafik har sydsveriges regioner formulerat tre mål varav det sista (*samhället*) har störst bäring på den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur:

Resenären Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Trafikeringen Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

Samhället Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE (RSS)

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköping, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring bland annat infrastruktur och kollektivtrafik.

Samarbete sker på politisk och på tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.



MEGATRENDER

Megatrender är stora globala förändringar som sker övergripande i vårt samhälle och som kommer att påverka oss de kommande åren.

ESPAS (European Strategy and Policy Analysis System, 2019) beskriver megatrender som utveckling som redan pågår och som är nästan omöjliga att ändra under det kommande decenniet. Oundvikligen kommer alla efterföljande möjliga framtider att ramas in av dessa trender. Megatrender är identifierade och som med stor säkerhet driver utvecklingen. Megatrender beskrivs på olika sätt av olika aktörer men kan ändå sammanfattas i fyra huvudtrender; **urbanisering och globalisering, digitalisering och klimatanpassning.**

Urbanisering

Globalisering

Digitalisering

Klimatanpassning

Globalisering och urbanisering drivs av ekonomiska förändringar med tilltagande världshandel och globala värdekedjor samt städernas tilltagande betydelse som ekonomiska motorer.

Digitaliseringen har också ekonomiska drivkrafter, men är samtidigt beroende av, och samspelar med teknisk utveckling.

Klimatanpassning kan snarast beskrivas som en politiskt driven trend, men för transportsystemet finns även ekonomiska drivkrafter för effektivare och mindre energikrävande transporter.

Kunskapssamhället innebär att kunskap och andra immateriella värden i allt högre utsträckning är värdeskapande i ekonomin. Med en kunskapsbaserad ekonomi koncentreras befolkningen i allt större utsträckning till städerna, i synnerhet sådana som erbjuder högre utbildning, forskningsmiljöer och som har innovationsförmåga. Urbaniseringen leder till en förändrad demografi i olika delar av Sverige.

MEGATRENDERNAS PÅVERKAN PÅ TRANSPORTSYSTEMET I JÖNKÖPINGS LÄN

De stora förändringarna i samhället går oftast långsamt och är relativt stabila över tid. Megatrenderna påverkar transportsystemet i länet på flera olika sätt.

Digitaliseringen och det växande tjänstesektorer innebär att mer och mer arbete kan utföras på distans vilket innebär att behovet av vardagsresande kan minska vilket går hand i hand med trenden om klimatanpassning. Urbaniseringen drivs av att större arbetsmarknadsregioner ger ett underlag för större branschbredd och en bättre matchning på arbetsmarknaden samtidigt som en större befolkning ger underlag till ett bredare utbud av nöjen och fritidsaktiviteter.

För Jönköpings län är det viktigt att integrera länet i så stora arbetsmarknader som möjligt, inte minst för att minska sårbarheten i de mindre orterna. Digitalisering och klimatanpassning kan under rätt förutsättningar vara samverkande trender, där digitaliseringen möjliggör nya smarta och resurseffektiva transportsätt.

Megatrendernas påverkan på Jönköpings län och hur vi ska förhålla oss till dessa kan sammanfattas i tre punkter att ta i beaktande vid planering av transportinfrastruktur:

Stärk kopplingarna För att uppnå ett tillräckligt stort underlag för fler och växande branscher och företag är det viktigt att koppla samman länet i effektiva transportstråk, dela att koppla samman regioncentrum med kommuncentra och även att koppla samman städerna med deras omland.

- Detta kan göras genom en satsning på att utveckla de största vägstråken så att dessa får en standard som medger god tillgänglighet. Ett snabbt och effektivt kollektivtrafiksystem stärker också kopplingarna i länet. Över längre avstånd är det främst regionaltåg som har störst potential att minska restider och stärka kopplingarna.

Säkerhet och hänsyn Att samhället är tryggt och säkert är en grundläggande faktor. För transportsystemet handlar det dels om att minska olyckorna i transportsystemet men även att minska de negativa nyttor som uppstår i form av buller och utsläpp.

- Att mittseparera de mest trafikerade vägarna är en effektiv trafiksäkerhetsåtgärd liksom att främja tågresandet som i grunden är mycket säkert. Genom att leda trafiken förbi orter kan trafikens negativa konsekvenser för boende minska.

Transportsnålt samhälle Klimatomställningen handlar i grunden om att jordens resurser ska räcka både för dagens befolkning och framtida generationer. Genom en planering som bidrar till ett minskat transportbehov kan tillgänglig infrastruktur nyttjas på ett bättre sätt. En ökad digitalisering ger ökade möjligheter att optimera trafiken så befintlig infrastruktur nyttjas optimalt och nya effektiva beteenden premieras.

- Att kombinera gång-, cykel och kollektivtrafik kan vara både resurs- och yteffektivt. Nya digitala tjänster borde kunna accelerera denna utveckling.

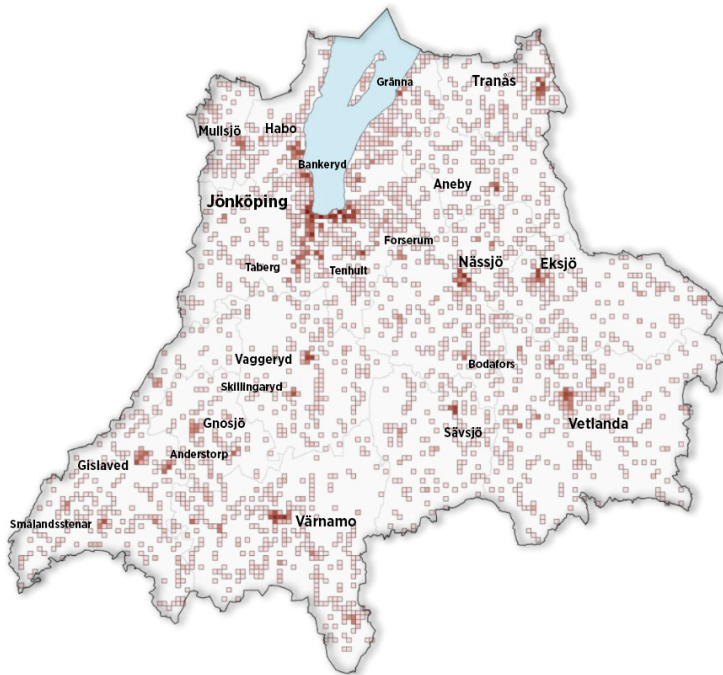
2. Länets förutsättningar och behov

121

ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING AV LÄNET

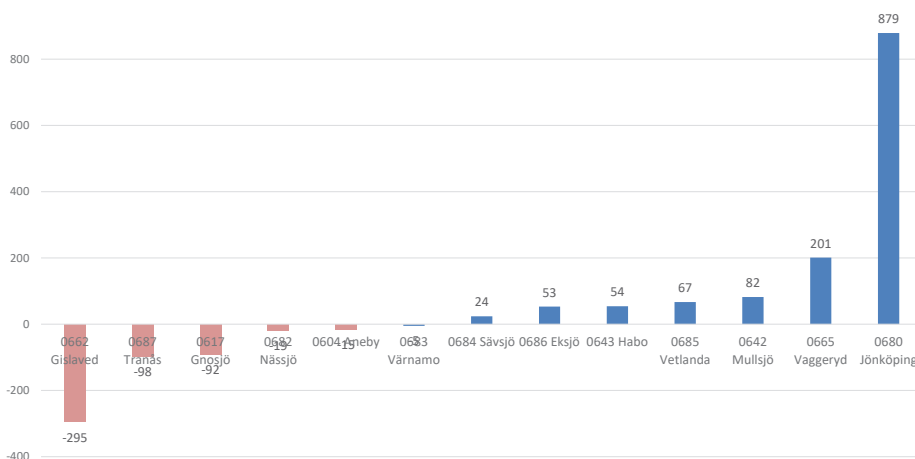
Geografisk fördelning och flyttmönster

Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 361 000 invånare bor ca 40 % i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets cirka 80 tätorter har endast sju tätorter över 10 000 invånare, fler än 70 orter har färre än 2 500 invånare och ungefär 45 tätorter har färre än 500 invånare. 84% av länets invånare bor i tätorter.



Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin relativa andel av länets befolkning åren 2010-2020. Detta är en trend som väntas förstärkas ytterligare under kommande planperiod¹. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos² att öka med 9% från 365 000 personer år 2020 till 400 000 personer år 2035.

	år 2020	Prognos år 2035	Ökning	Invånare kommunhuvudort	Andel boende i tätorter	Antal färdigställda bostäder år 2020
Aneby	6 821	6 879	1%	3 668	62%	11
Eksjö	17 788	18 554	4%	10 864	79%	68
Gislaved	29 635	31 415	5%	10 269	82%	23
Gnosjö	9 614	9 257	-4%	4 472	75%	22
Habo	12 589	15 559	23%	8 516	75%	23
Jönköping	142 427	163 469	15%	100 259	90%	726
Mullsjö	7 385	7 652	5%	5 749	88%	53
Nässjö	31 563	32 879	4%	18 472	83%	51
Sävsjö	11 721	12 035	2%	5 605	75%	14
Tranås	18 903	19 412	2%	14 774	85%	82
Vaggeryd	14 532	17 137	18%	5 556	76%	172
Vetlanda	27 502	26 548	-3%	13 674	77%	39
Värnamo	34 530	37 013	7%	19 778	80%	70



Diagrammet visar totalt flyttningsnetto för länets kommuner 2020. Länets totala flyttningsnetto är positivt, däremot är flyttningsnettot för inrikes födda negativt.

Länet tappar framförallt inrikes född befolkning till Skånes, Hallands, Östergötlands, Kronobergs och Västra Götalands län och hämtar invånare från Kalmar, Västernorrlands, Västerbottens, Södermanlands och Gävleborgs län.

(RJL/SCB, 2021)

¹ Näringslivsanalys för Jönköpings län, 2021
² Region Jönköpings län/SCB, 2021

NODSTRUKTUR KOPPLAD TILL SYDSVENSK SYSTEMANALYS

Definitionen av en **tillväxtmotor** är enligt Regionsamverkan Sydsveriges definition en större ort som har en branschbredd med mer än 200 branscher representerade. De utgör en struktur som är stabil över tid och skall också kunna fånga förändringar över tid. Tillväxtmotorerna är en förutsättning för utvecklingen av sydsveriges regioner som helhet. Genom att understödja tillväxtmotorernas utveckling med strategisk infrastruktur ges alltså också förutsättningar för en robust tillväxt i andra delar av länen.

I Jönköpings län är Jönköping utpekad som tillväxtmotor och länets närmaste tillväxtmotorer i grannlänerna är Växjö, Borås, Linköping, Halmstad och Skövde.

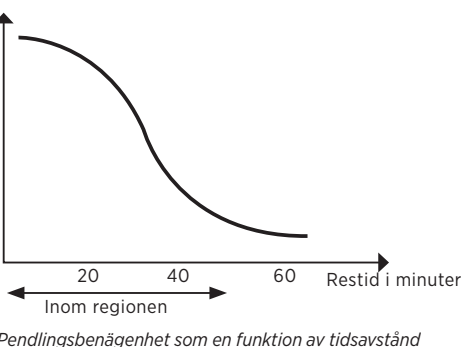
Regionala kärnor är orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland och som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service. Bland kriterierna ingår bland annat att inpendlingen är större än utpendlingen.

I Jönköpings län är Tranås, Nässjö och Värnamo utpekade som regionala kärnor.

TILLGÄNGLIGHET GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLVÄXT

Forskning från Internationella Handelshögskolan i Jönköping visar att benägenheten till arbetspendling sjunker drastiskt vid restider över 45 minuter. Platser som ligger inom 45 minuters restid från varandra kan dra nytta av varandra genom bättre matchning och kvalitet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Detta är viktigt för företags produktivitetsutveckling och innovationsförmåga och skapar förutsättningar för lokala och regional tillväxt.

Goda kommunikationer har alltså stor betydelse för en regions samlade förutsättningar för attraktivitet och utveckling.



Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper¹.

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på något lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö, Gislaved och Vetlanda².

Region Jönköpings läns statistik över flyttningsmönster visar att länet bland inrikes födda har ett positivt flyttningsnetto för personer med längre akademisk utbildning (mer än tre års högskoleutbildning) medan flyttningsnettot för personer med gymnasieutbildning och kortare eftergymnasial utbildning är tydligt negativt.

Bostadsbyggande

Jönköpings län har en hög byggtakt av bostäder och knappt 1 200 bostäder färdigställdes under 2020, av dessa byggdes mer än hälften i Jönköpings kommun. Samtidigt tillkom 1 711 nya hushåll och 1 411 nya invånare i länet vilket innebär att bostadsbyggandet sannolikt inte räcker för att mätta efterfrågan. Det underskott på bostäder i 11 av länets 13 kommuner. Bostadsbristen är framförallt knuten till kommunernas centralorter och är svårare för vissa grupper, tex ungdomar³.

Länet har i grunden en hög andel småhus, dock har bostadsbyggandet i form av hyresrätter och bostadsrätter i länets större tätorter ökat de senaste 10 åren och är sedan 2013 andelsmässigt högre än byggnationen av äganderätter⁴. Denna trend kan bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt och ger också förutsättningar för ett ökat kollektivt resande

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i länet har en hög grad av små och medelstora företag inom tillverkning och industri, som är länets avgjort största bransch sett till omsättning. Särskilt hög andel tillverkningsindustri finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö⁵.

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20-64 år som förvärvsarbetar, ligger på över 80% i hela länet (riksgenomsnitt 79,5%). Däremot är det endast Habos kommun som ligger över rikssnittet för disponibel inkomst⁶.

Arbetsmarknader

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

Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd, vilket i sin tur gör en FA-region mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Länets kommuner tillhör två FA-regioner⁷:

Jönköping: Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Vetlanda, Eksjö, Tranås och Ydre (Östergötlands län). Totalt ca 120 000 anställda och 16% tillväxt 2010-18.

1 Näringslivsanalys RJL 2021

2 RJL/SCB

3 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län

4 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län

5 RJL/SCB

6 Bostadsförsörjningsanalys

7 Systemanalys RSS

Värnamo: Gnosjö, Gislaved och Värnamo. Cirka 40 000 anställda, 6% tillväxt 2010-18.

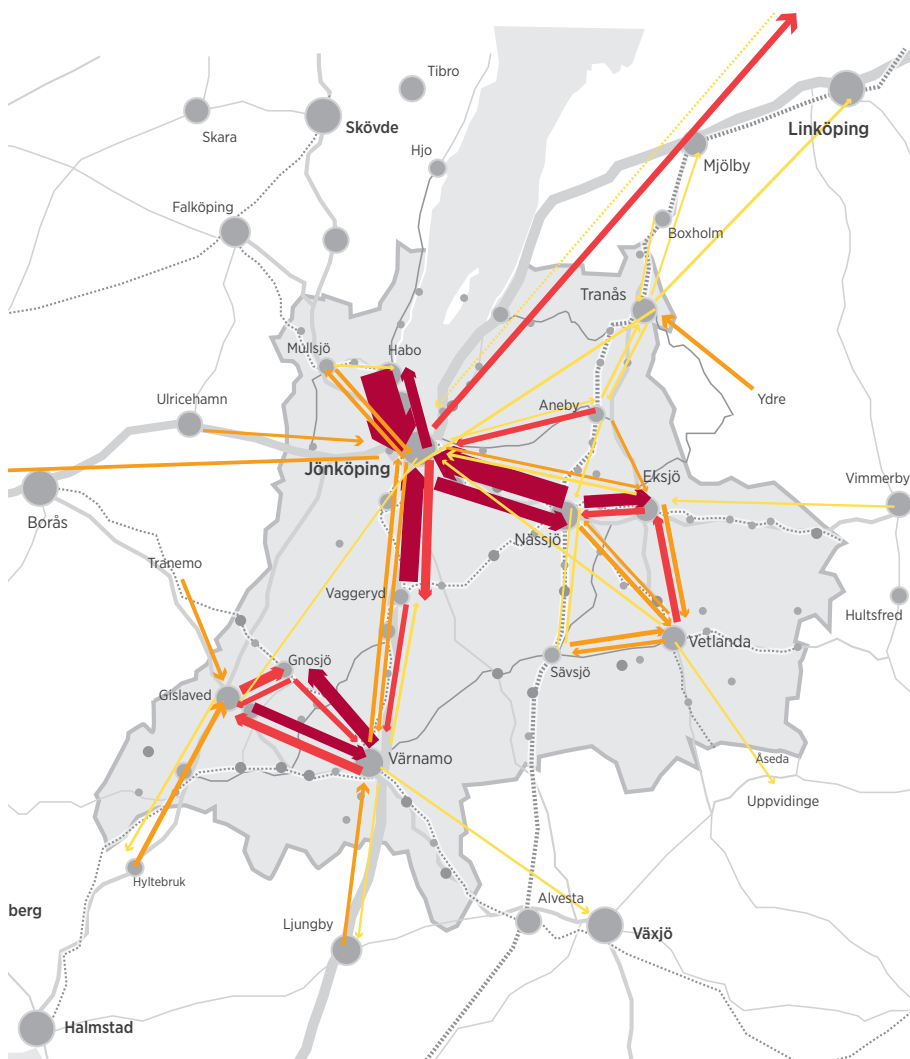
Jönköpings FA-region uppvisar en betydligt större branschbredd än Värnamos FA-region och har också en högre andel branscher med mer än 5 anställda. För att öka Värnamoregionens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet till andra FA-regioner.

Arbetspendling

Avstånden och följaktligen restiderna mellan länets mer befolkningstäta orter är förhållandevis långa och det är endast ett fåtal kommunhuvudorter som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrat och tillväxtmotorn Jönköping.

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser⁸. (Näringslivsanalys)

Pendlingsströmmarna mellan länets kommuner och tillväxtmotorer utanför länet är relativt begränsade. Störst flöden finns i förhållandena Värnamo - Växjö (cirka 50 minuter med tåg och 1:05 h med bil) och Tranås-Linköping (ca 45 minuter med tåg och 1 h med bil). Restiderna mellan Jönköping och omgivande tillväxtmotorer Borås, Skövde, Växjö och Linköping gör att pendlingsrelationerna mellan noderna inte är så stora⁹.



	Jönköping		Växjö		Linköping	
	Bil	Koll.	Bil	Koll.	Bil	Koll.
Aneby	0:55	0:59	2:04	1:41	1:30	1:02
Eksjö	0:51	1:07	1:44	1:31	1:44	1:35
Gislaved	1:11	1:22	1:36	1:34		3:37
Gnosjö	1:05	2:23	1:31	1:00		3:06
Habo	0:23	0:14	2:04	1:59	1:47	2:06
Jönköping			1:51	1:43	1:29	1:43
Mullsjö	0:27	0:22	2:08	2:08	1:51	2:15
Nässjö	0:38	0:34	1:51	0:57	1:53	0:51
Sävsjö	1:06	0:57	1:16	0:59	2:25	1:36
Tranås	1:16	1:17	2:27	1:21	1:02	0:40
Vaggeryd	0:31	0:39	1:29	1:45	1:50	1:54
Vetlanda	1:11	1:25	1:12	1:50	2:11	2:30
Värnamo	0:58	1:06	1:06	0:39	2:17	2:11

Restid under 45 minuter

Restid under 60 minuter

Restid under 90 minuter

Matrisen visar restiden (bil och kollektivtrafik) mellan länets kommunhuvudorter och länets tillväxtmotor Jönköping samt Växjö och Linköping, som är de tillväxtmotorer utanför länet dit flest länsbor pendlar i dagsläget.

Störst potential till mer omfattande restidsförkortningar finns i relationerna Värnamo - Vaggeryd - Jönköping (pågående projektet med nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult) samt mellan de stationsorter som är aktuella för nya stambanor (Linköping - Tranås - Jönköping - Borås/Göteborg samt Jönköping - Värnamo/Malmö).

Förvärvsarbetande 16-74 år som pendlar över kommungräns (SCB 2019)

1 000 - 3 200
500 - 999
300 - 499
200 - 299

Länets överlägset starkaste pendlingsströmmar löper från Habo, Vaggeryd och Nässjö till arbetsställen i Jönköpings kommun. Starka pendlingsförhållanden finns också mellan kommunerna i Värnamos FA-region samt mellan höglandskommunerna Nässjö och Eksjö och Vetlanda - Eksjö.

Jönköping har en relativt stor utpendling mot Stockholm och Göteborg, som till stor del beror på veckopendling eller hemarbete från arbetsställen i storstäderna.

Det går också att urskilja tydliga mönster med inpendling till länet från grannlänens närmaste kommuner (Hylte och Tranemo mot Gislaved, Ljungby mot Värnamo och Ydre mot Tranås).

⁸ Näringslivsanalys RJL 2021
⁹ SCB 2021



LÄNETS TRANSPORTSYSTEM

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

Övergripande transportstråk genom Jönköpings län

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

● Stråket E4 och Södra Stambanan

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

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

● Västliga stråket utmed Rv 40

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

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

● Östliga stråket utmed Rv 40 och Bockabanan

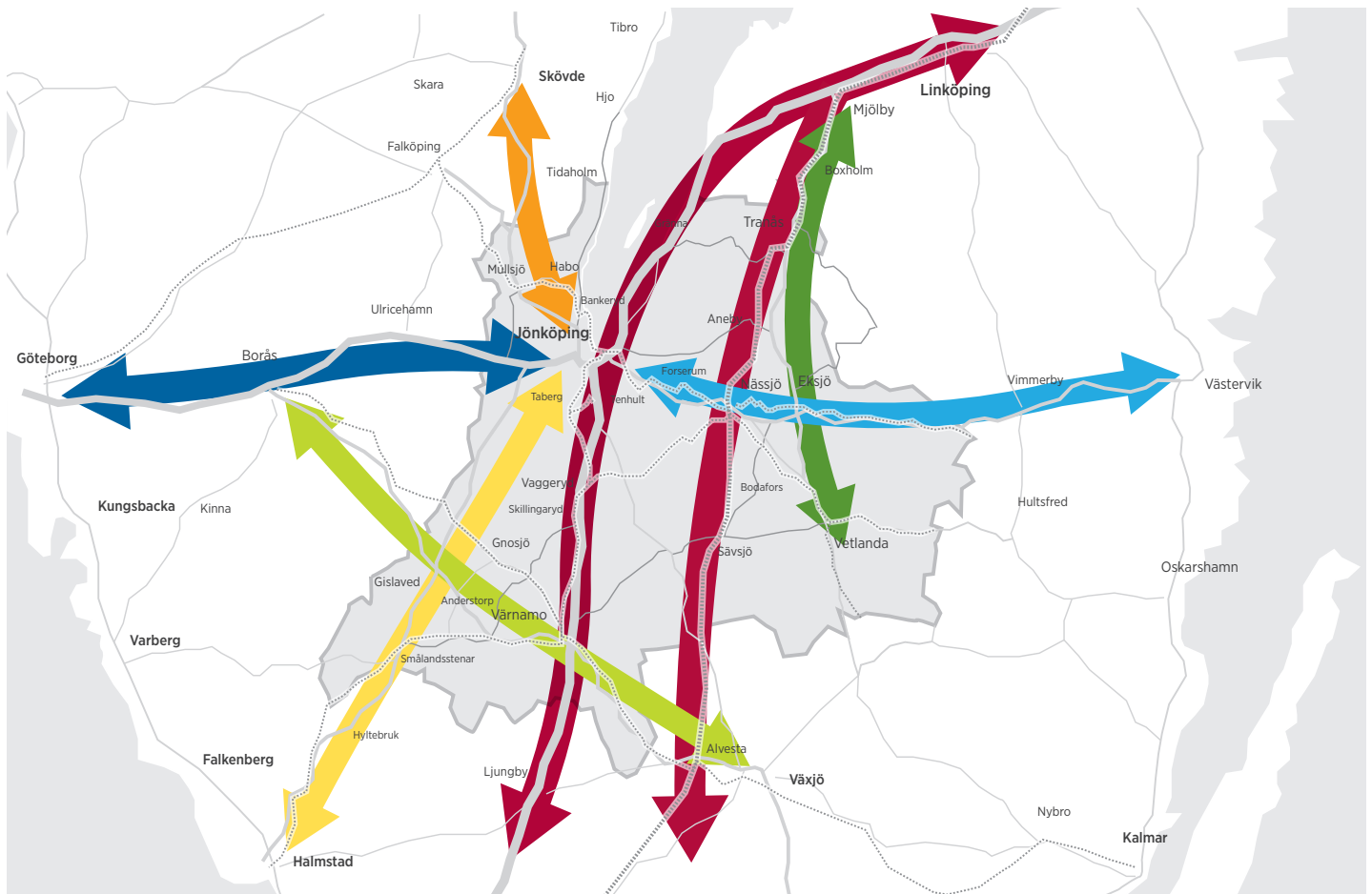
Interregional funktion Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Rv 40 är också betydelsefull för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

Regional funktion Rv 40 är på regional nivå framförallt viktig för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö i östlig riktning.

● Stråket Jönköpingsbanan och Rv 26/47

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

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



● Stråket Rv 26/väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar - Halmstad.

Regional funktion Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar - Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Yet¹ som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionaltågsförbindelser..

● Stråket utmed Rv 27 och Kust-till-kustbanan

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

Regional funktion Viktigt arbetspendlingsstråk för länets sydvästra delar där vägen och järnvägen passerar olika orter.

● Stråket utmed Rv 32

Interregional funktion Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby.

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

Kartan visar länets övergripande transportstråk på översiktlig nivå.

¹ Yet är ett samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Ett pågående projekt kommer att binda samman Jönköping och Värnamo med en ny järnvägssträcka mellan Byarum och Tenhult och på så vis minska restiden mellan länets två största orter.

JÄRNVÄGSBANOR I JÖNKÖPINGS LÄN

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

Jönköpingsbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra Stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö - Sandhem har hastighetsbegränsning (120-160 km/tim).

Kust-till-kustbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Göteborg och Emmaboda - Kalmar/Karlskrona. Regionaltågstrafik och godstrafik. Viktig tvärled och matar bana mot SSB i diagonal riktning genom länet. Merparten av sträckan Alvesta - Värnamo har hög hastighetsstandard (>160 km/tim). Sträckan Värnamo - Borås har varierad hastighetsstandard.

Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ) Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Elektrifiering planeras av delen Värnamo - Nässjö samt nysträckning Byarum - Tenhult. Merparten av sträckan Värnamo - Nässjö har hastighetsbegränsning 120-160 km/tim och sträckan Värnamo - Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90-119 km/tim. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

Vaggerydsbanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av det sk Yet). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-160 km/tim med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

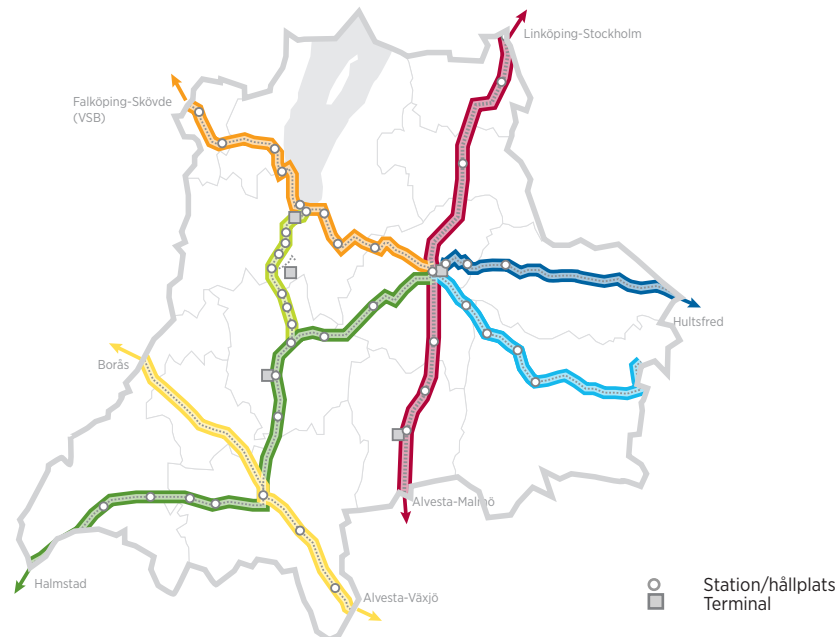
Bockabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Elektrifiering planeras sträckan Nässjö - Eksjö. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-119 km/tim).

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

Beskrivning av länets järnvägsnät

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

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



Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båråmo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping). Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Nya stambanor

Planeringen för nya stambanor har pågått under lång tid och i Infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges att "Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer".

Nya stambanor innebär både möjligheter till förstörade arbetsmarknadsregioner, ökad kompetensförsörjning, ökad kapacitet och robusthet för järnvägsnätet som helhet samt möjliggör en överflyttning från andra transportslag till järnväg. Planeringen för nya stambanor utgår från det arbete och de överenskommelser som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen.

För Jönköpings län kommer de nya stambanorna innebära nya resmöjligheter och för att hela länets ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna, där gäller dels för de tre stationer som planeras i länet men även till stationen i angränsande län, till exempel Borås som kan få stor betydelse för delar av länet.



Sverigeförhandlingens föreslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

Behov och utmaningar järnvägsnät

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

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

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

Kortare restid med tåg sträckan Jönköping - Värnamo Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo; sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö. Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder På grund av JLTs elektrifiering av fordonsflottan behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo - Nässjö samt Nässjö - Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar (Halmstad)

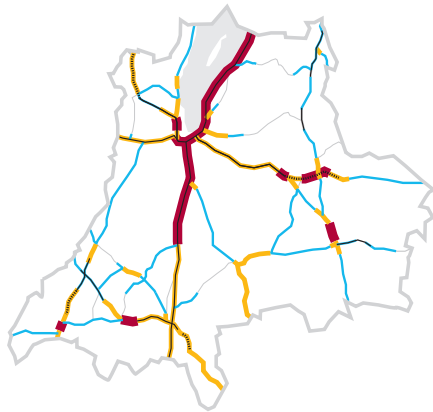
Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping - Vaggeryd, Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust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

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

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnvägen är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor (ffa viktigt på Jönköpingsbanan och Yet, se ovan) samt åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler t ex växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

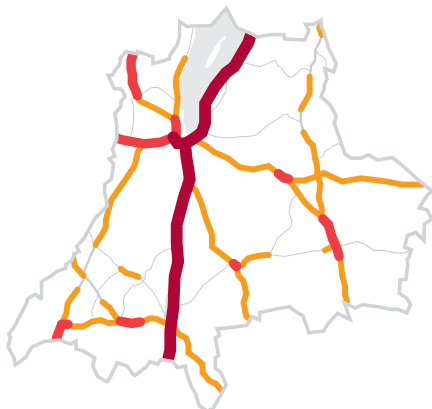
UTMANINGAR INTERMODALA TRANSPORTER

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



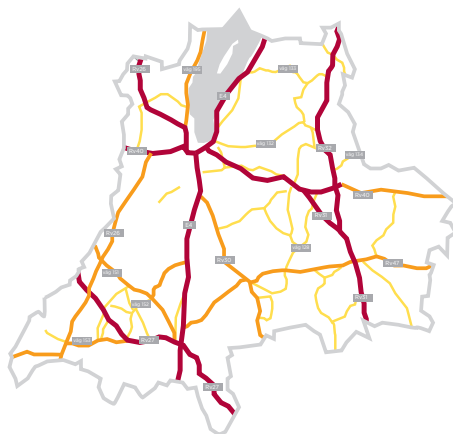
Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon (data NVDB)

- > 8 000 fordon
- 4 000 - 8 000 fordon
- 2 000 - 4 000 fordon
- Mötesseparerad väg
- Planerad möttesseparerad väg



Årsmedeldygnstrafik lastbilar (data NVDB)

- > 1 500 fordon
- 1 000 - 1 500 fordon
- 500 - 1 000 fordon



Strategiskt vägnät för tyngre transporter

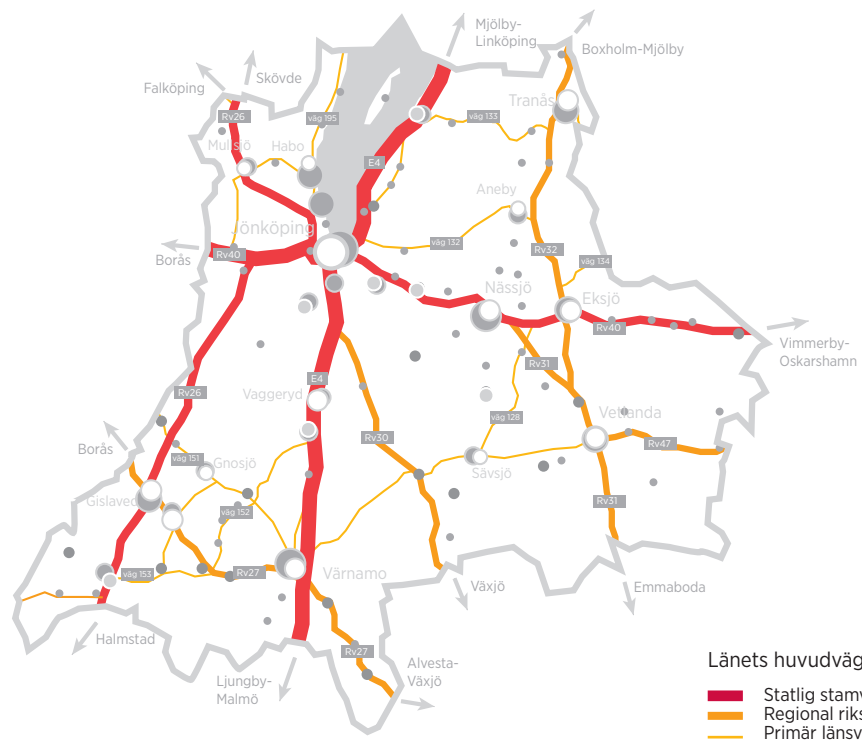
- Större volymer av tyngre transporter
- Stora volymer av tyngre transporter
- Kontinuerliga volymer av tyngre transporter (Trafikverket)

Beskrivning av länets vägnät

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

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

Vägnätets standard avseende trafiksäkerhet speglar trafikvolymerna där vägvägnitten med störst trafikvolym är, eller planeras, att bli möttesseparerade. Genom den pågående hastighetsöversynen blir hastighetsstandarderna ännu tydligare kopplad till vägarnas trafiksäkerhetsstandard, då vägar med mittseparering kan ha hastigheter på 100 km/tim och på vägar utan mittseparering begränsas hastigheten till 80 km/tim.



Länets huvudvägnät

- Statlig stamväg
- Regional riksväg
- Primär länsväg

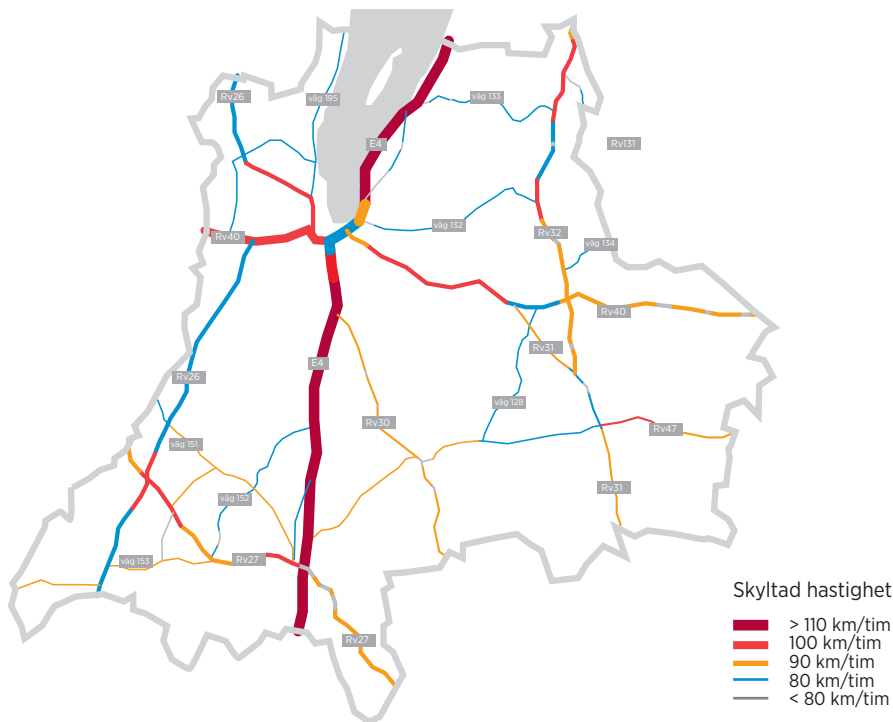
Behov och utmaningar länets vägnät

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar Ett flertal vägsträckor i länet har fått eller kommer att få sänkta hastigheter från 90 till 80 km/tim vilket är ett led i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete där den nuvarande hastigheten 90 km/tim ska fasas ut. Hastighetsöversynen kommer att påverka restiden mellan målpunkter i länet. En förutsättning för att kunna höja hastigheterna från 80 till 100 km/tim är mötesseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam och länet har inte möjlighet att mötesseparera alla vägar som sänkts från 90 till 80 km/tim utan behöver prioritera sträckor utifrån länets samlade resurser, nytta och behov.

På övriga större vägar i länet finns behov av mindre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

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

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



Kartan visar hastighetsbegränsningar på länets större vägar hösten 2021. På sikt kan merparten av länets 90-sträckor komma att sänkas till 80 km/tim. (Data NVDB)

VÄGHÅLLARE

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

Staten (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.

Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.

Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET

Hastighetsbegränsningar på Sveriges vägar sätts utifrån vägens utformning med hänsyn tagna till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Trafikverket har sedan 2014 arbetat med att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning och att ersätta hastighetsgränsen 90 km/tim till 100 alternativt 80 km/tim. 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

Kriterier för hastighetsöversyn:

- Vägar med mitträcke kan normalt ha hastighetsgränsen 100 km/tim.
- Vägar utan mötesseparering och med en ÅDT över 2 000 fordon per dygn år 2025 ska ha en hastighetsgräns på högst 80 km/tim.

(Trafikverket)

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

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

BUSS ELLER TÅG?

Tågets främsta fördel är hög passagerarkapacitet, snabba resor samt att tågresan upplevs bekvämare av den resande. Järnvägsstationer är tydligt strukturbildande vid planering av bostäder och verksamheter och kan på så vis bidra till positiv utveckling. 60 procent av regionens invånare bor inom 2 km-radie till en järnvägsstation/hållplats. Tåget har en högre kilometerkostnad vilket medför behov av en högre beläggning.

Bussen är i förhållande till tåget flexiblere, billigare och kan komma närmare resmålet. Bussen har normalt sett en lägre medelhastighet och passagerarkapacitet samt konkurrerar om utrymmet med övrig vägtrafik.

LINJENÄT ÅR 2035

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver en utveckling av kollektivtrafikens linjenät i fyra olika nivåer:

Nivå 1 Storregionala stråk

Stråken utgör en resandestark ryggrad i kollektivtrafiksystemet med trafik till angränsande regioner. Trafikeringen ska tillgodose en god eller mycket god kvalitet av utbud och turer. Tågtrafiken dominerar dessa stråk och kompletteras eller ersätts i vissa fall med busstrafik.

Nivå 2 Regionala stråk

Stomnät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstörade arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

Nivå 3 Stadstrafik

Stadstrafiken trafikar länets största orter. Trafiken ska utformas för att underlätta omstigning till de regionala och storregionala systemen genom att sammanstråla vid centrala noder och stråk. Stadstrafik körs i dagsläget i Jönköping, Nässjö, Värnamo och Tranås.

Nivå 4 Närtrafik

Trafiken i denna nivå ska tillgodose människors behov av en grundläggande service av kollektivtrafik i regionens glesare befolkade delar, mindre orter och landsbygd. Huvuduppgiften är att erbjuda resor till kommuncentra alternativt närmaste större ort för serviceändamål.

Beskrivning av länets kollektivtrafik

Länets förutsättningar för kollektivtrafik

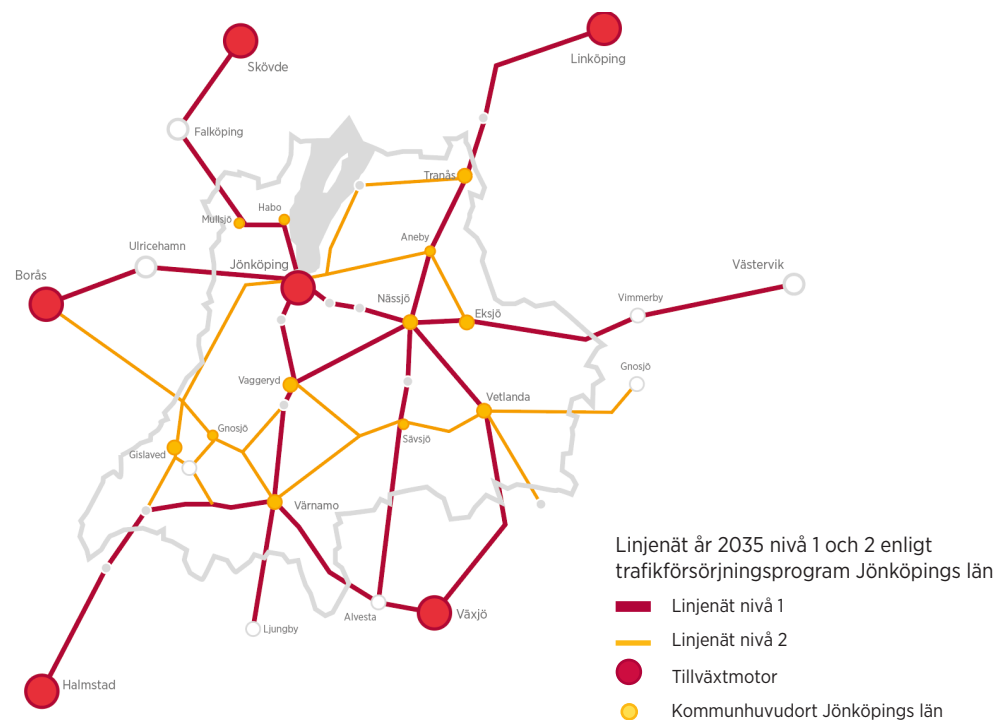
En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och näringsliv, minska negativ miljöpåverkan kopplat till persontransporter samt inte minst för att bidra till ett mer jämlikt samhälle.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. År 2017 hade 84% av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning¹.

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

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad². I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet.



¹ SCB, 2017

² Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram, 2021

Behov och utmaningar kollektivtrafik

Minska restider och öka attraktivitet För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandeandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera. Den planerade nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult är en viktig åtgärd för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel i stråket Jönköping - Värnamo.

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

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

Göra kollektivtrafiken tillgängligare För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas.

För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.

MÅL OM RESTIDER 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter till Jönköping
- Restid under 45 minuter till angränsande kommuncentrum
- Restidskvoter på 0,8 med tåg, 1,3 med regionbuss och 1,2 med direkt/expressbuss

KRAV PÅ FUNKTIONELLT SAMBAND

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

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

Beskrivning av länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter samtidigt som det är mycket kostsamt att bygga statliga cykelvägar.

I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna - Kaxholmen - Skärstad, Huskvarna - Lekeryd, Anderstorp - Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved - Hestra, Skillingaryd - Vaggeryd - Hok, Vetlanda - Landsbro samt Vetlanda - Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Under hösten 2021 tar Region Jönköpings län fram en regional cykelstrategi som kommer att remitteras under början på 2022. Strategin definierar länets samlade vision och mål för utveckling av cykling och ger struktur och systematik åt fortsatta insatser för att stärka cykeln som transportmedel.

En insats som är kopplad till både cykelstrategin och den regionala transportplanen är att ta fram en plan för regionala statliga cykelvägar i länet. Detta är en viktig pusselbit i att tydliggöra prioriteringar och säkerställa genomförandet av åtgärdsområdet för gång och cykel i den regionala transportplanen. Arbetet med planen kommer att ske under 2022.

Behov och utmaningar statligt gång- och cykelvägnät

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla till målpunkter som ligger utanför länets tätorter skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

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

Beskrivning av flyg i länet

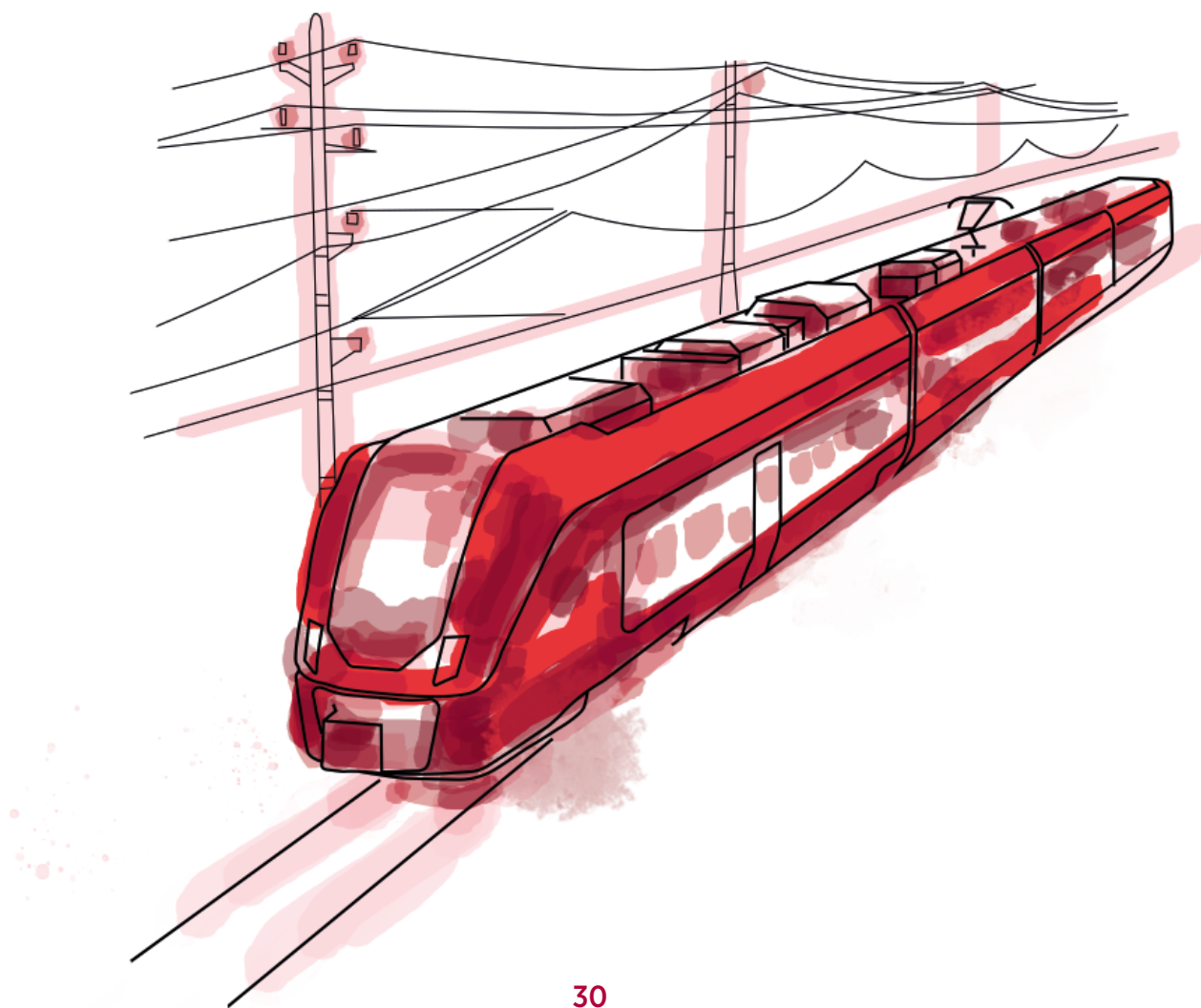
Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Jönköpings flygplats har ett strategiskt läge i Skandinavien vilket har gjort den till en hub för flygfrakt, en verksamhet som har utvecklats väl. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga. Till Jönköpings flygplats har chartertrafik även bedrivits som incharter under sommarmånaderna främst för tyska turister. Närheten till flygplatsen och fördelen med direkta linjer har gjort att chartertrafiken har utvecklats positivt på många regionala flygplatserna de senaste åren.

Behov och utmaningar flyg i länet

Återhämtning efter Covid-19 I dagsläget är det svårt att förutspå den långsiktiga utvecklingen för Jönköpings flygplats, pandemin har inneburit en kraftig nedgång och hur återgången till ett nytt normalläge ser ut påverkas av många faktorer. Att det inrikes flygresandet kommer att minska pga hårdare konkurrens från andra transportslag är troligt inte minst i ett långsiktigt perspektiv med Nya stambanor. Utvecklingen för utrikesresandet kan gå i olika riktningar, dels kan det totala resandet minska inte minst affärsresandet som en effekt av teknikomställningen under pandemin. Samtidigt kan de regionala flygplatserna erbjuda en närhet och enkelhet som många uppskattar och därmed undviker storflygplatser.

FUNKTION REGIONALA FLYGPLATSER

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara tillgängliga för samhällsflyg i form av ambulans- och brandflyg är också en viktig uppgift för de regionala flygplatserna. I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik. Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.



3. Strategier

135

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

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika strategier för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre olika alternativa planinriktningar åskådliggör vi vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i.

ALTERNATIVA STRATEGIER FÖR TRANSPORTPLAN

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

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ JÄRNVÄG och VÄG är dock hårt viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

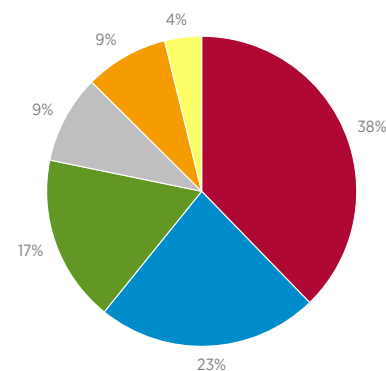
Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

LÅSNINGAR I GÄLLANDE TRANSPORTPLAN

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

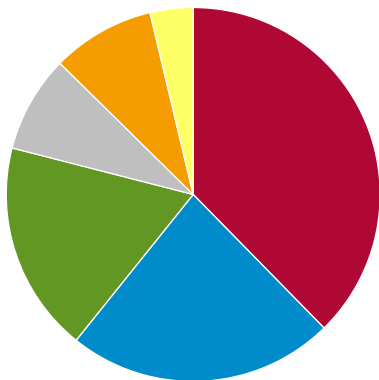
Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråkta respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

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



Regional transportplan 2018-29

	utrymme i plan mnkr
● Järnvägsinvesteringar	520
● Större väginvesteringar	318
● Gång- och cykelinvesteringar	240
● Trafiksäkerhet och framkomlighet	127
● Infrastruktur för kollektivtrafik	120
● Bidrag	53

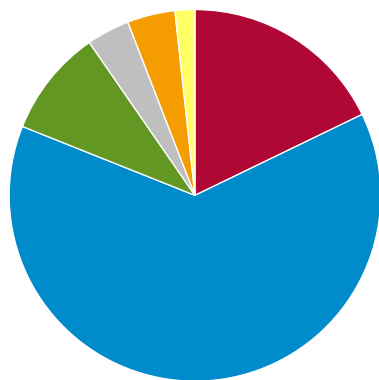


Alternativ BALANS strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Yet, elektrifiering Nässjö - Eksjö och mötesstation A6/Ryhov och åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda. Till följd av ökade kostnadskalkyler för namngivna objekt ryms endast de namngivna vägojekt som ligger i innevarande plan. Objektet rv 27 Bredaryd - Anderstorp läggs över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs efter år 2033).

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

Anslagen för bidrag till flygplats respektive enskilda vägar behålls oförändrade.



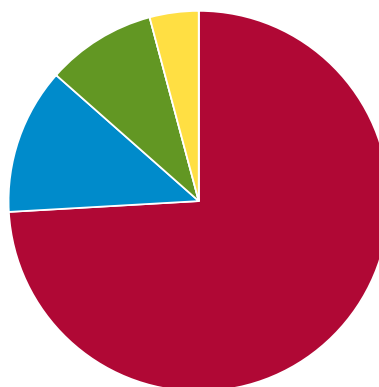
Alternativ VÄG innebär att fokus ligger på satsningar på större vägprojekt i viktiga regionala stråk.

Strategin bygger på att en stor del av planens samlade ram prioriteras till genomförandet av fem större vägojekt samt samfinansiering av det kommande järnvägsprojektet Yet som hanteras som en låsning.

Övriga åtgärdsområden minskar avsevärt i förhållande till gällande plan, driftsbidrag till flygplats tas bort.

Alternativet innebär att järnvägsobjekt som redan har påbörjat planläggning eller har avtalats plockas ut ur planen.

Ett av alternativets vägojekt (Kärda - Bredaryd) läggs över kant eftersom inte hela åtgärden ryms inom ekonomisk ram.



Alternativ JÄRNVÄG prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder.

Utöver satsningen på Yet som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö, mötesstation A6/Ryhov samt elektrifiering och upprustning av sträckan sträckan Nässjö - Vetlanda.

Den stora satsningen på järnväg innebär begränsningar för övriga åtgärdsområden. Det är endast det långt gångna vägojektet rv 27 förbi Bor som ryms som större väginvestering. Åtgärdsområdet för trafiksäkerhet och framkomlighet samt bidrag till flygplatser stryks helt. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, kollektivtrafik och bidrag halveras i förhållande till gällande plan.

Upprustning och elektrifiering av Nässjö-Vetlanda går sannolikt inte att genomföra som en helhet under planperioden eftersom samtliga åtgärder inte bedöms rymmas inom den ekonomiska ramen.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

	Alternativ BALANS	Alternativ VÄG	Alternativ JÄRNVÄG
Nyttor kort sikt (till slutet år 2027)	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsgheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansiering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsgheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö, förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö. Robustare och säkrare trafikering Nässjö-Vetlanda (inledande plankorsningsåtgärder) Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsgheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering. Förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor medellång sikt (till slutet år 2033)	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare trafikering Nässjö-Vetlanda (plankorsningåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås-Bredasten Cirka 20 km GC-väg utmed statligt vägnät i länet samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansiering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Restid under 1 timme med tåg mellan Värnamo - Jönköping Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet rv 27 Anderstorp - Bredaryd, Ulås-Bredasten och rv 32 Eksjö-Sunnerånga. Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (elektrifiering). Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansiering. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansiering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor lång sikt (efter år 2033)	Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd - Anderstorp (förutsatt finansiering i kommande plan)		Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (förutsatt finansiering kommande plan).

INNEHÅLL RESPEKTIVE ALTERNATIV

Alternativ BALANS

Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) ¹ (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Plankorsningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	100
Rv 27 förbi Bor ¹	209
Rv 27 Ulås - Bredasten ¹	56
Lv 842 förbi Tenhult ¹	46
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp (över kant) ¹	78
GC-väg längs statlig väg (pott)	157
Medfinansiering GC kommuner (pott)	150
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	141
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	78
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	72
Investeringsbidrag enskilda vägar	31
Driftbidrag till icke statliga flygplaster	32

Alternativ VÄG

Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) ¹ (samfinans)	300
Rv 27 förbi Bor ¹	209
Rv 27 Ulås - Bredasten ¹	56
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ¹	185
Lv 842 förbi Tenhult ¹	46
Rv 32 Eksjö - Sunnerånga	331
Rv 27 Kärda - Bredaryd (över kant)	237
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	63
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35
Investeringsbidrag enskilda vägar	29

Alternativ JÄRNVÄG

Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) ¹ (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda (sannolikt över kant)	713
Rv 27 förbi Bor ¹	209
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35

¹ Objekt som finns med i Regional Transportplan 2018-29

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning

138

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

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

BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029.

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning¹ och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

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

¹ Direktiven om åtgärdsplanering

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsning i tid Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027. Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033. Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045.

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

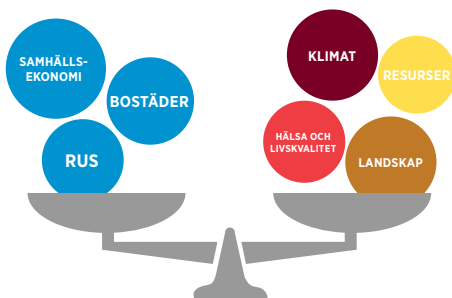
Avgränsning i sak Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen. Bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå.

Metodik

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

Bedömningen omfattar tre alternativa planstrategier samt ett nollalternativ. Planstrategiernas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

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



Fokusområde A: KLIMAT**Klimatfaktorer**

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET**Människors hälsa**

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP**Naturmiljö**

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild**Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING****Mark**

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Materiella tillgångar**Vatten**

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING**Samhällsekonomi och konkurrenskraft**

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

Bostadsförsörjning

- Marknadsvärde för bostäder
- Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

- Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser
- Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet
- Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

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

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

139

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ●

Funktionsmål**Robust system**

- medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet ●

Samhällsutveckling

- kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften ●
- tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder ●
- förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras ●

Tillgänglighet och användbarhet

- arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle ●
- transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning ●
- barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar ●

Hänsynsmål

- Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ●

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås ●

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa ●●●●

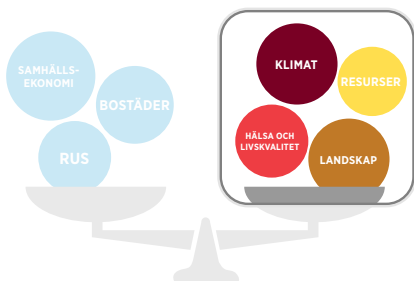


Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

SAMMANFATTNING AV BEDÖMDA KONSEKVENSER



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

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

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

Samlad bedömning miljöaspekter

Alternativ BALANS bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspekter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgärder som ingår i alternativet.

Alternativ VÄG bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påverkan från anläggningar, effekter av trafikering samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ JÄRNVÄG är det alternativ som ger minst negativ inverkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ BALANS.

Nollalternativet bedöms samlat ge en svagt negativ påverkan på miljöaspekter, främst på grund av riskerna för ökad problematik med buller, lokal luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●		●	●	●			●	●				●			
Klimat			●	●	●		●	●	●			●	●	●						
Hälsa och livskvalitet			●	●	●			●	●				●				●			
Landskap		●	●				●	●				●								
Resurser			●									●								

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggske.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning			●	●		●	●			●	●					
Trafikens påverkan			●	●		●				●	●					
Infrastrukturens påverkan	●	●			●	●			●	●						
Klimatanpassning			●							●						

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO₂ än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO₂-ekvivalenter i byggske¹ är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggske efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)		▼	▲			▼	▲			▼						
Medellångt (2027-32)	▼	▼	▲	▲	▼	▼	▲		▼	▼	▲	▲				
Långt (2033-45)		▼	▲	▲		▼	▲			▼	▲	▲				

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid*, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

¹ Yet respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●			●	●				●					●		
Människors hälsa			●	●	●	●		●	●	●			●							
Befolkning			●	●	●			●	●				●							
Luft				●	●			●	●	●			●	●			●	●		

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrade luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

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

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼	▲				▼	▲											
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲			▼	▲				▲					▼		
Långt (2033-45)			▼	▲	▲			▼	▲				▲					▼		

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka målpuppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag målpuppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning		●	●			●	●			●						
Naturmiljö		●	●			●	●			●						
Kulturmiljö		●	●			●	●			●						
Landskapsbild		●	●			●	●			●						

Bidrag till målpuppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägartier som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperioden andra hälft då merparten av alterantivens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▼			▼				▼						
Medellångt (2027-32)		▼	▼			▼	▼			▼						
Långt (2033-45)			▼			▼				▼						

Bidrag till målpuppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG, de åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning																				
Mark																				
Materiella tillgångar																				
Vatten																				

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalterntivet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalterntaivet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

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

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt, påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till tex förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)																				
Medellångt (2027-32)																				
Långt (2033-45)																				

**SAMHÄLLS-
EKONOMI OCH
REGIONAL
UTVECKLING**

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning			●	●	●			●	●			●			●	
Ekonomi & konkurrenskraft			●	●	●			●	●	●	●	●			●	
Bostadsförsörjning			●	●			●			●	●				●	
Delstrategier i RUS			●	●	●		●			●	●				●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomsisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomsisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till öka de marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

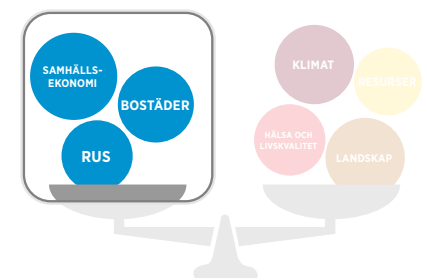
I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▲				▲			▼	▲					
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲		▲	▲		▼	▲	▲		▼		
Långt (2033-45)			▲	▲	▲		▲	▲		▲	▲			▼		

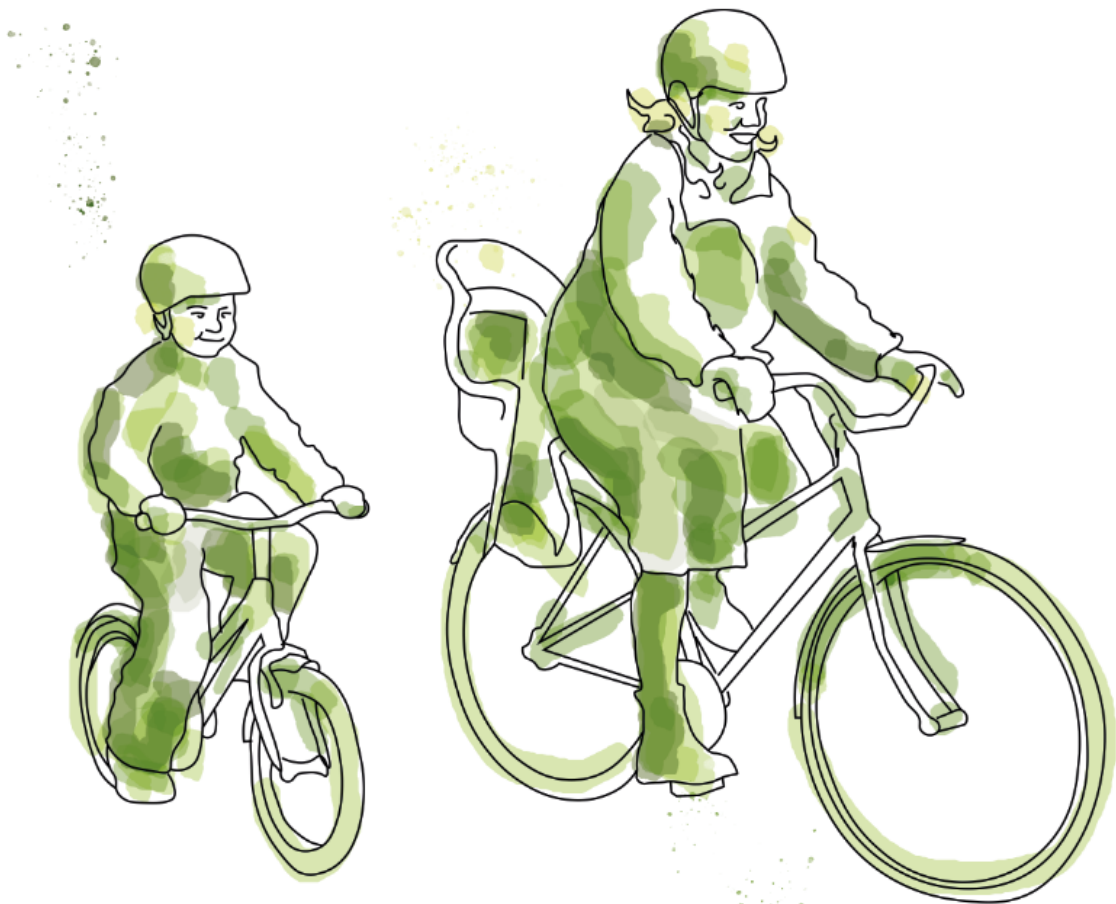
Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.



5. Planförslag

147

Region Jönköpings län har beslutat att gå vidare med planalternativ BALANS som planförslag. I jämförelse med övriga alternativ som har tagits fram under planprocessen svarar alternativ BALANS bäst mot de transportpolitiska målen och länets behov.

Hög måluppfyllelse och stora nyttor Jämfört med nollalternativ och andra framtagna scenarios är planförslaget det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och delstrategier i länets Regionala utvecklingsstrategi.

Kontinuitet Planförslaget betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Regionens inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

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

Prioriteringar inom planförslaget

Prioriteringar mellan åtgärdsområden Planens ekonomiska tabell ska utgöra grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att framdrift säkerställs inom samtliga åtgärdsområden.

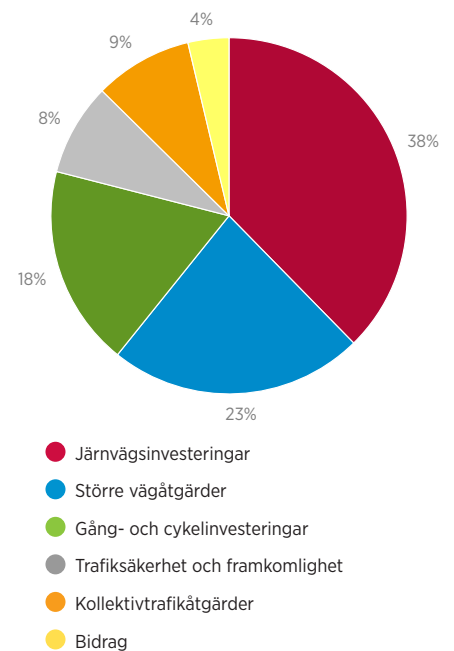
Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska göras utifrån definierade kriterier, som är tydligt beskrivna inom varje område.

	Total- kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		50	196	388	634	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping (Yet) ¹	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov ¹	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar ²	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580 ³	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		213	52	124	389	
Rv 27 förbi Bor ²	279	187	22		187	
Rv 27 Ulås-Bredasten ²	74	28	28		52	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Andersorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		109	78	120	307	
Längs regional statlig väg ²		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		42	36	63	141	
Kollektivtrafikåtgärder		36	48	66	150	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		17	15	31	63	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		467	425	792	1 684	

¹ Samfinansiering ur Regional transportplan till Nationell plan, undertecknat finansieringsavtal

² Samfinansieras ur pott i Nationell plan

³ Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan



EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

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

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

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

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr, vilket till största del beror på att Rv 27 förbi Bor har drabbats av förseningar. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR



FINANSIERING AV JÄRNVÄGSÅTGÄRDER

Utgångspunkten i den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportsystemet är att järnvägsåtgärder ska vara prioriterade och finansieras via Nationell plan. Det är dock möjligt att helt eller delvis samfinansiera järnvägsåtgärder med mer regionala nyttor genom medel ur Regional transportplan.

	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Värnamo - Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet) (sf)			300 mnkr	300 mnkr
Station A6/Ryhov (sf)		25 mnkr	15 mnkr	40 mnkr
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan (sf)	25 mnkr	25 mnkr		50 mnkr
Elektrifiering Nässjö - Eksjö		71 mnkr	73 mnkr	144 mnkr
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	25 mnkr	75 mnkr		100 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Namngivna objekt Nationell plan För de åtgärder som är namngivna objekt i Nationell plan (Yet och Station A6/Ryhov) krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansiering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i Nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras. De namngivna järnvägsprojekt som är aktuella för samfinansiering är i tidiga skeden av den fysiska planeringsprocessen och kommer att pågå under lång tid. Den regionala transportplanen belastas framförallt i mitten och under andra halvan av planperioden då projekten går in i produktionsskede.

Övriga samfinansieringsobjekt För åtgärder som är tänkta att samfinansieras via potter i nationell plan (plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan) sker avsiktsförklaring kring finansiering efter fastställda planer.

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan De åtgärder som finansieras helt ur Regional plan (elektrifiering Nässjö - Eksjö och plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda) är regionalt namngivna objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha en uppdaterad SEB. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering - de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

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

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen "lagt kort ligger".
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått ÄVS och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.
- **Systemfunktion** Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)

Genom att göra restiderna mellan Jönköping och Värnamo mer konkurrenskraftiga skapas möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning samt mer hållbar arbets- och studiependling genom överflyttning av transporter från väg till järnväg. Projektet möjliggör nya trafikupplägg med elektrifierade regionaltåg, tyngre och längre godståg och omledningsmöjligheter vid störningar.

Objektet består av ny järnväg Byarum-Tenhult, elektrifiering av sträckan Nässjö - Värnamo samt mötesstation på Jönköpingsbanan. Samtliga delar behövs för att nå projektets mål om att skapa restider under 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo.

Nysträckning Byarum - Tenhult befinner sig i lokaliseringsutredning, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö - Värnamo befinner sig i planskede och förväntas vara genomförd 2028.

Total kostnadskalkyl 2 730 mnkr (SEB 2021). Åtgärden samfinansieras med 300 mnkr av regional transportplan, resten finansieras av Nationell plan samt medfinansieringsavtal med Region Jönköpings län och ingående kommuner.

Mötesstation A6/Ryhov

Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till målpunkter vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplattformar inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel under fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 750 meter långa tåg (totalt 900 spårmeter). Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden har ännu inte beställts internt på Trafikverket. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

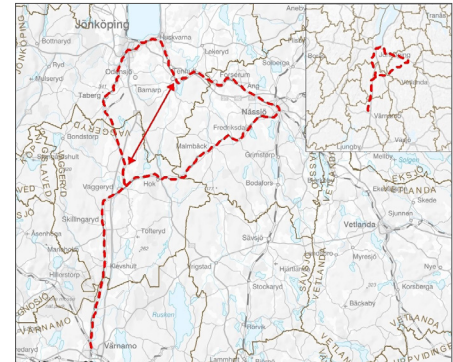
Total kostnadskalkyl 189,6 mnkr i prisnivå (SEB 2021). 40 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av Nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.

Samfinansierade icke namngivna järnvägsåtgärder

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationer sträckan Nässjö - Sandhem.

Åtgärderna samfinansieras med 50 mnkr ur regional plan, resterande del av kostnaderna bärs av potter i Nationell plan.



Järnvägsåtgärder med full regional finansiering

Plankorsningsåtgärder utmed sträckan Nässjö - Vetlanda

För att i framtiden kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö - Vetlanda krävs omfattande upprustning och elektrifiering av sträckan. Restiden minskar därigenom mellan Nässjö och Vetlanda genom högre hastighet och färre tågstopp, vilket möjliggör nya trafikupplägg och styv tidtabell.

Som ett första steg i att åtgärda sträckan i sin helhet avsätts medel ur Regional plan för att åtgärda plankorsningar med otillräckligt skydd.

Åtgärden genomförs löpande under planens första hälft.

Kostnadskalkyl för en fullständig upprustning av sträckan (spårbyte, plankorsningsåtgärder, trädsäkring, elektrifiering, ATC, plattformsförlängning och ställverk) är 1 580 mnkr (SEB 2021).

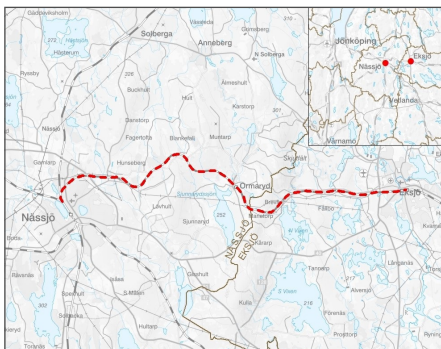
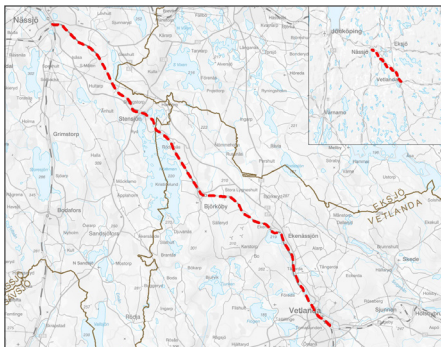
Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direktåg Jönköping – Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Nuvarande dieseltåg har begränsad återstående livslängd och Länstrafiken har inte för avsikt att köpa nya dieseltåg. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

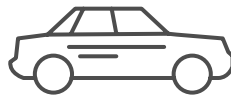
Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö-Eksjö och trädsäkring.

Åtgärden befinner sig i tidigt planskede och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnadskalkyl 144 mnkr (SEB 2021). Åtgärden finansieras till 100% av regional transportplan.



STÖRRE VÄGÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Rv 27 förbi Bor	187 mnkr	22 mnkr		187 mnkr
Rv 27 Ulås - Bredasten	28 mnkr	28 mnkr		52 mnkr
Väg 842 förbi Tenhult		26 mnkr	20 mnkr	46 mnkr
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp			78 mnkr	78 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de vägåtgärder som har en kalkylerad totalkostnad på över 50 mnkr och därmed betecknas som namngivna i Regional Transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Samfinansiering av mötessepareringsåtgärder Direktiven för åtgärdsplanering öppnar upp för möjligheten till samfinansiering av mötessepareringsåtgärder ur Nationell plan. Någon exakt summa eller finansieringsmodell finns ännu inte formulerad, i remissversionen av Regional transportplan har Region Jönköpings län utgått från att mötessepareringsobjekt som ligger i planens första del kan avlastas med 25% av totalkostnaden ur Nationell plan.

Samplanering Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant Åtgärden Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ryms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren 2034-35.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- ▶ **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen "lagt kort ligger".
- ▶ **Planeringsmognad** Brister som har genomgått ÅVS och har färdig SEB bör prioriteras före åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.
- ▶ **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för större åtgärder.
- ▶ **Samplanering** Åtgärder som är möjliga att samplanera med andra åtgärder på ett sätt så att synergier uppstår bör prioriteras.

Namngivna vägåtgärder

Rv 27 förbi Bor

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

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Åtgärden befinner sig i planskede och förväntas kunna öppna för trafik 2025.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 279 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur Nationell plan.

Rv 27 Ulås - Bredasten

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

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

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 74 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur Nationell plan.

Väg 842 förbi Tenhult

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

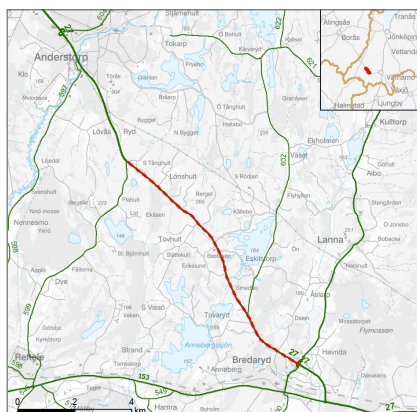
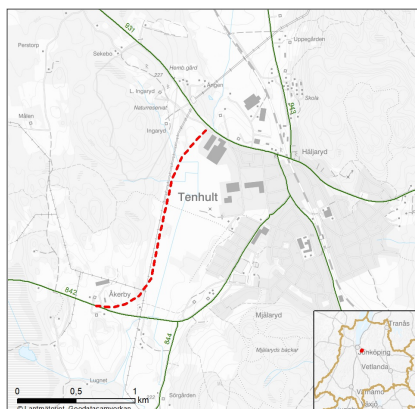
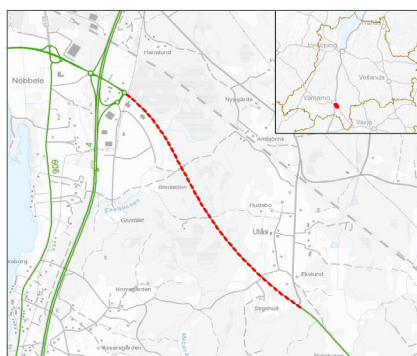
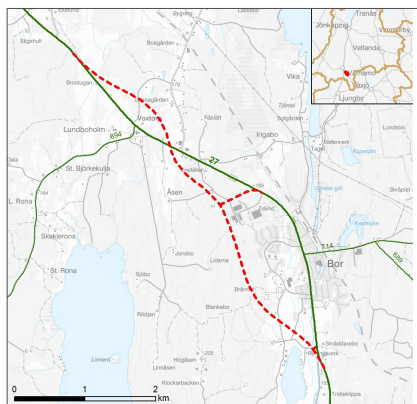
Föreslagen åtgärd syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Åtgärden innebär att väg 842 ges en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/tim. Lokaliseringen av vägen bör samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 46 mnkr (SEB 2021). Vägen finns med som namngivet objekt i gällande plan och ligger kvar som namngivet objekt trots att gränsen för namngivet objekt i länsplaner har höjts från 25 till 50 mnkr.

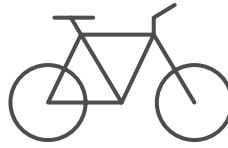
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 232 mnkr (SEB 2021), 128 mnkr ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



GÅNG- OCH CYKELINVESTERINGAR



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar	62 mnkr	35 mnkr	60 mnkr	157 mnkr
Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät	45 mnkr	45 mnkr	60 mnkr	150 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Finansieringsmodell GC-vägar längs regionala statliga vägar För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10% kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån Trafikverkets ursprungliga kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional Transportplan.

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

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

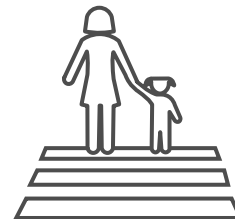
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

- **Planeringsmognad** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Riktlinjer angivna i plan för statliga cykelåtgärder** Under hösten 2021 kommer en regional cykelstrategi att tas fram. En fördjupning av strategin är att ta fram en plan för statliga cykelåtgärder i Regional Transportplan. I planen kommer Region Jönköpings län att förtydliga hur prioriteringar av potten för GC-åtgärder längs statliga vägar ska göras samt vilka brister i länet som bör lyftas för fortsatt planering.

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

- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.
- **Geografisk balansering** Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av GC-åtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.

INVESTERINGAR I TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Trafiksäkerhet och framkomlighet	42 mnkr	36 mnkr	63 mnk	141 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 50 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre sträckor av vägar, för detta krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att göra punktinsatser på 80-vägar parallellt. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och ÅVser under hela planperioden för att möjliggöra denna framdrift.

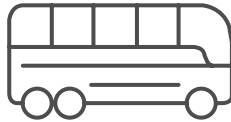
Standard för tätortsåtgärder De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön så att den upplevs som trygg och säker för alla typer av trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn.** Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.
- **Insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods.** Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT över 2 000 fordon.)
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet, det är dock Region Jönköpings läns intention att i första hand prioritera ovanstående två åtgärdsstyper under planperioden.

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar	18 mnkr	14 mnkr	46 mnkr	62 mnkr
Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder kommunalt vägnät	18 mnkr	18 mnkr	36 mnkr	72 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

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

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar ska användas till anpassningar av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik längs järnvägar och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

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

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

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Prioriteringgrunderna gäller båda potterna inom åtgärdsområdet

- **Framkomlighetsåtgärder för att minska restid** Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.
- **Åtgärder som främjar kombinationsresor** Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.
- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet** Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet. Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet

BAKGRUND TILL DRIFTSBIDRAG FÖR ICKE STATLIGA FLYGPLATSER

Runt 2010 gjordes stora förändringar kring ägandet av Sveriges flygplatser, tidigare hade staten genom Luftfartsverket ansvarat för de flesta flygplatser både de stora hubbarna och de regionala flygplatserna men nu beslöts att staten genom det nybildade bolaget Swedavia endast skulle ansvara för de flygplatser som ansågs nationellt strategiska vilket var 10 st.

Detta innebar att bland annat Jönköpings flygplats övergick från statligt till kommunalt ägande. För att täcka underskott i driften av de regionala flygplatserna hade Luftfartsverket tidigare internt omfördelat pengar från de stora vinstgenererande flygplatserna. Då staten avyttrade många av de regionala flygplatserna uppstod en obalans i överskott och underskott av driften av Sveriges flygplatser. För att kompensera de nya ägarna till de regionala flygplatserna skapades ett årligt driftbidrag till icke statliga flygplatser som inkluderades i ramarna för de regionala transportplanerna från 2012 och tio år framåt.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län tillfördes vid detta tillfälle 2,3 miljoner/år som kunde användas till driftbidrag för icke statliga flygplatser. I efterföljande planrevidering har beslutet varit att driftbidraget ska vara kvar, en uppräknig har skett utifrån förändrade ramnivåer vilket även har gjorts i föreliggande planförslag.

BIDRAG



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	7,5 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	32 mnkr
Investeringsbidrag till enskilda vägar	9 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	31 mnkr

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Syfte och innehåll

Kommuner med icke statliga flygplatser kan årligen ansöka om statligt driftbidrag för att täcka underskott i flygplatsens drift¹. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

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

Grunder för prioritering inom potten

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

Förutsättningar för genomförande

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

¹ med stöd av 3 §, 5 p. förordning (1997:263)

REGIONALA UTREDNINGSBEHOV

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

Bakgrund

Syfte

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

Avgränsning

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

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

Innehåll

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

Väl avgränsade vägavsnitt Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet "större vägåtgärder". För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad.

Längre stråk med brister Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet "Trafiksäkerhet och framkomlighet". För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.

Grunder för prioritering av brister för utredning

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

NAMNGIVNA ÅTGÄRDER

Större åtgärder ska i transportplaner anges som "*namngivna åtgärder*". För den nationella planen för transportinfrastruktur är det praxis att åtgärdens totala kostnad ska uppgå till minst 100 miljoner kronor. För länsplaner gäller att åtgärdens totala kostnader ska uppgå till minst 50 miljoner kronor. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder.

För en namngiven åtgärd ska en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl göras för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. Åtgärden ska även ha en anläggningskostnads-kalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

Brister som bör utredas 2022-2025

Väl avgränsade vägavsnitt

Rv 27 Forsheda-Bredaryd

Rv 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT knappt 9 500 fordon varav 1255 lastbilar)¹ och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar ha eller planeras att bli mötesseparerade.

Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Rv 32 Eksjö - Sunneränga

Väg 32 har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter och är regionalt betydelsefull för arbetspendling mellan kommunerna på Högländet.

Vägsträckan (ÅDT ca 3 900 fordon/dygn varav 800 lastbilar)¹ har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst kopplat till mötesolyckor och korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Längre stråk med brister

Rv 30 Stigamo - Växjö

Rv 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Rv 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige.

Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 600 och 3 200 fordon/dygn varav knappt 800 lastbilar)¹. Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. Genom pågående hastighetsöversyn har hastigheten i stråket sänkts vilket innebär en sämre tillgänglighet. Syftet med en utredningen bör vara att studera åtgärder för att höja tillgängligheten utan att kräva omfattande ombyggnationer.

¹ Utdrag ur NVDB på Trafikverket.se

GENOMFÖRANDE AV REGIONAL TRANSPORTPLAN

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

Järnvägsinvesteringar



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

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

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

Större vägåtgärder



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

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

Gång- och cykelinvesteringar



Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån prioriteringskriterier i Regional Transportplan och kommande plan för genomförande av cykelåtgärder på regional statligt vägnät¹.

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

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

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

UTREDNINGSTYPER

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

- Möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet provas stegvis och transportslagsövergripande
- Större eller mer komplexa brister vars lösning förutsätter planläggning
- Genomförs oftast av Trafikverket

Funktionsstudier

- Tydligt avgränsad brist
- Begränsad komplexitet
- Ej relevant studera alternativa lösningar kopplat till fyrstegsprincipen eller transportslagsövergripande åtgärder
- Funktionsstudier tas fram av Trafikverket

Projekteringsförberedande inventeringar och strategier

- Brister där möjliga åtgärder är av mindre omfattning och låg komplexitet
- Tydligt avgränsade åtgärder
- Ej planläggning
- Inventering kan göras av Trafikverket eller Länstrafiken (kollektivtrafikåtgärder)
- Förberedande projektering inför genomförande tas fram av Trafikverket
- Bör drivas med fokus på snabbt genomförande

¹ Innan en plan för genomförande av GC-åtgärder utmed regional statlig väg finns beslutad bör prioriteringar av förberedande utredningar ske av Trafikverket i samråd med Region Jönköpings län.

ANSVAR HÅLLPLATSER

Ansvar för stationsmiljöer Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens kärnfunktion. Till kärnfunktionen hör plattform, plattformstak, utrustning på plattform, konstruktioner inom stationsmiljö som bär upp spåraneläggningar, plattformsförbindelser, ytskikt i bro- och tunnelkonstruktioner som Trafikverket äger, dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform, plattformsförbindelser samt stationshus samt fast skyltning på plattform och plattformsförbindelse.

Övriga parter ansvarar för stationshus, bussterminaler, cykelparkering, anslutande kommunala vägar och GC-vägar, pendlarparkering, stationstorg, angäringsplatser, konstnärliga utsmyckningar (som inte är integrerade i statliga konstruktioner) samt anläggningar med utformning som väsentligt avviker från grundutförande.

Ansvar för busshållplatser

Hållplatsdel	Ansaret omfattar	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kn vägnät
Körtyr, marktyr	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	TRV	Kn
Pendlar-parkering: allmän belysning och ev planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Kn	Kn
Väderskydd: belysning, utrustning och ev el	Renhållning, skötsel, underhåll, armatur och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kn	Kn
Hållplats-utrustning (fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kn	Kn
Informationsbärare stolpe och hpl-topp	Renhållning, skötsel och underhåll	JLT	JLT
Anslutande GC-väg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	TRV	Kn

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

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

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering². Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet



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

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

Kollektivtrafikåtgärder



Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

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

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

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

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

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

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slut-

² Förordning (2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm

redovisning av beviljade åtgärder sker till **JLT/Trafikverket** och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun (Jönköpings kommun) ansvarar för att ansöka hos Trafikverket om årligt bidrag, Trafikverket handlägger och beslutar i ärendet.

Genomförande av åtgärder Bidraget avser löpande drift, för vilken Jönköpings flygplats ansvarar.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

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

Genomförande av åtgärder Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

UPPFÖLJNING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

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

Avrapportering av framdrift och upparbetning Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årsredovisning bör Länsplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för TIM-nämnden.

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

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

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

INVESTERINGSÅTGÄRDER I NATIONELL PLAN

För att få en fullständig bild av vilka investeringar i transportinfrastruktur som planeras i länet behöver förslaget till regional transportplan läsas tillsammans med förslaget till nationell transportplan.

I den nationella planen redovisas alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Planen innehåller också potter för åtgärder som har totala kostnadskalkyler under den nationella gränsen för namngivet objekt (100 mnkr). Pottområdena hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)

Se beskrivning under ”Järnvägsinvesteringar” i planförslaget.

Mötesstation A6/Ryhov

Se beskrivning under ”Järnvägsinvesteringar” i planförslaget.

Namngivna vägojekt nationell plan

Rv 40 Nässjö - Eksjö

Det aktuella vägvägsnittet är betydelsefullt för såväl långväga godstransporter som besöksnäring och lokal arbetspendling.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan som är smal och har dålig plan- och profilstandard. Vägen byggs om till totalt 14,1 km mötesfri väg varav 8,8 km utgör breddning av befintlig väg och 5,3 km utbyggnad i nysträckning. Åtgärderna möjliggör en höjning av vägens hastighet till 100 km/tim. Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg, delvis som separat GC-väg och delvis i kombination med befintliga lokalvägar.

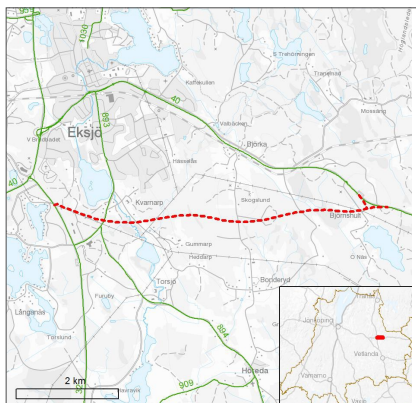
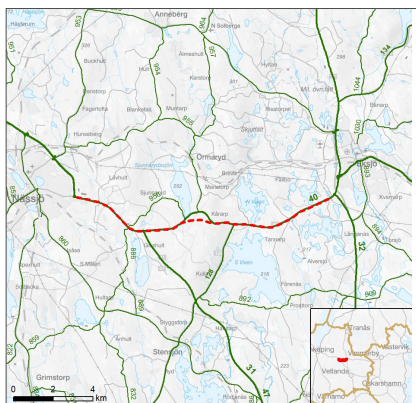
Vägplanen har vunnit laga kraft och Trafikverket har fått byggstartsbeslut från regeringen. Planerad byggstart är år 2022, byggtiden beräknas till cirka 3 år.

Rv 40 Förbi Eksjö

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

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden, vägen byggs som mötesseparerad vilket möjliggör en hastighet på 100 km/tim.

Arbetet med vägplan för åtgärden beräknas starta 2022.



Rv 26 Mullsjö - Slättäng

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 kilometer lång. Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/tim, viltåtgärder med viltstängsel och faunapassager planeras längs sträckan och GC-förbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2025 med 2-3 års byggtid.

Rv 26 Hedenstorp - Månseryd

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

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 26. Detta kan göras genom att bygga ut väg 26 till en 7 km lång 2+2 väg på sträckan mellan Hedenstorp och Månseryd samt att förbättra trafikplatsen vid Åsens gård och korsningen med väg 683 vid Klämmestorp. Projektet befinner sig i planskede och planeras att byggstartas år 2025.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. Vägen har i dagsläget kapacitetsproblem med delvis långa köer som följd. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

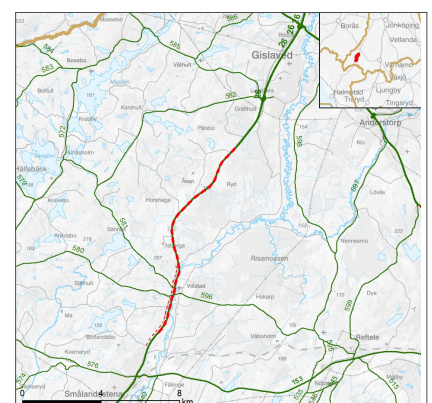
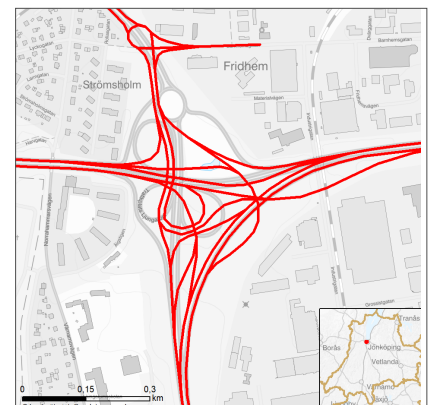
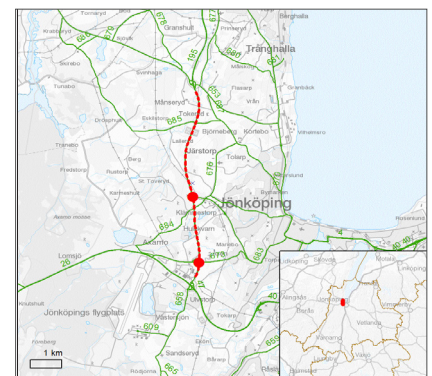
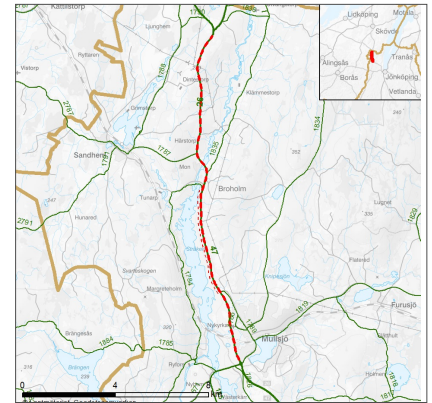
I objektet ingår additionskörfält på sträckan mellan trafikplats Ljungarum och trafikplats Ryhov. **Status Beskrivning kommer i november**

Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved

(ej namngivet objekt i Nationell plan 2018-29)

Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard samt förhöjd risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Väg 26 föreslås bli mötesseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/tim. Gång- och cykelväg planeras mellan Smålandsstenar och Kappeled. Skyddsåtgärder för vattentäkt samt **viltstängsel och faunapassager planeras**. Arbetet med att ta fram en vägplan pågår, byggstart är planerad till år 2026.





Fullständig konsekvensbeskrivning

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

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Tidsmässig avgränsning

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

Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027.

Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033.

Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

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

Avgränsning i sak

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

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

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING 165

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

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

KRAV PÅ INNEHÅLL MKB

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- en **sammanfattning av planens innehåll**, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
- en identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
- uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem** som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur **hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn**,
- en **identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter** som genomförandet av planen kan antas medföra,
- uppgifter om de **åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa** betydande negativa miljöeffekter,
- en **sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
- en redogörelse för de åtgärder som planeras för **uppföljning och övervakning** av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
- en **icke-teknisk sammanfattning**

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

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
- allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig. Synpunkterna ska beaktas innan planen antas. När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrerats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.

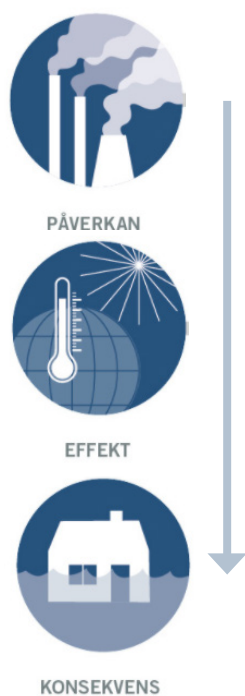
PÅVERKAN, EFFEKT OCH KONSEKVENS

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

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

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

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



Exempel på händelsekedja till följd av utsläpp av växthusgaser. (Naturvårdsverket)

Metodik för bedömning av konsekvenser

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

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

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

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

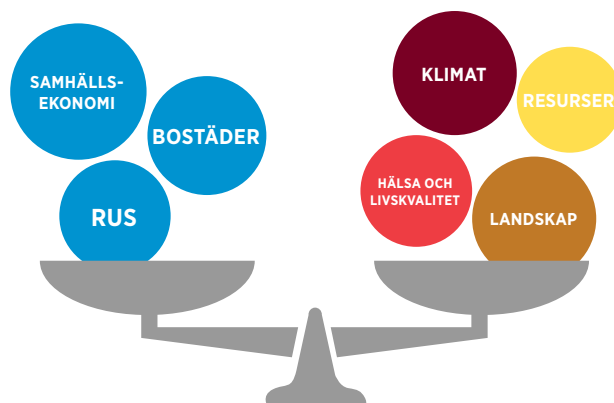
Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med **fokusområden** som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029¹.

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

Samhällsekonomi och regional utveckling

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

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delasppekter kopplade till bostadsförsörjning² och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.



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

¹ MKB för Nationell transportplan 2018-2029, Trafikverket

² Direktiven om åtgärdsplanering

Fokusområde A: KLIMAT**Klimatfaktorer**

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET**Människors hälsa**

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

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

Luft

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

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP**Naturmiljö**

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild**Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING****Mark**

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Materiella tillgångar**Vatten**

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Övergripande transportpolitiskt mål

167

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet ●

Funktionsmål**Robust system**

- medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet ●

Samhällsutveckling

- kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften ●
- tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder ●
- förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras ●

Tillgänglighet och användbarhet

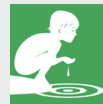
- arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle ●
- transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning ●
- barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar ●

Hänsynsmål

- Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken ●

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås ●

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa ●●●●●



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

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING**Samhällsekonomi och konkurrenskraft**

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

Bostadsförsörjning

- Marknadsvärde för bostäder
- Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

- Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser
- Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet
- Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

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

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Mest relevanta miljökvalitetsmål

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större väggångar	●	●	●
GC-investeringar	●		
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder	●		
Bidrag	●		●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Bedömningsgrunder

Delaspekt trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet.

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

Precisering energieffektivitet inom respektive trafikslag fångar hur planen påverkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Delaspekt infrastrukturens påverkan

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

Delaspekt Klimatanpassning

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

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggske.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●		●	●	●			●	●	●						
Trafikens påverkan			●	●	●		●	●				●	●	●						
Infrastrukturens påverkan	●	●				●	●	●			●	●	●							
Klimatanpassning			●					●				●								

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

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

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO₂ än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO₂-ekvivalenter i byggske¹ är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggske efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)			▼	▲				▼	▲				▼	▲						
Medellångt (2027-32)		▼	▼	▲	▲	▼	▼	▼	▲		▼	▼	▲	▲						
Långt (2033-45)			▼	▲	▲			▼	▲			▼	▲	▲						

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse över tid, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delasppekt.

¹ Yet respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

Trafikens påverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö-Eksjö och Värnamo - Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser.

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

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

Energieffektivitet Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering pga ökad trafik och höjda hastigheter.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av Värnamo - Nässjö ger på sikt lägre växthusgasutsläpp för tågtrafiken på delar av länets järnvägsnät.

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

Trafikutveckling Alternativet innebär att delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Projektet Yet förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

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

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (Nässjö-Eksjö, Värnamo-Nässjö och Nässjö-Vetlanda) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Det är osäkert om nyttan av elektrifiering av Nässjö - Vetlanda faller ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kan till nästa planperiod.

Trafikutveckling Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet bedöms på grund av åtgärden rv 27 förbi Bor bidra till vissa ökningar av trafikarbetet på denna sträcka.

Energieffektivitet Eftersom järnvägstransporter är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik Inga effekter.

Trafikutveckling Alternativet stimulerar ingen överflyttning av trafik från bil men skapar heller ingen inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet Ingen påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och rv 27 Bredaryd - Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO₂.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt.

Förbifart Bor och rv 27, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd ger relativt stora utsläpp av CO₂ vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO₂.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult och upprustning av sträckan Nässjö-Vetlanda bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation.

Byggnationer av GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Alternativet bedöms inte ge någon negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av CO₂ öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

KALKYLERADE UTSLÄPP AV CO₂-EKVIVALENTER INFRASTRUKTUR

För namngivna objekt vid bygg och reinvestering samt drift- och underhåll under kalkylperiod för SEB:

Åtgärder som finns i samtliga strategialternativ

- Yet 62 280 ton
- Rv 27 förbi Bor: 12 954 ton
- GC-väg Fursjö-Habo 354 ton
- Totalt 75 588 ton

Åtgärder som finns i BALANS och JÄRNVÄG

- Station A6/Ryhov 1778 ton
- Elektrifiering Nässjö-Eksjö 1440 ton
- Totalt 3 218 ton

Åtgärder som finns i BALANS och VÄG

- Rv 27 Bredaryd-Anderstorp 6366 ton
- Förbifart Tenhult 1320 ton
- Rv 27 Ulås-Bredasten 1340 ton
- Totalt 9 026 ton

Åtgärder som finns i VÄG

- Eksjö - Sunneränga 11 621 ton
- Kärda - Bredaryd 13 298 ton
- Totalt 24 919 ton

Åtgärder som finns i JÄRNVÄG

- Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda 32 565 ton

Totalsumma namngivna objekt alternativ BALANS: 87 832 ton CO₂-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ VÄG: 109 533 ton CO₂-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ JÄRNVÄG: 111 371 ton CO₂-ekvivalenter

Klimatanpassning

Alternativ BALANS

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo-Nässjö och Nässjö-Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ VÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo - Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ JÄRNVÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo - Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Nollalternativ

Ingen tillkommande klimatanpassning, risker kopplat till åldrande anläggning.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Bedömningsgrunder

Delaspekt Människors hälsa

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

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

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

Delaspekt Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång, cykel och kollektivtrafik.

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

Jämställdhet mellan kvinnor och män Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Delaspekt Luft

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

Halter av luftföroreningar (i tätorter) Kan påverkas positivt av tex förbifarter.

Exponeringsbedömning Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större väggångar	●	●	●
GC-investeringar	●	●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●	●	●
Kollektivtrafikåtgärder	●	●	●
Bidrag	●	●	●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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



Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måloppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måloppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till måloppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Bidrag måloppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning																				
Människors hälsa																				
Befolkning																				
Luft																				

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måloppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

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

Bidrag till måloppfyllelse över tid

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måloppfyllelse över tid, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delasppekt.

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)																				
Medellångt (2027-32)																				
Långt (2033-45)																				

Människors hälsa

Alternativ balans

Fysisk aktivitet Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafik på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykeinvesteringar än i övriga alternativ, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i länet.

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

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på regionala banor Yet och Nässjö - Eksjö kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Alternativet innebär en större satsning på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar än övriga alternativ. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö - Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ väg

Fysisk aktivitet Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnväg i Yet. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av sträckan Värnamo-Nässjö innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på Yet kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Förbifarter i Bor och Tenhult innebär att buller- och vibrationer minskar inne i samhällena.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ järnväg

Fysisk aktivitet Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum - Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Järnvägssatsningarna kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Bullersituationen inne i Bor samhälle förbättras i och med ny förbifart.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i Bor samhälle förbättras, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Näs-sjö - Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet Inga positiva effekter

Buller och vibrationer Inga positiv påverkan; problemen med buller och vibrationer i Tenhult och Bor riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

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

Befolkning

Alternativ BALANS

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet är det mest positiva sett till utveckling av gång- och cykel samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämnt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för GC-åtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder bibehålls på samma nivå som föregående planperiod vilket ger förutsättningar för att arbeta relativt aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet syftar till att möjliggöra en balans i satsningar i hela länet och innebär att vissa regionala järnvägar förbättras samtidigt som förutsättningar ges för att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik på väg samt att göra tätortsåtgärder som ökar tillgänglighet inne i mindre samhällen.

Alternativ VÄG

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråket Yet förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs GC-vägar vilket förbättrar tillgänglighet med cykel.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och

män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet prioriterar större vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och GC-åtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet innebär att ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, GC-åtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till att viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Alternativ järnväg

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg utmed delar av de regionala järnvägsstråken.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativets satsning på regionala järnvägar bedöms vara positiv för jämlikhet, jämställdhet och barn, dock innebär det att utrymmet för investeringar i övriga kollektivtrafikanläggningar och GC-vägar utmed statlig väg minskar vilket i sin tur minskar möjligheterna att gynna jämlikhet och jämställdhet. Detta begränsar också förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder och GC-åtgärder ger möjlighet till att viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Nollalternativ

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

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Inga effekter

Jämställdhet mellan kvinnor och män Inga effekter

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Inga effekter

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Inga effekter

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

Luft

Alternativ BALANS

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

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

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar på kollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen samt samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ VÄG

Emissioner av luftföroreningar Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö bidrar till minskade emissioner.

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

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Viss negativ påverkan på luftkvalitet på grund av ökad hastighet och större trafikarbete förbi Bor.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och Bor samhälle. Fortsatt exponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar Inga förbättringar av luftkvalitet kopplat till elektrifiering av järnväg.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Fortsatt exponering i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Bedömningsgrunder fokusområde LANDSKAP

Delaspekt Naturmiljö

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Delaspekt Kulturmiljö

Kulturlämningar och landskapets strukturer Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Delaspekt Landskapsbild

Påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större väggåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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



Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

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

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning																
Naturmiljö																
Kulturmiljö																
Landskapsbild																

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägparter. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägätgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperioden andra hälft då merparten av alterantivens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse över tid, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delasppekt.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)																
Medellångt (2027-32)																
Långt (2033-45)																

Delaspekt naturmiljö

Alternativ BALANS

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön.

Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden och livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur pga ny väg i naturmark.

Projekten Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ VÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö - Eksjö i samband med elektrifiering.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden och livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur pga ny väg i naturmark.

Projekten Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ JÄRNVÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt

påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö, Värnamo - Nässjö och Nässjö - Vetlanda i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden och livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna vilket förstärker de negativa effekterna.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Delaspekt kulturmiljö

Alternativ BALANS

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden negativt, detta särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Kulturhistoriska fornlämningsområden bedöms påverkas negativt, detta särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötessepareringar Ulås-Bredasten och Bredaryd-Anderstorp samt förbifart Tenhult.

Alternativ VÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden negativt, detta särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Kulturhistoriska fornlämningsområden bedöms påverkas negativt, detta särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås-Bredasten, Bredaryd-Anderstorp och Eksjö-Sunneränga samt förbifart Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden negativt, detta särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Kulturhistoriska fornlämningsområden bedöms påverkas negativt, detta särskilt i den norra delen av utredningsområdet.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer Ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv. Opåverkad situation kring kulturmiljö i Bor samhälle.

Delaspekt landskapsbild

Alternativ BALANS

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö och Nässjö-Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ VÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö bedöms bli begränsad.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet.

Mötessepareringar Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ JÄRNVÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö, Nässjö-Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

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

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Ingen påverkan

FOKUSOMRÅDE RESURSHUSHÅLLNING

Bedömningsgrunder fokusområde Resurshushållning

Delaspekt Mark

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

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

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

Delaspekt Materiella tillgångar

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

Delaspekt Vatten

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

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

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



Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG, de åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Samlad bedömning			●				●				●					
Mark			●				●				●					
Materiella tillgångar			●				●				●					
Vatten			●				●				●					

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

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

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

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

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

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt, påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till tex förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS				VÄG				JÄRNVÄG				NOLLALT.			
Kort (2022-27)			▼				▼				▼					
Medellångt (2027-32)		▼	▼			▼	▼				▼					
Långt (2033-45)			▼				▼				▼					

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse över tid, vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både positivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

Delaspekt mark

Alternativ BALANS

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

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

Alternativ VÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

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

Alternativ JÄRNVÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

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

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt mark.

Delaspekt materiella tillgångar

Alternativ BALANS

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

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

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten och Bredaryd - Anderstorp) kan kräva att skogs- och/eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ VÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

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

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunnerånga och Gärda - Bredaryd) kan kräva att skogs- och/eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som begränsad.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ JÄRNVÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

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

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Ingen påverkan på areella näringar.

Delaspekt vatten

Alternativ JÄRNVÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ VÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ BALANS

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt vatten.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Bostadsförsörjning	Regional utvecklingsstrategi
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●	●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●	●	●
Kollektivtrafikåtgärder	●	●	●
Bidrag	●	●	●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

FOKUSOMRÅDE SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Bedömningsgrunder fokusområde ekonomisk utveckling och regional utveckling

Delaspekt Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning¹ för namngivna objekt.

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

Delaspekt Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder Bedömning av hur investeringar påverkar marknadsvärdet för bostäder genom att tillskapa ökad tillgänglighet i områden med ett jämförelsevis lågt tryck på bostadsbyggande.

Strukturbildande infrastruktur Bedömning av hur planalternativen stödjer eller motverkar planering för bostäder i lägen som har potential för yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Delaspekt Regional Utvecklingsstrategi

Järnvägsförbindelser Bedömning av hur alternativen prioriterar länets befintliga järnvägar och främjar person- och godstransporter med tåg.

Kollektivtrafik Bedömning av hur alternativen stärker kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Målpunkter Bedömning av hur alternativen verkar för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

¹ Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas) och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

**SAMHÄLLS-
EKONOMI OCH
REGIONAL
UTVECKLING**

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Samlad bedömning			●	●	●			●	●			●	●	●			●			
Ekonomi & konkurrenskraft			●	●	●			●	●	●		●	●	●	●			●		
Bostadsförsörjning				●	●		●	●					●	●				●		
Delstrategier i RUS				●	●	●		●					●	●				●		

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällssekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS					VÄG					JÄRNVÄG					NOLLALT.				
Kort (2022-27)				▲					▲				▼	▲						
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲				▲	▲			▼	▲	▲			▼		
Långt (2033-45)				▲	▲	▲			▲	▲				▲	▲			▼		

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ BALANS

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Yet och station A6/Ryhov ger positiv NNK pga restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Yet) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö-Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster.

Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Yet bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö-Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten och Anderstorp - Bredaryd samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ VÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Samtliga namngivna objekt i alternativet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Yet bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten, rv 27 Anderstorp - Bredaryd, rv 32 Eksjö - Sunnerånga, KÄrda - Forsheda (över kan) samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ JÄRNVÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Yet och station A6/Ryhov ger positiv NNK pga restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Yet) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö-Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Att påbörja upprustning av sträckan Nässjö - Vetlanda ger kraftigt negativ NNK, i synnerhet om projektet genomförs etappindelad då de nyttor som uppstår vid elektrifiering först faller ut efter planperioden.

Rv 27 förbi Bor bedöms som lönsam pga hög ÅDT och restidsförkortningar.

Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte

att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Yet bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö-Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning och elektrifiering av sträckan Nässjö-Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på elektrifiering och byggande av mötesspår på banan faller sannolikt inte ut under planperioden.

Rv 27 förbi Bor ger restidvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Bostadsförsörjning

Alternativ BALANS

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö, Jönköpingsbanan samt Eksjö positivt. Ett stationsläge vid A6/Ryhov bedöms ge ökade marknadsvärden för bebyggelsen i stationens närområden.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo-Bor positivt. Förbifart Tenhult? Bredaryd - Anderstorp?

Planalternativet innehåller jämförelsevis hög andel medel för GC-åtgärder och kollektivtrafik. Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg, gång- och cykel och kollektivtrafik och bedöms i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Alternativ VÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo-Bor positivt. Bredaryd - Anderstorp? Förbifart - Tenhult? Eksjö - Sunneränga? Kärda - Forsheda?

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativets satsningar på järnväg, GC och kollektivtrafik bedöms i viss mån stödja en strukturbildande bostadsutveckling, dock riskerar den stora

tyngdpunkten på större vägåtgärder att verka i motsatt riktning och snarare bidra till en mer utspridd bostadsutveckling och därmed behov av större transportarbete.

Alternativ JÄRNVÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Förutsatt att fortsatta satsningar görs på Vetlandabanan även i nästa planperiod kan upprustningen av banan bidra till ökade marknadsvärden i mer stationsnära lägen i Vetlanda.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg och bedöms genom detta i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Nollalternativ

Marknadsvärde för bostäder Nollalternativet bedöms bidra svagt negativt till trenden av vikande marknadsvärden för bostäder på längre pendlingsavstånd från regioncentra.

Strukturbildande infrastruktur Nollalternativet bedöms på sikt bidra till en mer utspridd bebyggelse och motverkar på så vis negativt måluppfyllelse.

Mål om tillgänglighet i regional utvecklingsstrategi

Alternativ BALANS

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av satsningar på Yet, mötesstation A6/Ryhov och elektrifiering Nässjö - Eksjö.

Stärkt kollektivtrafik Det alternativ som ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråket rv 27 Anderstorp - Bor. Alternativet möjliggör jämförelsevis störst utbyggnad av GC-väg utmed statlig väg i länet vilket är positivt för att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ VÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan Yet, i övrigt driver alternativet inte mot delstrategin i RUSen.

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

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråken rv 27 och rv 32.

Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet

har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ JÄRNVÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av aktiv satsning på regionala banor.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Yet, och mötesstation A6/Ryhov. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör mer enhetlig standard fordonsflotta och attraktiva trafikeringsupplägg. De största nyttorna kopplat till trafikeringsförhållanden för sträckan Nässjö - Vetlanda faller förmodligen inte ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kant.

Alternativet innebär att förhållandevis lite pengar avsätts för kollektivtrafikanläggningar vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt rv 27 förbi Bor.

I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar. Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Nollalternativ

Upprustning av järnvägar Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Sammanbundna målpunkter Påverkar inte delstrategin i positiv riktning



Minnesanteckning Enande mötet 24 mars 2022

Tid: kl. 09.00 – 12.00

Plats: Residenset, Jönköping

Närvarande

Representanter enande mötet

Arbetsförmedlingen – arbetsförmedlingschef Johanna Buchalle

Eksjö kommun - kommunchef Tord Du Ritz

Gislaveds kommun – utvecklingsledare Kristina Pettersson (ersätter kommunalråd Marie Johansson)

Habo kommun - kommunstyrelsens ordförande Susanne Wahlström

Jönköpings kommun - analys- och hållbarhetschef Andreas Zeidlitz

Jönköping University - prorektor Mats Jackson

Kommunal utveckling - utvecklingschef Ola Götesson

Länsstyrelsen i Jönköpings län- landshövding Helena Jonsson (ordförande)

Länsstyrelsen i Jönköpings län - enhetschef Nina Lindgren

Nässjö kommun – kommunalråd, kommunstyrelsens vice ordförande Laila Norss

Sävsjö kommun - kommundirektör Jan Holmqvist

Polisen – t.f. polisområdeschef Håkan Boberg

Region Jönköpings län - regionstyrelsens ordförande Mia Frisk

Vetlanda kommun – kommunstyrelsens ordförande Henrik Tvarnö

Hela Människan – Rolf Gard

Röda Korset – Benita Josefsson

Folkhögskolorna i regionen – Marcus Örebäck

Frånvarande

Tranås kommun – kommunstyrelsens ordförande Mats Holmstedt

Vaggeryd kommun - kommunstyrelsens ordförande Gert Jonsson

Värnamo kommun - kommunstyrelsens ordförande Mikael Karlsson

Mullsjö kommun - kommundirektör Sandra Lidberg

Gnosjö kommun - kommunstyrelsens ordförande Kristine Hästmark

Aneby kommun - kommunstyrelsens ordförande Beata Allen

Adjungerade

Karin Fröderberg – Kommunal Utveckling

Josefin Andersson – sakkunnig jämställdhet Länsstyrelsen

Izabell Sjöberg – brottsförebyggande samordnare Länsstyrelsen

Mikaela Dinu Billström – samordnare social hållbarhet Länsstyrelsen

1. Mötet öppnas

Helena öppnade mötet och konstaterade att vi har gått från en kris till en annan. Kriget i Ukraina kommer, liksom pandemin, att påverka frågor om social hållbarhet. Hon berättade vidare att hon är imponerad av hur aktörer i länet har laddat om inför det nya läget.

2. Fastställande av dagordningen

Dagordningen fastställdes.

3. Presentationsrunda

Deltagarna presenterade sig med namn och organisation. Helena hälsade civilsamhällesorganisationerna särskilt välkomna, då de har tillkommit sedan förra mötet.

4. Sammanfattning av analysgruppens arbete med underlag Förslag på prioriterad samhällsutmaning och insatsområden 2022 – 2024

Mikaela Dinu Billström, Josefin Andersson och Izabell Sjöberg (Länsstyrelsen) och Karin Fröderberg (Kommunal utveckling)

Mikaela presenterade kort Forum för social hållbarhets organisationsskiss. Hon berättade vidare att analysgruppen har jobbat vidare med de samhällsutmaningar som enande mötet tog fram under förra mötet, i form av workshops, hearing med civila samhället och arbete med statistiskt underlag.

Mikaela betonade att arbetet färdigställdes precis innan Ryssland inledde kriget i Ukraina. Därmed behöver vi ha med oss att det kan komma nya utmaningar inom samtliga föreslagna insatsområden i och med läget i omvärlden. Hon förklarade även hur de föreslagna insatsområdena

fortfarande är aktuella under en tid av kris, både gällande pandemin och kriget i Ukraina.

Därefter presenterades den föreslagna övergripande samhällsutmaningen:

Delaktighet, trygghet och minskad ojämlikhet

Och fem insatsområden:

Insatsområde långvarigt ekonomiskt bistånd

Karin berättade att det ekonomiska biståndet är menat att vara samhällets sista utväg under korta perioder, men på grund av svårigheter att ta sig in på arbetsmarknaden har det för vissa personer blivit ett långvarigt ekonomiskt bistånd.

Antalet hushåll med ekonomiskt bistånd har under flera år minskat i länet men andelen som har långvarigt ekonomiskt bistånd har ökat. Ökningen är fyra gånger större i Jönköpings län än för riket. Ett långvarigt ekonomiskt bistånd har samband med en rad negativa konsekvenser, framför allt för barn, bland annat långt högre risk för allvarlig sjukdom och psykisk ohälsa. Ekonomiskt bistånd är en konsekvens av att något brister i samhället, exempelvis på arbetsmarknaden eller inom vården.

Insatsområde Könsegregerad arbetsmarknad

Länet har en stark könsegregering på arbetsmarknaden, vilket innebär stora skillnader i var kvinnor och män arbetar. I Jönköpings län arbetar fler kvinnor inom vård och omsorg, utbildning samt hotell och restaurang medan fler män arbetar inom byggverksamhet, energi och miljö samt transportsektorn. Könsegregeringen innebär också att kvinnor och mäns arbetsvillkor är olika. Det kan handla om sysselsättningsgrad, chefsnärvaro, sjukfrånvaro och anledningar till sjukfrånvaro. Skillnaden syns redan vid utbildningsvalen på gymnasienivå och i utbildningsnivå.

Insatsområde Avsaknad av tillit till samhällsinstitutioner och demokratiska processer

Ojämlikhet i samhället påverkar människors tillit och framtidstro. Vi kan därför se hur vår övergripande samhällsutmaning Delaktighet, trygghet och minskad ojämlikhet hänger ihop med detta insatsområde. Egentligen är det ojämlikheten i samhället vi måste börja med, i syfte att öka den sociala

hållbarheten och tilliten till andra, till samhällsinstitutioner och demokratiska processer.

Bristande livsvillkor kan leda till sociala risker. Orsaker till bristande tillit kan vara sysselsättning, liv och hälsa, ekonomiska förutsättningar, utbildning. Detta är viktigt att ta hänsyn till i ett eventuellt arbete med detta insatsområde. Kanske är det så att de andra områdena hjälper till att förbättra området för tillit?

I Jönköpings län är avsaknaden av tillit till andra högre än i riket. Andelen kvinnor med låg tillit till andra ligger i Jönköpings län på 27 procent (27 procent i riket) medan 31 procent (29 procent riket) av männen har en låg tillit till andra.

I diskussionen kring avsaknad av tillit har vi även valt att titta på indikatorn valdeltagande, där låg tillit till samhällsinstitutioner och demokratiska processer skulle kunna påvisas genom lågt valdeltagande. I analysgruppen uppmärksammades att avsaknad av tillit till samhällsinstitutioner blivit mer synligt under pandemin och då särskilt kopplat till vaccinationsvilja. Enligt Charlotta Mellander, professor i nationalekonomi vid JIBS, visar nya siffror från SCB att det finns ett samband mellan hur många som väljer att vaccinera sig och i vilken utsträckning man röstar i kommunalval.

Den variabel som är starkast sammankopplad med både vaccinationsgrad och andel som deltagit i kommunalvalet är hur stor andel som är utrikesfödda i en kommun. Man ser till sist ett negativt samband mellan andelen som är arbetslösa i en kommun och både vaccinationstäckning och valdeltagande.

I valet 2018 påvisades skillnader i valdeltagandet mellan inrikes och utrikes födda i Jönköpings län. (91 procent för inrikes födda och 72 procent för utrikes födda). Motsvarande siffror för riket var 90 procent för inrikes födda och 74 procent för utrikes födda.

Insatsområde Ungdomsbrottslighet och utsatthet för brott

Ungdomsbrottslighet har lyfts i diskussionerna om brottslighet men det är också viktigt att lyfta att det i stor utsträckning också är ungdomar som utsätts för ungas brottslighet.

I Brottsförebyggande rådets nationella skolundersökning om brott för 2019 uppgav hälften att de hade begått något vålds-, stöld, skadegörelse- eller narkotikabrott senaste året. Vissa bakgrundsfaktorer har ett samband med

ökad brottsbenägenhet; bland annat att vara kille, ha skilda föräldrar och svaga ekonomiska resurser.

Skolundersökningen visar dock att ungdomsbrottsligheten har minskat under året 1999–2017. Minskningen har främst samband med ungdomars dagliga aktiviteter, där unga tillbringar allt mer tid hemma och mindre tid åt ostrukturerade aktiviteter i riskfyllda miljöer. Det är sammantaget en lite andel unga som står för en stor andel av den totala brottsligheten men det är viktigt att nå dem tidigt.

Nationella trygghetsundersökningen visar att den självrapporterade utsattheten ökat något i länet under 2021 och andelen utsatta är högst bland unga. Unga kvinnor är mest utsatta för sexualbrott och trakasserier medan unga män är mest utsatta för misshandel och personrån. I den nationella studien Ungar och medier belyses ungas utsatthet på nätet. En majoritet upplever ingen utsatthet men andelen som gör det har ökat sedan 2016. Särskilt stor utsatthet upplever tonåringar med psykiska funktionsnedsättningar.

Insatsområde Sexualbrott

När det gäller unga kvinnor är sexualbrott och trakasserier de brottstyper som de är mest utsatta för. 26,7 % av kvinnor 16–24 år har utsatts för sexualbrott, jämfört med 4,5 % av samtliga i polisregion Öst. 12,6 % av kvinnor 16–24 år har utsatts för trakasserier, jämfört 5,6 % av samtliga.

I Jönköpings län finns sedan tidigare en väl uppbyggd samverkan för att motverka mäns våld mot kvinnor och våld i nära relation. Det saknas dock ett arbete specifikt mot sexuellt våld och sexualbrott, därmed ser analysgruppen ett behov av att prioritera det.

5. Workshop och samtal

Mikaela introducerade workshopen, med syfte att kunna ta ett rikttningsbeslut vid slutet av mötet.

Grupperna ska diskutera behovet av samverkan inom 1–2 av de föreslagna områdena.

Grupperna presenterade därefter sina diskussioner. Se även gruppernas inspel i bifogade dokument.

Grupp 1 – Långvarigt ekonomiskt bistånd och avsaknad av tillit

Tilliten har minskat och gruppen diskuterade digitaliseringen som inte enbart en positiv utveckling utan också något som isolerar många. En utmaning är att mycket ligger på kommunerna, som är närmast invånarna. Tilliten bland de som bor på landsbygden, viktigt att fånga upp det och vilka konsekvenser det får. Tillit som ett grundfundament för demokrati. Det är dock viktigt att reflektera över myter kring utanförskap – för att myterna ska kunna uppstå finns ett uns av sanning men det kan också vara viktigt att motverka mytbildningen. Politiken byggs utifrån den stora gruppen som har det bra i samhället idag, det blir en fara när de som inte har det bra inte synliggörs eller får utrymme i politik och beslut.

Grupp 2 – Könnssegregerad arbetsmarknad

Gruppen har några tillägg:

Verka för lika arbetsvillkor och lika förutsättningar till utbildning.

Gruppen såg behov av att stärka utbildningsväsendet så att fler unga klarar skolan men också att förutsättningarna till utbildning behöver stärkas genom hela livet.

Bemötandet har stor betydelse för att undvika att reproducera fördomar.

Gruppen lyfte också att det föreslagna insatsområdet är smalt och ser behov av att vidga eller hitta en annan formulering. Det handlar mer om arbetsvillkor än vad rubriken signalerar.

Grupp 3 – Ungdomsbrottslighet och sexualbrott

Viktigt med tidiga insatser via familj och föräldrar, civila samhället, skola.

Risk- och skyddsfaktorer har stor betydelse, där kan också civilsamhället komma in när det offentliga inte räcker till.

Förslag på förändringar:

- Istället för könsssegregerad arbetsmarknad formulera det som segregerad arbetsmarknad.
- Skolan är en viktig del för att komma åt alla problem, men också grunden till segregering på arbetsmarknaden. En likvärdig skola, att fler ska klara skolan och vilka normer skolan odlar. Frågan diskuterades både i grupp 2 och grupp 3.

6. Beslut om prioriterad samhällsutmaning och insatsområden 2022 – 2024

Helena Jonsson frågade om enande mötet kan ställa sig bakom föreslagen samhällsutmaning och de fem insatsområdena, med de medskick som kommer fram idag.

En av representanterna från det civila samhället lyfte att han ser det som svårt att ställa sig bakom vissa av förslagen då han inte upplever att civilsamhället har varit fullt ut delaktiga i hela processen. Övriga representanter för civilsamhället håller med.

En representant från en av myndigheterna tar upp området tillit som en viktig övergripande frågeställning och att vägarna in i det kan omfatta alla de övriga områdena.

En representant från en av kommunerna håller med om att området könssegregerad arbetsmarknad är ett för smalt insatsområde för att ses som mest prioriterad.

Den ovan nämnda myndighetens representant betonar att hon inte håller med och att könssegregeringen går igenom i alla arbetsmarknadsutmaningar.

En representant från en annan kommun säger att den könssegregerade arbetsmarknaden är en viktig arbetsmarknadsfråga. Han ser också att han kan stå bakom de fem områdena och att samtliga är viktiga, även om han själv ser ett av dem som särskilt viktigt.

Nina Lindgren påminde om att det inte nödvändigtvis är var och en aktörs allra viktigaste områden som väljs ut utan de som vi behöver samverka kring.

Beslut:

Könssegregerad arbetsmarknad ändras till segregerad arbetsmarknad.

Enande mötet tar beslut om att ställa sig bakom den föreslagna prioriterade utmaningen och de fem insatsområdena, med den förändringen.

7. Tidslinje och insatser 2022

Till nästa möte kommer analysgruppen att jobba vidare med sambanden mellan de olika insatsområdena, göra ett uppföljningsunderlag och en intressentkartläggning.

Ad hoc-grupper kommer att startas, bland annat kring samverkan mellan offentlig sektor och civila samhället.

I den interna analysgruppen kommer arbetet hittills att utvärderas, vilket presenteras vid nästa möte med enande mötet.

8. Nästa möte

Nästa möte med enande mötet äger rum den 27 oktober, kl. 9-12, med morgonfika som serveras från kl. 8.30. Kalenderinbjudan i Outlook är utskickat till representanterna.

9. Övriga frågor

Inga övriga frågor

Mötet avslutas

Vid tangenterna,

Josefin Andersson och Mikaela Dinu Billström

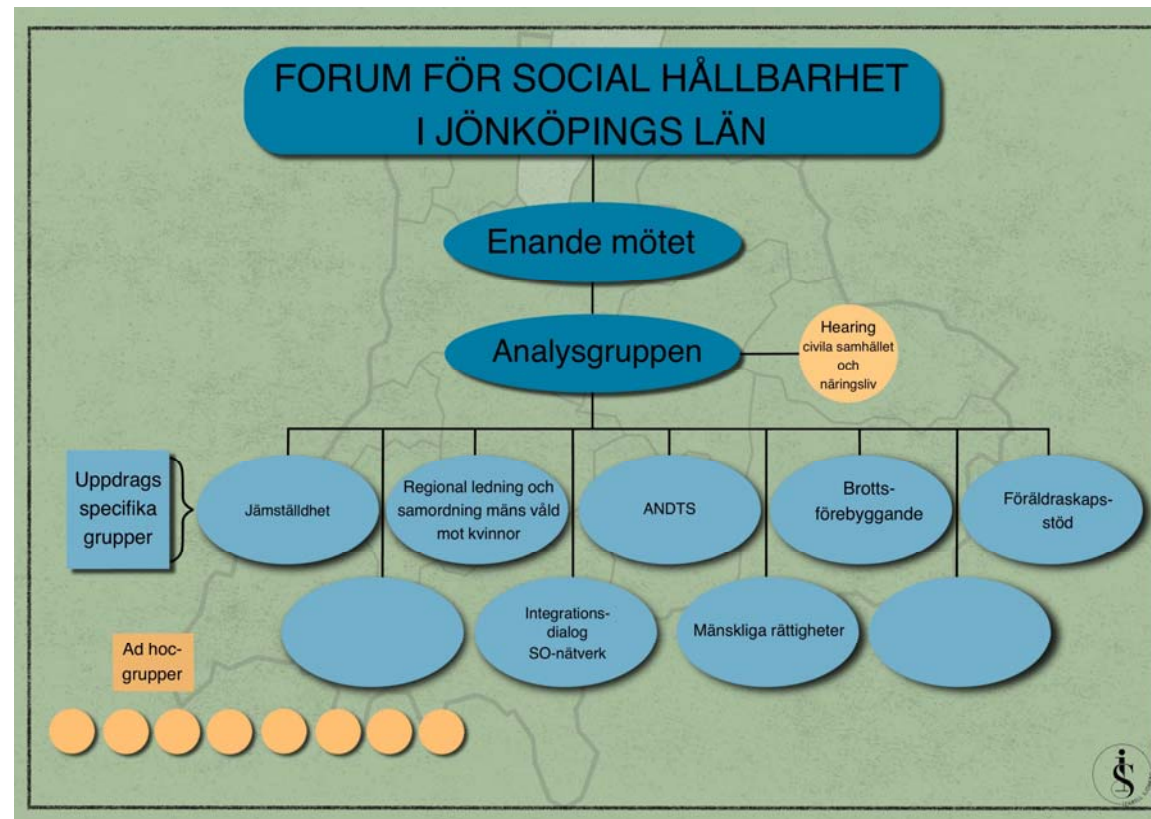


Välkommen!

Forum för social
hållbarhet

24 mars 2022

Forum för social hållbarhet



Sammanfattning av
analysgruppens
arbete med underlag
Förslag på prioriterad
samhällsutmaning
och insatsområden
2022 – 2024



Förslag på
prioriterad
samhällsutmaning
och insatsområden
2022 - 2024

- Analysgruppen föreslår att arbetet inom ramen för Forum för social hållbarhet 2022 – 2024 fokuserar på den övergripande samhällsutmaningen:
- **Delaktighet, trygghet och minskad ojämlikhet**
- Analysgruppen föreslår vidare att insatsområden för att arbeta för ökad delaktighet och trygghet och för minskad ojämlikhet blir följande:
 - » Långvarigt ekonomiskt bistånd
 - » Könsegregerad arbetsmarknad
 - » Avsaknad av tillit till samhällsinstitutioner och demokratiska processer
 - » Ungas brottslighet och utsatthet för brott
 - » Sexualbrott

Insatsområde Långvarigt ekonomiskt bistånd

- Antal hushåll med ekonomiskt bistånd i Sverige minskar för femte året i rad samtidigt som det långvariga ekonomiska biståndet har ökat med nästan 4 % (2020 års siffror).
- Andelen långvariga biståndsmottagare i Jönköpings län är 10 % färre, samtidigt som ökningen är fyra gånger större i vårt län än för riket (16 %).
- Socialstyrelsens årsstatistik publiceras i juni 2022. Blir viktigt att bevaka utvecklingen under 2021.
- Negativa konsekvenser på många nivåer (individ, samhälle) framförallt för barn.
- Drygt 5000 barn i vårt län lever i hushåll med ekonomiskt bistånd. Barnen i vårt län utgör en nästan 2 % högre andel av det totala antalet biståndsmottagare (36,7 %), än motsvarande siffra för riket (34,8 %).

Insatsområde Könsegregerad arbetsmarknad

Det är kvinnor som flyttar härifrån, det är så det pratas. Just att det är industrifokuserat och en förlegad syn på vem det är som jobbar inom industrin. Jag blir ju inte jättetaggad på tanken på att jobba inom industri för jag har också den här förlegade bilden av vad industri är, vilka som jobbar där, vad man gör och så. Den bilden har förändrats när jag kom ut på praktiken och såg vad de gjorde egentligen – då fick man ju ses att allt styrs med joystick. Den bilden behöver lyftas fram för att det ska bli attraktivt för både män och kvinnor och unga. (Kvinna 24 år)

Ur "Kön & Tradition - En kartläggning av ungdomars och unga vuxnas utbildnings- och yrkesval i Jönköpings län ur ett intersektionellt perspektiv", Region Jönköpings län 2018

Insatsområde Avsaknad av tillit till samhällsinstitutioner och demokratiska processer

- *Ojämlighet påverkar människors tillit och framtidstro*
- *Bristande tillit kan ha olika orsaker (sysselsättning, liv och hälsa, ekonomiska förutsättningar, utbildning med mera)*
- *Brist på tillit kan visa sig på olika sätt*
- *I Jönköpings län är avsaknad av tillit till andra högre än i riket, särskilt bland män (Kolada)*

Insatsområde Ungas brottslighet och utsatthet för brott

- Unga utsätts ofta för andra ungas brottslighet
- 51,7 procent av landets 9-klassare har begått brott det senaste året
- Vissa bakgrundsfaktorer har ett samband med ökad brottsbenägenhet
- Mellan 1999-2017 minskade ungdomars brottslighet
- En liten andel unga står för en stor andel av den totala brottsligheten

Nationella trygghetsundersökningen

- NTU: självrapporterad utsatthet ökar något i länet under 2021
- Andelen utsatta är högst bland unga, särskilt åldersgruppen 16-19 år
- Unga kvinnor mest utsatta för sexualbrott och trakasserier, unga män mest utsatta för misshandel och personrån
- Vissa grupper rapporterar en högre utsatthet

Ungar och medier (Statens medieråd)

- Majoriteten uppger att de inte är utsatta på internet
- Men andelen har ökat gradvis sedan 2016
- Större utsatthet ju äldre de blir
- Tonåringar med psykiska funktionsnedsättningar särskilt utsatta

Insatsområde Sexualbrott

- 26,7 % av kvinnor 16-24 år har utsatts för sexualbrott (4,5 % av samtliga i polisregion Öst)
- 12,6 % av kvinnor 16-24 år har utsatts för trakasserier (5,6 % av samtliga)

Paus
10 minuter





Workshop och samtal –

Förslag på prioriterad samhällsutmaning och insatsområden 2022
- 2024

Syfte och mål med dagens workshop och samtal

Syfte

- Du, som representant i det enande mötet, har fått möjlighet att bidra till inriktning för insatsområden i Forum för social hållbarhet 2022 – 2024.

Mål med dagens övningar

- Ensning om gemensamma insatsområden som fokus för arbetet i Forum för social hållbarhet 2022 – 2024. Underlag till analysgruppens och ad hoc-gruppernas inriktning och arbete under vår och höst 2022.

Workshop och samtal

Uppgift

Varje grupp diskuterar samverkansmöjligheter i 1-2 av de föreslagna insatsområdena.

Kring vilka frågor inom de insatsområden som ni pratar om i er grupp tänker ni att utökad samverkan behövs?

Tänk gärna även på detta när ni pratar i gruppen:

- Mot bakgrund av rådande situation i Europa, ser ni ytterligare utmaningar inom era tilldelade insatsområden som kan vara viktiga att samverka kring?
- Vilka eventuella samband ser ni med övriga föreslagna insatsområden?

Dokument med förslag på insatsområden, samt papper med instruktion för workshopen har ni framför er på bordet.

Ni kan sitta kvar här i rummet eller flytta er till något annat rum.



Workshop och samtal

35 minuter i tre grupper (ni har även kaffepausen på er om ni behöver)

- Utse en person som antecknar och en som redovisar för helgrupp.

15 minuter i helgrupp

- En person från varje grupp presenterar under 5 minuter vad gruppen har pratat om.
- Gruppen lämnar in sitt papper med anteckningar till mig.

Gruppindelning

Grupp 1

Karin Fröderberg

Helena Jonsson

Mia Frisk

Kristina Pettersson

Andreas Zeidlitz

Jan Holmqvist

Benita Josefsson

Grupp 2

Josefin Andersson

Johanna Buchalle

Mats Jackson

Catharina Tingvall

Laila Norss

Henrik Tvarnö

Marcus Örebäck

Grupp 3

Izabell Sjöberg

Håkan Boberg

Nina Lindgren

Ola Götesson

Susanne Wahlström

Kristine Hästmark

Rolf Gard

Kaffe och kaka



Tidslinje och insatser i samverkan 2022





Grupp 1

% av vad/hur många?

Flexibelt samhälle → social hållbarhet

Tillit: Vilka blir konsekvenserna av minskad tillit? Avsaknad av mötesplatser för samtal & kunskaps/ertäknhetsutbyte.

Media & sociala mediers roll?

Individualisering. Myndigheters frånvaro i kommunerna. Vilka grupper (flertal män) saknar tillit? Fördjupa analysen.*

Bra samarbete mellan myndigheter men glapp till möten m medborgare.

*Varför minskad tillit? (i Jönköpings län)

Hur påverkar digitaliseringen tilliten? Negativt?

Servicecenter? Medborgarkontor?

Bemötande, medborgarfokus

Analys → agerande, aktiviteter

De som bor i glesbygd - odlas en myt & missnöje utanförskap
→ minskad tillit

Det delade Sverige

Tillit, grundfundament i samhället. Demokrati.

Samhällsnormen - medelklassen



Långvarigt ekonomisk bistånd:

Möjligheten att delta i föreningslivet
när man lever i ekonomisk utsatthet

Behövs kanske inte fler analyser, utan HUR

Reformering av AF påverkar mkt
Långa handläggningstider vid ex
~~långtids~~ lönebidragsanställning.

Enklare jobb?

Samverka arbetsmarknad/försörjnings-
stöd/integration/vuxenutbildning i kommun

De som står längst bort ifrån arbetsmarknaden
"passar" inte in i de upphandlade åtgärderna
hos externa aktörer.

Det enade mötet 24 mars 2022

Grupp 2 Den segregerade arbetsmarknaden

Behov?

- Utbildningsvägar – arbeta brett tillsammans region, kommun, skola – kan AF behöva ha en roll här kopplat till den övergripande och grundläggande kunskapen om arbetsmarknaden?
- Möjliga vägar för unga att välja utbildning som motsvarar den kompetensbristen vi har i Jönköpings län?
- Kultur? Arv? Miljö? – hur och i vilken grad är vi medvetna om detta?
- Om vi ska påverka framåt – är det barn och ungdomar vi måste satsa på – klara grundskola och gymnasiet är en grundläggande avgörande faktor för god hälsa, ekonomisk försörjning, tillit, motverka en segregerad arbetsmarknad.

Behov fortsättning

- Hälsö högskolan – Teknik – hur kan vi få balanser redan där kopplat till den nu redan rådande segregerade arbetsmarknaden?
- Vi ser att det finns ett mönster från grundskola till högskola – dock är resan på väg, men det sker i väldigt långsam takt

Insatsområden framöver

- Tillse att de flesta barn och unga (grund och gymnasieskolan) klarar och genomför
- Vi inom flertal områden – kraftsamlar gemensamt att investera i utbildning från grundskola och vidare
- Barn och ungas hela livsresa
- Arbeta med att verka som en attraktiv arbetsgivare – anställnings och arbetsvillkor
- Vi behöver fortfarande arbeta med säkerställandet av utrikesföddas meriter – (högutbildade som inte bereds möjligheter att utöva sina yrken)
- Näringslivet behöver vara med när vi samlar oss kring insatsområden och aktiviteter

Förslag omformulering/tillägg till prioriterade utmaningar

- (Utbildning – grund, gymnasiet - vidare) Grundproblemet?
- **Verka för Lika Arbetsvillkor i arbetslivet och lika förutsättningar/villkor inom utbildning i Jönköpings län (arbetsmiljö, arv, kultur, språk, kommunikation, bemötande)**
- Näringslivet behöver vara en medverkande part
- Kommunikation
- Bemötande

Samverkan

- Hur får vi våra medborgare i våra kommuner att rota sig och stanna i Jönköpings län
- De som även är här inflyttade – går utbildningar... osv.

Minnesanteckningar, gruppdiskussion-grupp 3

Ungas brottslighet och utsatthet för brott samt sexualbrott

Övergripande

Området känns relevant både nu och med anledning av kriget i Ukraina (framförallt sexualbrott). Mycket av diskussionerna kom att handla om tidiga insatser, tidig upptäckt och stödinsatser tidigt både till individ, familj (föräldrar).

Civilsamhället kan vara en viktig part här, som viktiga vuxna, skyddsfaktor vid barn /unga med många riskfaktorer.

Tillit viktigt även i dessa målområden då det är mycket grunden i relationen till andra människor vad gäller brottslighet.

Övriga inspel från gruppen

- Viktigt att vi kommer till handling och konkret arbete.
- Det behövs inkluderande samtal med civilsamhället och inte bara som utövare utan också om vision och mål. Inte bara prata om lagar utan utifrån behov och möjligheter. (från helhetsdiskussionen, kanske prata ekonomisk utsatthet istället för ekonomiskt bistånd)
- Trygg med områdena i helhet och vill nu jobba vidare.
- Önskar att vi skriver VINR istället för mäns våld mot kvinnor. Saknar utbildningsväsendet och Hälsa/psykisk hälsa i målområdet och tveksam till "minskad ojämlikhet" som mål.
- Bra områden, några blir nya för oss i vår linjeverksamhet så vi får gå hem och se hur vi skruvar på våra uppdrag.

Slutdiskussion: att vi ändå är överens att gå vidare med områdena, att det finns kopplingar till t.ex. skolan och att det är svårt att tala om vad som ska vara "längst upp"- orsak-verkan.

Plats och tid	Kommunhuset i Gislaved, den 7 april, kl. 14:00 – 15:30
Beslutande	Carina Johansson (C), Gislaved Marie Johansson (S), Gislaved Kristine Hästmark, (M), Gnosjö Markus Kauppinen (S), Gnosjö Gert Jonsson, ordf (M), Vaggeryd – Via länk Kenth Williamsson (S), Vaggeryd Bo Svedberg (S), Värnamo - ersättare Azra Muranovic (S), Värnamo
Övriga deltagande	Lars-Erik Andersson, förbundsdirektör SÅM Jonatan Rosenquist, planerings- och utvecklingschef SÅM Ewa Nilsson, förbundsadministratör, SÅM
Utses att justera Justeringens plats och tid	Markus Kauppinen
Under- skrifter	Sekreterare Ewa Nilsson Ordförande Gert Jonsson Justerande Markus Kauppinen

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organisation Förbundsdirektion SÅM

Paragrafer

Datum för
anslags uppsättande

Datum för
anslags nedtagande

Förvaringsplats
för protokollet

Underskrift

.....

SAMMANFATTNING

Mötet är det tjugooåttonde mötet efter att interims direktionen övergått till att bli förbundsdirection för kommunalförbundet SÅM (Samverkan Återvinning Miljö).

Mötet öppnas, Ewa Nilsson utses till sekreterare och Markus Kauppinen till justerare av protokollet. Dagordning godkändes och en övrig fråga inkom under mötets gång, "Se över förbundsordningen".

Ärendeförteckning:

Föredragande: Lars-Erik Andersson = LEA, Jonatan Rosenquist = JR

Beslutsärenden:

§13	Revisionsrapporter 2021 (LEA)	SÅM 2022:002-3
§14	Verksamhetsbudget 2023 (LEA)	SÅM 2022:002-1

Informationsärenden:

§15	Avfall Sverige/Småland information (BS, LEA)	SÅM 2022:005-6
§16	Status Projekt (LEA)	SÅM 2022:004-6
§17	ÅVC och anläggningar (LEA, JR)	SÅM 2022:004-7
§18	Nya taxor 2023 (LEA, JR)	SÅM 2022:002-2
§19	Status Entreprenad (LEA, JR)	SÅM 2022:005-8
§20	Upphandlingar (LEA)	SÅM 2022:005-7
§21	Personal (LEA, JR)	SÅM 2022:004-8
§22	4-fackssystem (LEA)	SÅM 2022:005-9
§23	Avfallsplan 2023 (LEA, JR)	SÅM 2022:004-5

Övriga frågor:

§24	Se över förbundsordningen	SÅM 2022:004-10
-----	---------------------------	-----------------

§13

Dnr: SÅM 2022:002-03

Revisionsrapporter 2021**Ärendebeskrivning**

Rapporterna från våra revisorer, förtroendevalda som externa var inte klara när SÅM redovisade Årsbokslut och förvaltningsberättelse för 2021. Dessa redovisas därför på detta direktionmöte. I revisionsberättelsen tillstyrker de förtroendevalda revisorerna ansvarsfrihet för direktionen och de enskilda ledamöterna i densamma. Rapporterna bedömer att kommunalförbundet bedriver verksamheten och ekonomin på ett tillfredsställande sätt. Rapporterna säger även att vissa verksamhetsmål är uppfyllda men att SÅM måste arbeta vidare för att samtliga mål följs upp och utvärderas/bedöms. Man anser även att SÅM måste utarbeta en plan för hur förbundet avser finansiera långsiktiga investeringar som verksamheten kräver, att taxorna sätts så att de motsvarar det finansiella behovet och att den är långsiktigt hållbar för taxekollektivet. SÅM rekommenderas även att arbeta med förbundets interkontroll, framförallt avseende riskanalys, kontrollmoment samt utvärdering.

Förbundsdirektören gick igenom Deloitte och de förtroendevaldas revisionsrapporter.

Direktionen anser att rapporterna för SÅM är tillfredsställande och att SÅM arbetar vidare med förslag och missiv enligt rapporterna.

Beslutsunderlag:

Förtroendevalda revisorer – Revisionsberättelse för år 2021

Deloitte – Granskning av årsredovisning 2021

Förbundsdirectionen beslutar:

att uppdra till Förbundsdirektören att skicka ut rapporterna till var och en av förbundsmedlemmarnas fullmäktige enligt Förbundsordningen för SÅM

§14

Dnr: SÅM 2022:002-1

Budget 2023**Ärendebeskrivning**

Enligt förbundsordningen ska direktionen årligen, senast vid april månads utgång, uppta samråd med förbundsmedlemmarnas kommunstyrelser kring ett av direktionen upprättat förslag till budget. Förslaget ska i tillämpliga delar utformas i enlighet med intentionerna i förbundsmedlemmarnas regler för ekonomistyrning. Förbundsdirektionen fastställer därefter, senast vid utgången av november månad, kommunalförbundets budget för nästkommande verksamhetsår. Budgeten ska innehålla en investerings- och finansieringsplan för den kommande treårsperioden.

Budget för 2023 med nollresultat är framtagen, baserad på en taxehöjning med 4 % för renhållningen och 4 % för flytande avfall. Bland annat beror höjningen på stora kostnadsökningar för utsläppsrätter vid förbränning av avfall, ökade priser för matavfallspåsar, stora indexökningar i våra avtal samt stigande räntor. Flertalet frågetecken finns också inför 2023. De stora frågorna är om det blir lagkrav på obligatorisk matavfallsinsamling och kommunalt insamlingsansvar för förpackningar från 2024. Regeringen förväntas besluta om dessa förslag kring halvårsskiftet 2022. Skulle något av dessa förslag bli verklighet så måste budgeten sannolikt arbetas om och ett nytt förslag på budget för 2023 tas fram. Delar av de kostnader som förväntas uppstå kommer belasta år 2023.

Förbundsdirektören gick igenom budget för 2023 och visade på de kostnadsökningar som beräknats mellan budget 2022 och 2023. Även Investeringsplanen 2023-2025 gicks igenom och där investeringar från 2023 är beroende på vad man kommer fram till i den nya avfallsplanen som börjar gälla 2023.

Beslutsunderlag:

Verksamhetsbudget 2023

Investeringsplan 2023-2025

Förbundsdirektionen beslutar:

- att fastställa upprättat förslag till verksamhetsbudget för 2023 och investeringsplan för 2023-2025.
- att uppdra till förbundsdirektören att noga följa kostnadsökningarna, samt bevaka frågorna kring obligatorisk matavfallsinsamling och eventuellt kommunalt insamlingsansvar för förpackningar samt hålla direktionen väl underrättad om vad som sker i dessa frågor.

§15

Dnr: SÅM 2022:005-6

Avfall Sverige/Småland information**Ärendebeskrivning**

Bo Svedberg informerar på uppdrag av Azra Muranovic om vilka ämnen som diskuteras på Avfall Sverige just nu. Bland annat Avfallsbehandling ur klimatperspektiv samt EU:s avfallsdirektiv.

Förbundsdirektören informerade om de frågor som diskuteras inom Avfall Småland. Frågorna som diskuteras mycket är bränsleersättning, utsläppsrätter och förslagen kring obligatorisk matavfallsinsamling samt kommunalt insamlingsansvar för förpackningar.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§16

Dnr: SÅM 2022:004-6

Status Projekt**Ärendebeskrivning**

Framtida utsläppsrätter hos förbränningsverken på grund av plast i restavfallet kan generera ökade kostnader på 500-600kr/ton för förbränning av restavfall.

SÅM deltar i ett projekt tillsammans med SSAM och VMAB kring maskinell eftersortering av restavfall från hushåll och brännbart från ÅVC. Målsättning är att sortera ut hårdplast och metall ur restavfallet.

PantaMera-stationen på återvinningscentralen i Värnamo är installerad och klar.

Samtliga projekt framskrider, dock inget nytt att presentera för tillfället. Mycket nya förslag och tankar kom upp på Framtidsmötet som hölls 18 mars.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§17

Dnr: SÅM 2022:004-7

ÅVC och anläggningar**Ärendebeskrivning**

Förbundsdirektören informerar om att ett benefikt nyttjandeavtal med Vaggeryds kommun har upprättats, där vi bokar en möjlig framtida plats för ny ÅVC, återbrukslokal och administrationsbyggnad.

Diskussioner kring de höjda bränslepriserna hålls med våra entreprenörer.

Arbete med att tömma av gröntipparna pågår.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§18

Dnr: SÅM 2022:002-2

Nya taxor 2023**Ärendebeskrivning**

SÅM kalkylerar med en taxehöjning på 4 % för både renhållning och flytande avfall. Flertalet frågetecken finns också inför 2023. De stora frågorna är om det blir lagkrav på obligatorisk matavfallsinsamling och kommunalt insamlingsansvar för förpackningar från 2024. Regeringen förväntas besluta om dessa förslag kring halvårsskiftet 2022. Skulle något av dessa förslag bli verklighet så måste budgeten sannolikt arbetas om och ett nytt förslag på budget för 2023 tas fram. Delar av de kostnader som förväntas uppstå kommer belasta år 2023.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§19

Dnr: SÅM 2022:005-8

Status entreprenader**Ärendebeskrivning****Renhållning**

Kvalitén i uppdragen varierar mellan SÅM:s olika entreprenörer vilket till viss del också påverkar arbetssituationen inom SÅM:s egen verksamhet.

MJ Åkeri och JRAB:

Båda verksamheterna fungerar bra.

Nordisk Återvinning:

Det förekommer fortsatt problematik kring insamlingen med driftstörningar vilket medför förseningar i uppdraget.

Då NÅ inte ser någon möjlighet att upprätthålla den kvalitet som SÅM och även NÅ vill ha i uppdraget har deras tidigare underentreprenör MJ Åkeri sedan första april 2022 tagit över två fyracksfordon. Övrig verksamhet kommer även den att övergå till MJ Åkeri med start första september 2022.

Slam

Sandahls verksamhet fungerar bra.

Gnosjö kommun har tagit beslut om investering av en externslam mottagning, vilket kommer underlätta verksamheten när den är på plats.

I Gislaved fortgår arbetet tillsammans med externa konsulter kring externslammottagning.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§20

Dnr: SÅM 2022:005-7

Upphandlingar**Ärendebeskrivning**

Vi håller på att arbeta fram ett nytt upphandlingsunderlag av matavfallspåsar. Vår nuvarande leverantör har informerat om höga råvarupriser och att det kan bli framtida brist på papper.

I övrigt pågår inga större upphandlingar för tillfället.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna

§21

Dnr SÅM 2022:004-8

Personal**Ärendebeskrivning**

Från och med den 1 april klassas covid-19 inte längre som en allmänfarlig och samhällsfarlig sjukdom. Vi fortsätter dock att följa de riktlinjer och rekommendationer som Folkhälsomyndigheten går ut med.

Annons där vi söker ny kommunikatör har gått ut.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna

§22

Dnr SÅM 2022:005-9

4-facksystem**Ärendebeskrivning**

Den positiva trenden fortsätter med minskande mängder restavfall till förbränning.

Material	1901-1902	2001-2002	2101-2102	2201-2202
Brännbart	3 196 ton	2 099 ton	1 895 ton	1 732 ton
Matavfall	0 ton	462 ton	476 ton	723 ton
Tidningar	0 ton	100 ton	216 ton	107 ton
Glas	0 ton	207 ton	99 ton	159 ton
Förp (Metall, Papp, Plast)	0 ton	219 ton	223 ton	235 ton
Summa	3 196 ton	3 087 ton	2 909 ton	2 956 ton

Tömde elboxar	0 st	3 045 st ca 2,6 ton	1 988 st ca 1,7 ton	2 975 st ca: 2,5 ton
---------------	------	------------------------	------------------------	-------------------------

Förbundsdirectionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§23

Dnr SÅM 2022:004-5

Avfallsplan 2023**Ärendebeskrivning**

Man försöker skapa övergripande mål som kan nyttjas av samtliga kommuner. Arbete med att formulera mål för respektive kommun pågår.

Förbundsdirektionen beslutar:

att lägga informationen till handlingarna.

§24

Dnr SÅM 2022:004-10

Se över förbundsordningen**Ärendebeskrivning**

Frågan kom upp om eventuella förändringar i förbundsordningen före valet i september.

Bland annat diskuterades det öppna mötets form och tidpunkten för redovisning av kommunalförbundets bokslut.

Förbundsdirectionen beslutar:

att Fortsatta diskussioner på nästa möte

Kommunalt forum §§ 10-20

Tid: 2022-04-08 kl. 09.00-11.30

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

Närvarande: Se deltagarlista

§10 Inledning

Ordföranden hälsar alla välkomna till dagens möte och en presentationsrunda görs.

§11 Val av protokollsjusterare

Till att jämte ordföranden justera dagens protokoll utses Per Eriksson (C), Region Jönköpings län och Kristine Hästmark (M), Gnosjö kommun.

§12 Fastställande av dagordning

Dagordningen fastställs i enlighet med utskickat förslag, med följande justering.

- Ärende *Kultursamverkansmodellen och bidrag till kulturen i länet* utgår.

§13 Anmälningensärenden

Ärende gällande val av ny ledamot i Kommunalt forum för Nässjö kommun anmäls och läggs till handlingarna.

§14 Kollektivtrafik – återredovisning av slutrapport och samverkansarbete framåt

Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör, ger en återredovisning av arbetet med kommunal samverkan för kollektivtrafiken i Region Jönköpings län utifrån framtagen slutrapport, se bildspel.

Diskussion förs.

§15 Hållplatshandbok

Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör, informerar om framtagen hållplatshandbok som hjälpmedel för väghållare, kommun och region vid utformning av länets hållplatser.

§16 IT-spåret

Jane Ydman ger aktuell information gällande IT-spåret där ansökan har skickats in och är under beredning hos länets samordningsförbund.

Diskussion förs.

Sign

Kommunalt forum §§ 10-20

Tid: 2022-04-08 kl. 09.00-11.30

§17 **Regional plan**

Erik Bromander, sektionschef Regional utveckling, informerar om pågående remissprocess med regional transportplan där inkomna remissvar från kommunerna i länet sammanställs, se bildspel.

§18 **Aktuellt från PKS samt styrelse och nämnder i Region Jönköpings län**

Primärkommunal samverkan – Ann-Marie Nilsson informerar om:

- Strategidokument gällande Nära vård, där förslag är ute i kommunerna med rekommendation om att detta antas i respektive kommunfullmäktige.
- Pågående arbete avseende fortsatt avtal med naturbruksgymnasierna.

Regionstyrelsen – Maria Frisk informerar om:

- Beslut om att förvärva 50 procent av aktierna i Jönköping Airport AB, slutligt beslut fattas på regionfullmäktige den 19 april.
- Påbörjat budgetarbete inför 2023, nämnder och styrelse tar beslut i juni och beslut om hela budgeten fattas på regionfullmäktige i november.

Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet – Per Eriksson informerar om:

- Gemensamt positionspapper avseende skog för Småland Blekinge Halland South Sweden i samband med EU:s nya skogsstrategi 2030.
- Beslut om tillfälliga medel för krisresidens för ukrainska kulturarbetare.
- Beslut om remissversioner avseende Regional Kulturplan 2023-2025 och Biblioteksplan för Region Jönköpings län 2023-2025.

Sign

Kommunalt forum §§ 10-20

Tid: 2022-04-08 kl. 09.00-11.30

Nämnden för folkhälsa och sjukvård – Rachel De Basso
informerar om:

- Fortsatt arbete med samverkansytor inom hälso- och sjukvården i länet, utifrån framtagna strategidokument.
- Pågående arbete i strategigrupperna barn och unga, psykiatri och missbruk och äldre.
- Budgetsatsningar för 2022 inom äldreområdet samt den specialiserade palliativa vården.
- Ökad beredskap inom hälso- och sjukvården utifrån det allmänna säkerhetsläget.
- Fortsatt smittspridning avseende covid-19.

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö – Marcus Eskdahl
informerar om:

- Pågående arbete med Samverkansmodell inom kollektivtrafiken, Regional transportplan och Tågplan.
- Utvidgning av seniorkortet den 28 mars till att omfatta de med funktionsnedsättning och förmånsintyg.
- Beslut om att cykel i mån av plats ska få tas med kostnadsfritt både på tåg och på regionbussar fr.o.m. den 18 april.
- Många inställda turer med Krösatågen, intensivt arbete för att komma tillrätta med detta pågår.

§19 **Vad är vitsen med vårt läns museum?**

Johan Gärskog, länsmuseumchef Jönköpings läns museum, informerar och svarar på frågor om organisation och pågående arbete inom museets verksamhet, se bildspel.

§20 **Avslutning**

Ordföranden tackar och avslutar sammanträdet samt önskar alla en trevlig helg.

Sign

Kommunalt forum §§ 10-20

Tid: 2022-04-08 kl. 09.00-11.30

Vid protokollet

Nathalie Bijelic Eriksson

Justeras

Maria Frisk (KD)
Ordförande
Region Jönköpings länPer Eriksson (C)
Region Jönköpings länKristine Hästmark (M)
Gnosjö kommun

Protokollet är justerat 20 - - och justeringen är tillkännagiven på
Region Jönköpings läns anslagstavla samma dag.

Sign

SAMVERKANSPROCESS

Fas 1 - 3

1. Betänkande

Betänkande för kommunal samverkan
med kollektivtrafiken

Syfte

250

I stort har JLT fått i uppdrag att arbeta fram nya samverkansformer i syfte att stärka relationen och samverkan mellan dem och de 13 kommuner som infinner sig i regionen. Syftet med arbetet är att påbörja framtagning av nya samverkansformer genom att skapa en förståelse för nuläget, både vad gäller samarbetet mellan JLT och kommunerna men även hur omvärlden ser ut.

Mobilitet



Efter att ha figurerat som ett perifert begrepp under flera år har mobilitet på senare tid kommit att bli alltmer förekommande—något som märks av inte minst hos offentliga aktörer. **Man talar inte längre om enbart traditionell kollektivtrafik, utan man talar i stället om att tillhandahålla slutkunden en helhet, då i form av smart mobilitet.** Men även om offentligheten kanske ser *en* typ av smart mobilitet framför sig, är det onekligen ett svårdefinierat begrepp.

Kort sagt skulle mobilitet kunna beskrivas som kontextspecifikt. Det innebär att för olika aktörer har begreppet olika innebörd. En kollektivtrafikhuvudman, som verkar inom en

kontext, har en definition. En leverantör av exempelvis elsparkcykel har sin kontext och därför sin bild av mobilitet. För fastighetsutvecklaren finns en annan realitet att förhålla sig till gällande mobilitet. Det är även på detta sätt som begreppet påvisar sig vara brett och mångfacetterat.

För att närma sig en generisk förklaring av begreppet är det behjälpligt att tänka på mobilitet som sättet vi människor transporterar oss på. Det kan i sin tur innefatta bil, buss, färja, tåg, tunnelbana, cykel, elsparkcykel eller varför inte linbana (som planerades i Göteborg).

Vidare talar man väldigt sällan om mobilitet utan att också ha en tydlig hållbarhetsaspekt. I

diskursen är ofta mobilitet som sådan ett avsteg från tidigare icke-miljövänliga, icke-flexibla teknologier, till miljövänliga, individanpassade teknologier. Inom mobilitetssektorn avser man ofta hållbar, eller smart mobilitet när man diskuterar mobilitet.

Ett kännetecken för smart mobilitet är den snabba utvecklingstakt som möjliggörs genom framför allt digitaliseringen. Tjänster inom smart mobilitet är i hög grad digitaliserade och data kan beskrivas som branschens största naturtillgång. Smart mobilitet innebär att nya termer som autonoma shuttlebussar och geo-fencing (en positioneringsteknik som reglerar framkomlighet för bland annat elsparkcyklar) är på väg in branschens vedertagna vokabulär.

Men den snabba teknikutvecklingen är inte huvudskälet till varför smart mobilitet har seglat upp som en enorm tillväxtbransch. Snarare ligger en stor drivkraft bakom smart mobilitet i att det kan verka som en möjliggörare i en grön omställning. I en samtid där allt fler och tydligare mål i det offentliga rummet inriktar sig på hållbarhetsfrågan blir smart mobilitet ett effektivt verktyg som kan möjliggöra förändring mot ett mer hållbart samhälle.

Således kan man konstatera att smart mobilitet är ett relevant, samtida men något diffust begrepp. Det är kontexten för varje enskild aktör som avgör hur man ska förhålla sig till mobilitet. Beaktar man sina aspekter, med ett brett samhällsperspektiv, kan man också sätta en bra grogrund för arbetet att finna just sin position i mobilitetsekosystemet.

Omvärldsbevakning



Drivkrafter

255

Generellt kan det sägas att mobilitetsektorn drivs på av samma drivkrafter som utveckling generellt; en nästintill oändlig bred uppsättning av påverkansfaktorer. Men ändå ser man en mindre, mer definierad, uppsättning av faktorer som tycks påverka mobilitet i större utsträckning än andra. Frågeställningen blir sålunda: vad är det som driver på utvecklingen mot mobilitet egentligen? Kort är svaret urbanisering, digitalisering, individualisering, teknologisk front och hållbarhet. Dessa avhandlas i följande underkapitel.

Urbanisering

256

Sedan 2009 bor en majoritet av världens befolkning i städer. Redan 2030 uppskattar FN att drygt två tredjedelar av jordens människor kommer bo i städer. Samtidigt ser man en tillväxttakt vad gäller generell befolkningsökning.

Men med fler människor i rörelse ökar människors behov att effektivt och säkert kunna transportera sig runtom städerna, men också kraven på infrastruktur och den urbana miljön. Stadsplanerare står då inför frågeställningen hur städerna skall utformas i takt med en ökad befolkning. Tidigare har det instinktiva svaret varit att städerna skall anpassas efter bilar.

Med ökade volymer av människor som skulle

transportera sig med hjälp av bil förefaller det en orimlighet vad gäller trängsel och miljöpåverkan. Köer skulle bli milslånga och utsläppen i direkt konflikt med gemensamt uppsatta miljömål.



Urbanisering som fenomen innebär inte bara en utmaning för de växande städerna, utan landsbygden möter också fler utmaningar. Fastän majoriteten av Sveriges befolkning idag bor i städer, lever alltså en stor andel människor i lands- och glesbygd. Givetvis har befolkning i dessa områden lika stor rätt till god mobilitet som den urbana människan. Samtidig skall miljömål och krav på minskad miljöpåverkan gälla för alla. Det ställer särskilt tuffa krav vad gäller mobilitet—inte minst då den fossildrivna bilen är att föredra på landsbygd.

Avstånden är större och antalet resenärer färre. Linjebussar och elscootrar erbjuder sannolikt inte svaret på landsbygdens mobilitet. Samtidigt behöver den allt glesare landsbygdsbefolkningen—pådriven

av urbanisering—tillgång till mobilitet. I en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut drar man slutsatsen att innovativ mobilitet är till stor del lösningen på mobilitetsproblem på landsbygd. Mobilitetstyper som samåkning, anropsstyrd trafik och öppen skolskjuts pekas ut som potentiella lösningar.

Sett till en, övertid, generell trend av avbefolkning på land- och glesbygd och en ökad urbanisering, ställs nya krav på samverkan. Marknadskrafterna—som formas av färre resande på lands- och glesbygd och fler resande i städer—påverkar vilka aktörer som önskar leverera mobilitet i de rurala områdena. Samverkan och ekosystemen kan alltså ta sig nya uttryck på landsbygden, kontra staden.

En av de allra tydligaste trender som driver på utvecklingen generellt, inklusive mobilitets-utvecklingen är digitalisering. Digitalisering beskrivs som övergången från analoga till digitala teknologier i värdeskapande processer har varit en påtaglig faktor i samhällsutvecklingen i mer än tre decennier. Trots sin långvarighet så tycks den ändå bli allt mer viktig.

Direkt kopplat till mobilitet är det i synnerhet möjligheterna till kombinerade mobilitetstjänster som drivs på av en alltmer intensiv och integrerad digitalisering. En snabb hantering av indata vad gäller önskade resa, resvanor, miljöhänsyn, aktuell köbild eller föredraget transportslag ger resenären en individuellt anpassad resplan. Mobility-as-a-

Service (MaaS) pekas ut som framtidens resenorm, detta görs huvudsakligen möjligt genom att digitalisering i dagsläget är så pass långt gången.

I begreppet digitalisering ligger också utvecklingen och hanteringen av så kallad 'big data'. Big data används som begrepp när man diskuterar enorma datavolymer (i storleksordningen terabyte till zettabytes) och avser särskilt hantering av dessa volymer. Datan som hanteras kan variera i såväl ursprung som tillämpningsområdet, men det växande området Internet of Things (IoT) och (MaaS) är exempel på två konkreta tjänster som baseras på stora datavolymer.

Individualisering

259

Sverige tillhör, tillsammans med våra nordiska grannar, ett av världens mest individualiserade länder enligt data från World Values Survey.

Sveriges utpräglade individualism medför bland annat att många kräver, och förväntar sig, individanpassade lösningar anpassade till individens specifika situation och inte en lösning anpassad för den stora massan. Detta kan exempelvis återspeglas vid förhandling av arbetsvillkor, val av skola och utbildning, sjukvård och så vidare. För många faller valet på det alternativ som bäst möter individen och dennes egen verklighet.

Just denna tankegång har kommit att påverka den

riktning som mobilitetstjänster nu utvecklas. MaaS-lösningar utformas inte som generiska plattformar där individen hämtar allmän information, utan snarare som plattformar där individanpassad information sträcks ut till kunden. Detta sker exempelvis genom fastighetsägare, hyresvärdar eller i bostadsrättsföreningar. Mer individanpassade lösningar kan fördelaktigt minska trösklar för användande av olika typer av tjänster. Exempelvis, om en kund tillhandahålls en individuellt anpassad resplan på en MaaS-plattform, oavsett om den är kopplad till sin boendemiljö eller den lokala kollektivtrafiken.

Framflyttning av den så kallade teknologiska fronten har länge setts som en nyckel till ekonomisk tillväxt och är en grundkomponent i de flesta kända tillväxtmodeller. Utvecklingen av nya, framför allt digitala, teknologier, gör detta faktum alltjämt relevant.

Numera möter man avancerad digital teknologi i form av Augmented Reality (AR), **Virtual Reality** (VR) och sensorteknik. De två första teknologierna i synnerhet, kan ses som en utveckling mot individualiserad och förenklad användarinteraktion – användare får realtidsflöden av information. Det kan röra sig om väganvisningar eller information om fysiska platser. Mobilitetsinformation kan således dyka upp i realtid i smarta glasögon eller på den

smarta telefonen i ett mer integrerat gränssnitt. Givet en sådan teknologisk utveckling ges användarna starkare incitament att använda sig av MaaS-tjänster och trösklarna för användandet av hållbar mobilitet minskar.

Det speglas också i framtagandet av **autonoma fordon**. Den tekniska utvecklingen där drivs av artificiell intelligens, maskininläring och sensorteknologi, vilket är teknikområden med en mycket snabb utvecklingstakt. Sensorteknologin medför också vinster i trafiken då fordon i allt större grad blir interagerande med varandra och kan dela information om status.

I slutändan är den kanske allra största och viktigaste drivkraften för mobilitet ändå hållbarhet. Hållbarhetsfrågan kan nästintill beskrivas som den avgörande frågan i vår samtid. En allt mer utarmad och ansträngd miljö sätter allt högre krav vad gäller klimatmål och hållbara strategier för att tillgodose nuvarande och framtida generationers behov.

FN:s hållbarhetsmål (Sustainable Development Goals eller SDGs) ger en god översikt på vad som innefattas i ett så pass komplext begrepp som hållbar utveckling. De sjutton gemensamt uppsatta målen täcker allt från fattigdomsbekämpning och utbildningskvalitet till klimataktion och jämlikhetsarbete (FN, 2020). Givetvis måste såväl

dagens som framtidens transporter eftersträva att uppnå de gemensamma hållbarhetsmålen.

Några av målen är i synnerhet pådrivare till den utveckling vi ser inom mobilitet i dag. Mål 11 gäller hållbara städer och samhällen – detta är kopplat till diskussionen kring urbanisering. Det krävs att den växande population som uppehåller sig i städer kan resa på hållbara sätt. Utbud och efterfrågan på hållbar mobilitet måste således öka om målet skall uppnås. Vidare är mål 13 högaktuellt vad gäller mobilitet. Det trettonde av FN:s hållbarhetsmål berör bekämpandet av klimatförändringar.

Nulägesanalys



Nulägesanalys

263

Följande analys över nuvarande samverkanssituation är genomförd tillsammans med ledningsgruppen från JLT. Tillvägagångssätt för analysen har varit en SWOT-analys genomförd i en workshop, samt djupintervjuer. Här beskrivs följaktligen styrkor och svagheter i samverkan idag, men också hur man ser på vilka möjligheter som finns, men också potentiella hinder. Resultatet nedan är således representativt för JLT:s ledningsgrupp, och deras aktuella syn på samverkan. Resultatet har presenterats kring teman som identifierats under analysen.

Ett etablerat nätverk...

264

Grunden för samverkan är ett väl fungerande nätverk för samarbeten. Dessa beskrivs idag som bra och är baserade i goda relationer mellan JLT:s och kommunernas representanter. De goda relationerna stärks ytterligare av att kollektivtrafikhuvudmannen verkar **i enbart 13 kommuner, varför man har en hanterbar skara av samarbetspartners**. På så vis byggs bilden av att JLT kan hantera samverkan upp och stärker förtroende—något som stämmer överens med den självbild man har hos JLT som trygg och pålitlig med ett stort trafikutbud.

De etablerade nätverket beskrivs som bra för samtliga kommuner man försörjer med kollektivtrafik. Vad som särskiljs bland

kommunerna är dock att kontakten med Jönköpings kommun beskrivs som tätare, av förklarliga skäl då regionens centrum återfinns där. Ambitionen från JLT:s sida är dock att behandla alla kommuner i nätverket lika.

...utan tydliga kommunikationsvägar

265

Samtidigt som relationerna finns inom samverkan—parterna vet vilka kontaktytor som ska initieras—saknas strukturerad kommunikation i samverkan. De goda relationerna kan stundom beskrivas som på personlig basis, som inte utger ett formellt underlag för kommunikation. Därför blir framskridande av samverkan och samarbeten personberoende. Enskilda tjänstemäns personliga intresse blir avgörande för prioriteringen av en fråga som rör samverkan. Det i sin tur beror av tjänstemannens intresse för mobilitetsfrågan. **Här ska noteras av kommunala tjänstemän inte enbart hanterar mobilitetsfrågor och dess efterföljande samverkan, utan vanligtvis hanterar man flera politiska frågor.** Således är det en resursfråga som är beroende av hur mycket tid en

tjänsteman kan lägga på frågan. Drar man det ett steg längre och ponerar att enskilda tjänstemän avslutar sin tjänst, oberoende av skäl, finns en direkt risk med att kontaktytor försvinner, när de är så pass personberoende som dem beskrivs idag. Omställningskostnader uppstår och förankring kan gå förlorad.

En konsekvens av att en strukturerad kommunikation alltså är att förankring uteblir, av olika skäl. **I en strukturerad kommunikationskedja är det tydlig definierat vem som ska informeras, och med vilken information. Här finns en hög risk för att viktig information fastnar i leden, och helt enkelt faller bort.**

Samverkan – en gemensam strävan

266

För att samverkan med kommunerna ska fungera så bra som möjligt krävs också att man strävar mot samma mål och vision. **Man behöver alltså ställa sig frågan "vad vill vi gemensamt uppnå med kollektivtrafiken?". Här uppstår en besvärlig feedbackloop. Har man inget gemensamt mål är det svårt att samverka, och har man ingen samverkan är det svårt att sätta gemensamma mål.**

Att sakna gemensamma mål skadar också förankringen av beslut i samverkan. Det blir således otydlig i vilka beslut som har mandat. Ska JLT:s mål, eller kommunens mål gälla. Här finns alltså ett behov av gemensamt uppsatta mål med kollektivtrafiken, och samverkan. Paradoxalt nog krävs också då samverkan för att finna gemensamma mål.

Skulle man sedan finna gemensamma mål, och hitta en väl fungerande samverkansmodell, tror man starkt på positiva effekter. Genom att vara mer samsynskade kommer möjligheten att genomföra förändringar eller förbättringar att stärkas. Om man där till har etablerat tydliga kommunikationsvägar kan man se positiva effekter i form av snabbare och tydligare kommunikation ut till slutkunden.

Givet en samverkansmodell med gemensamma mål och goda kommunikationsvägar får parterna också möjlighet i att kommunicera utåt med en gemensam front och ett och samma språk. Det skulle i sin tur öka bilden av JLT, och kommunerna, som trygga och pålitliga.

Kompetens i processen

267

För att en samverkansmodell som process ska löpa på och fungera väl krävs att **rätt kompetens** hos tjänstemän finns. Väletablerade kommunikationsvägar blir verkningslösa om avsändare och/eller mottagare av kommunikationen saknar rätt kompetens för att hantera relevant information. Möten som forum för att samverka fungerar givetvis bättre om rätt kompetens befinner sig på mötet. Processen blir alltså beroende av att rätt kompetens återfinns på rätt plats i en samverkansmodell.

Kontinuitet i ett politiskt landskap

268

En samverkan mellan en kommun och en kollektivtrafik huvudman uppstår dock inte i ett vakuum. I realiteten verkar man i ett politiskt landskap, såväl från regional som kommunal nivå. JLT:s uppdrag är stipulerat från regionalpolitisk nivå, och kommunernas samverkansintressen springer till syvende och sist från kommunala politiska direktiv.

Samverkan mellan JLT och kommunerna måste uppleva en trygghet över tid, oavsett hur mandatfördelningar ändras i och med val vart fjärde år. Givetvis ska man vara lyhörd för de politiska mål som sätts upp, men samverkansmodellen måste vara generisk i det perspektiv att den fungerar med ett föränderligt politiskt landskap.

En god samverkansmodell kan i sin tur också underlätta i de politiska leden. Kan man genom en

tydlig modell påvisa för politiker hur man resonerar i samverkansfrågor, kan man således också minska risken för kortsiktiga politiska beslut som kan försvåra samverkan. Med god kommunikation utifrån samverkan kan man också bli tydligare utgentemot politiken hur man resonerar i mobilitetsfrågor. Det är i sin tur kompetenshöjande. Med ökad kompetens hos politikerna i mobilitetsfrågor har man ännu ett verktyg som styr bort risken för kortsiktiga politiska beslut.

Det mest frekvent återkommande forum för samverkan idag är trafiktekniska arbetsgruppen (TTA), och beskrivs som den idag mest strukturerade i frågan samverkan. Kort summerat är det ett forum där JLT:s medarbetare sammanträder med kommunens medarbetare, varannan månad. TTA-möten fördelas i sin tur upp i två kategorier—dels stormöten där samtliga kommuner deltar, dels regionala subgrupperingar där 3–4 kommuner sammanträder med JLT. Det i sin tur påverkar agenda. **Stormöten kan nyttjas till mer strategiska frågor, medan subgrupperingsmötena hanterar mer kortsiktiga frågor.** Det är dock inte några formella, fasta agendapunkter, utan kan variera från sammanträde till sammanträde. **TTA har varit en bestående sammanträdesform som är mer än 25 år gammalt.**

Relationerna mellan TTA:s olika representanter, det vill säga tjänstemän från respektive organisation, beskrivs som god. Man vet vart man har varandra. Dock är det också ett konkret exempel på den personberoende samverkan som beskrivs ovan. Enskilda tjänstemän, och deras inborna kompetens, är avgörande för hur kommunikationen till och från TTA utformas. Här har man från JLT:s sida upplevt att information har försvunnit längs vägen. Kontinuiteten från TTA drabbas också av att det inte är helt konsekvent i att samma tjänstemän företräder sin kommun vid stormötena och de regionala subgrupperingarna.

Vidare har TTA:s gedigna arv också bidragit till att förändringar för forumet har uteblivet. Man beskriver från JLT alltså ett sätt att förnya TTA som är mer anpassat efter dagens behov och samtida samverkan. Dagens möten beskrivs delvis som strukturerade utefter gamla vanor, där samma talare och anförare är återkommande.

Näringslivsperspektiv – uteblivet?

271

I samverkan är det givetvis flera aktörer vars röster måste få bli hörda—inte minst slutkundens röst, vilket indikerades ovan. Men vid sidan av privatpersoner och offentligheten finns där även näringslivet. Näringslivet spelar givetvis en särskilt viktig roll när det kommer till den ekonomiska tillväxten i kommunerna. Att företag inkluderas i kommunal samverkan är av strategiskt vikt i det att man kan finna synergier mellan en väl fungerande kollektivtrafik/mobilitet och näringstillfällen. Möjliggör man även för det här perspektivet, genom exempelvis en kommunal näringslivsrepresentant, möjliggör man för att få ett dynamiskt och aktivt lokalt näringsliv.

Avsiktsförklaring som verktyg för samverkan



Avsiktsförklaring som verktyg för samverkan

273

För att exemplifiera ett typ av verktyg som är en god utgångspunkt i samverkansarbete kan man se till den avsiktsförklaring som gjort mellan Jönköpings kommun och Region Jönköpings Län genom verksamhetsområdet JLT.

Avsiktsförklaringen är ett dokument vars syfte är att tydliggöra en gemensam målsättning och ansvarsfördelning mellan parterna i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i regionen och kommunerna. Trafikförsörjning och infrastruktur är två frågor som var för sig är omfattande områden att arbeta med—komplexiteten ökar givetvis när dem växelverkar. Behovet av samarbete och samverkan blir tydligt i ljuset av omfattningen och komplexiteten.

Två tydliga aspekter verkar till fördel för att upprätta avsiktsförklaring med de olika kommunerna. 1) man kan i en avsiktsförklaring förankra målsättningar, och således få en tydlighet i vad man önskar att uppnå genom sin samverkan. 2) man förankrar en roll- och ansvarsfördelning, det vill säga en tydlighet i vem som gör vad i samverkan.

Kommunspecifik avsiktsförklaring

274

Som poängteras ovan är det också viktigt att ta hänsyn till de unika behov som varje enskild kommun har. Behoven för kollektivtrafik och mobilitet kan se annorlunda ut för exempelvis Sävsjö kommun än vad dem gör för Jönköpings kommun. Alltjämt har alla kommuner ett behov av att adressera dessa komplexa frågor.

Därför bör man också etablera en avsiktsförklaring kring samverkan mellan JLT och varje enskild kommun. Här kan man specificera den roll- och ansvarsfördelning som sedan ska ligga till grund för det löpande samverkansarbetet. Förslag på kommunspecifika punkter i denna typ av avsiktsförklaring kan se ut som följer:

- Tematiska arbetsgrupper
- Ansvarsfördelning
- Förankring
- Beslutsvägar
- Organisation
- Förankring

Utreda beslutsprocess i samverkan.

Med JLT:s och kommunernas omfattande organisationer, olika avdelningar och ansvarsområden kan man enkelt förstå komplexiteten i att driva igenom beslut och hålla de förankrade genom hela organisationerna. Alltjämt är beslutsprocesser oerhört viktigt för vilken organisation som helst. I nulägesanalysen påpekades det att en brist i förankring kring beslut var påtaglig, kommunikation om beslut var undermålig, samt att det fanns en otydlighet i vem som faktiskt har sista ordet kring vissa beslut. Utredningen bör utgå från en generell modell för beslutsprocess, och se på vilket sätt en sådan skulle kunna vara överförbar till samverkansarbetet. En generell modell för beslutsprocess bygger i sin tur också på hur man definierar rutinbeslut. För rutinbeslut finns sedan protokoll för beslutsfattande. För icke-rutinbeslut bygger man istället protokoll för problemlösning. Fördelen med denna modell är också att den enkelt kan representeras i ett flödesschema, vilket sedan kan kommunicera ut och förankras till samverkansparterna.

275



2. Roller och identitet

Inledning

277

Som en del i Samverkansprojektet, där syftet är att stärka relationen och förbättra kommunikationen mellan oss och kommunerna i vår region, ser vi över vilken roll och identitet som VI önskar ha i vår relation mot kommunerna.

Utifrån en identitetskompass har en identitet och situationsanalys gjorts, avseende relation, roll och förväntningar mellan oss och kommuner i ett önskat läge.

Vi har reagerat och resonerat kring ett antal scenarier som kan uppstå och utifrån dessa identifierat inledande fokusområden att arbeta med.

Utifrån identifierade fokusområden har vi arbetat med frågeställningen:

"På vilket sätt vill JLT vara drivande inom identifierade områden?"

Identifierade fokusområden för samverkan





Nyetablering



Hållbarhet



Infrastruktur



Kunden



Teknik/digitalisering



Ny mobilitet

”I framtiden är vi med från början. Vi är med och påverkar och lever upp till de förväntningar vi har på oss från kommunerna. Vi är också tydliga med vad vi förväntar oss från dem.

Vi har byggt upp en kunskapsnivå och vi vet hur vi ska erbjuda den trafik som efterfrågas”.

”I framtiden är vi med från början. Vi är med och påverkar och lever upp till de förväntningar vi har på oss från kommunerna. Vi är också tydliga med vad vi förväntar oss från dem.

Vi har byggt upp en kunskapsnivå och vi vet hur vi ska erbjuda den trafik som efterfrågas”.

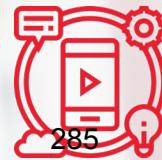


”I framtiden är vi med och utformar våra busshållplatser, vi har tillsammans med kommunerna skapat mer förståelse och arbetar med framkomlighetsåtgärder inte bara i de större städerna utan även i de mindre orterna.

Vi ser på infrastrukturen och framkomlighet i ett bredare perspektiv där vi utmanar exempelvis parkering och dess prissättning gentemot kollektivtrafikens framkomlighet.”

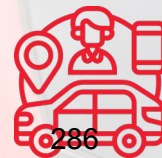
”I framtiden har vi en nära relation med våra kunder, vi testar nya tjänster och utbud tillsammans med dem och kunden känner sig som en del i vår utveckling.

Vi levererar tjänster som våra kunder vill ha och vi anpassar ständigt vårt utbud efter efterfrågan. I framtiden äger vi hela kunddialogen även om vi är flera som levererar tjänster.”



”Via ökad digitalisering och användandet av realtidsinformation har vi skapat mer dynamiska lösningar vad gäller linjesträckningar och nya mobilitetstjänster både i stad och landsbygd.

Utefter kundens behov har vi utformat digitala lösningar för kollektivt resande som motsvarar och till och med överträffar bilens flexibilitet.”



”Vi har förbättrat samarbetet med kommunerna och prioriterar trafiken efter kundens behov.

Vi nyttjar vår fordonsflottan effektivt och täcker på så sätt fler mobilitetsbehov.”



Utifrån vår roll och
identitet i samverkan
vill vi...

Utifrån vår roll och identitet i samverkan vill vi...

288

...vara med från start och kunna påverka slutresultatet

...uppfylla våra miljömål och skapa trygga och tillgängliga miljöer för alla

...vara med i utformning av vägar, hållplatser och framkomlighet

...äga relationen med kunden

...leverera kundvänliga tekniska lösningar

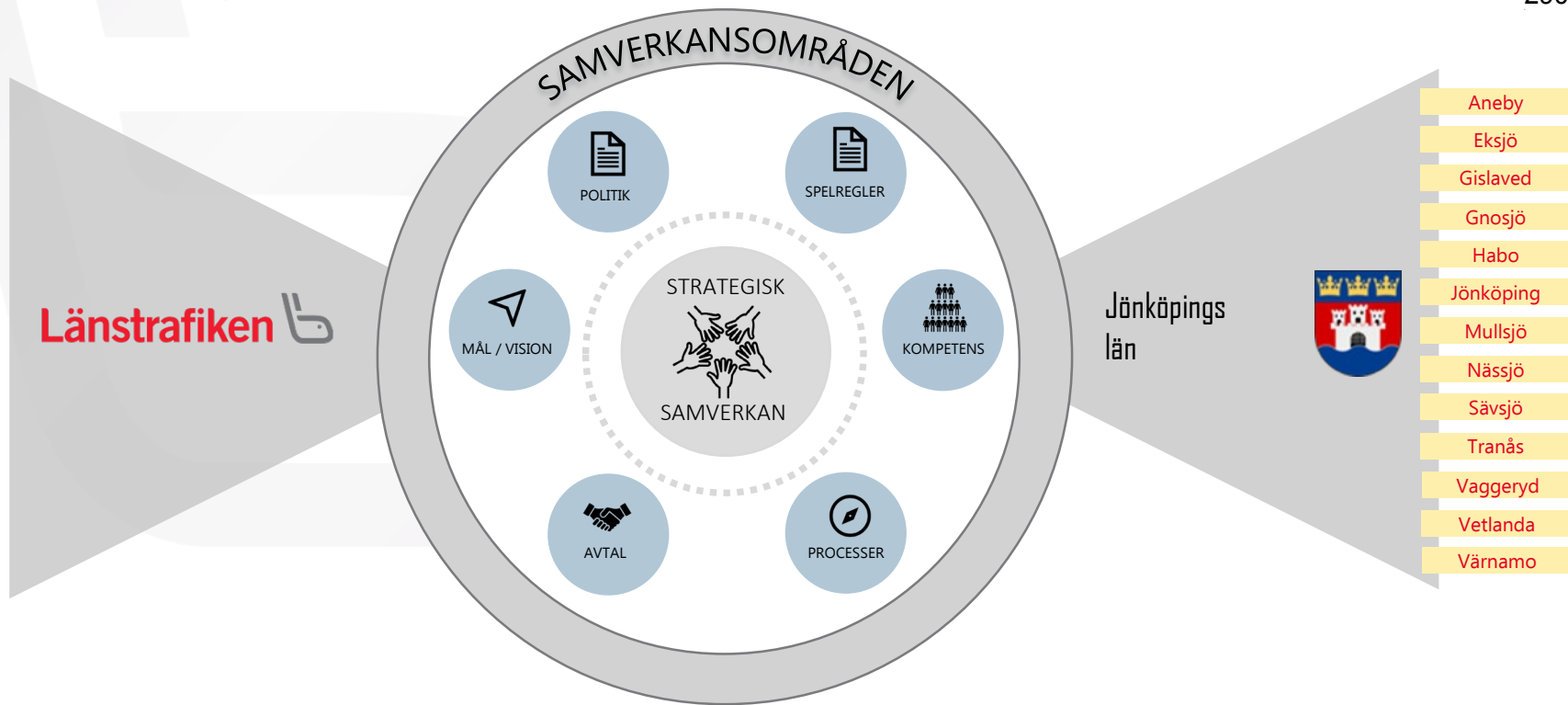
...prioritera mobilitetslösningar som täcker kundens behov

3. Samverkan

Samverkansprocess för JLT och regionens kommuner

Strategisk samverkansmodell

290



Samverkansmodellen

291

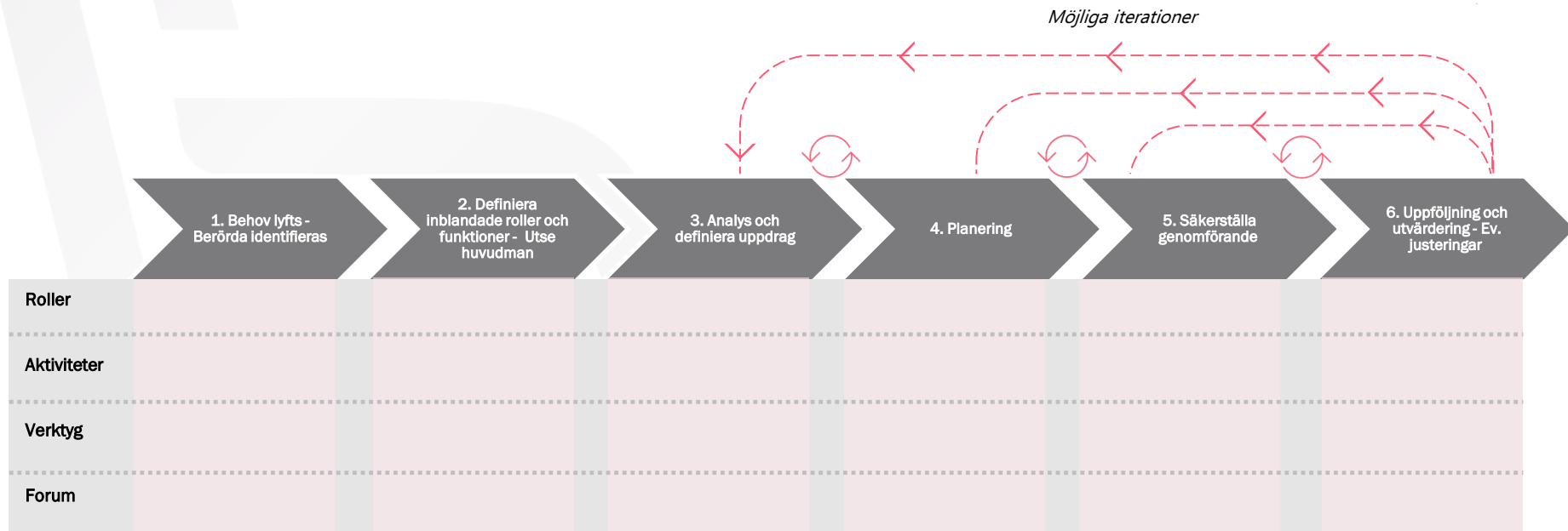
I modellen på föregående sida, mellan de två parterna, lyfts de delar som på något sätt påverkar denna samverkansmodell och som krävs för att samverkan ska fungera på ett bra sätt och skapa den strategiska planen för hur man vill att samverkan ska fungera.

- **Avtal** – *Samverkansavtal som ligger till grund för att olika samarbetspartners ska kunna samverka och veta vad som förväntas av respektive part.*
- **Mål/vision** – Tydligt uppsatta gemensamma mål och vision är en förutsättning för att man i samverkan drar åt samma håll.
- **Spelregler** – Det samverkansklimat som man vill att samverkan ska bygga på. Här lyfts t.ex. värderingar, attityder och normer för hur och på vilket sätt man kommunicerar med varandra
- **Kompetens** – Att rätt kompetens på rätt plats i rätt forum finns inom respektive organisation krävs för att vara effektiva i en samverkan med andra
- **Processer** – Tydliga gemensamma processer hur man ska arbeta operativt i en samverkan skapar goda förutsättningar för en god samverkan.

Cirkeln i sig är omringad av de fokusområde som JLT och kommunerna i regionen ser sig själva samverka inom. Dessa fokusområden kan komma att förändras över tid.

Vår samverkansprocess (1/2)

292



Övergripande syfte

293

I ett processlett arbete är det viktigt att från första början förstå vad syftet med processen faktiskt är. Processen hjälper till att svara på en rad frågeställningar; **varför** arbetar vi utifrån processen?; när gör vi en given aktivitet i processen?; **vem** gör vad i processen?; **vad** görs i processen?; samt tillvägagångssätt för **hur** ska vi utföra en given aktivitet i processen?

Med svar på dessa frågor så möjliggör man också för framdrift i processtegen som man definierat.

För att svara på frågorna i den här processen refereras det följaktligen till (1) uppdraget som föreligger framtagandet av processen, (2) processtegens sekvens, samt (3) en uppsättning funktioner för varje processteg. Dessa beskrivs i följande sidor.

Vem gör vad i processen?

Den referenspunkt i arbetet som svarar på vem som gör vad i processen ges utav att specificera roller. För vardera av de sex processtegen så finns en given aktivitet – varje aktivitet kräver involvering av en eller flera parter. Dessa ska således specificeras i funktionerna som finns för varje processteg, i processens schematiska layout.

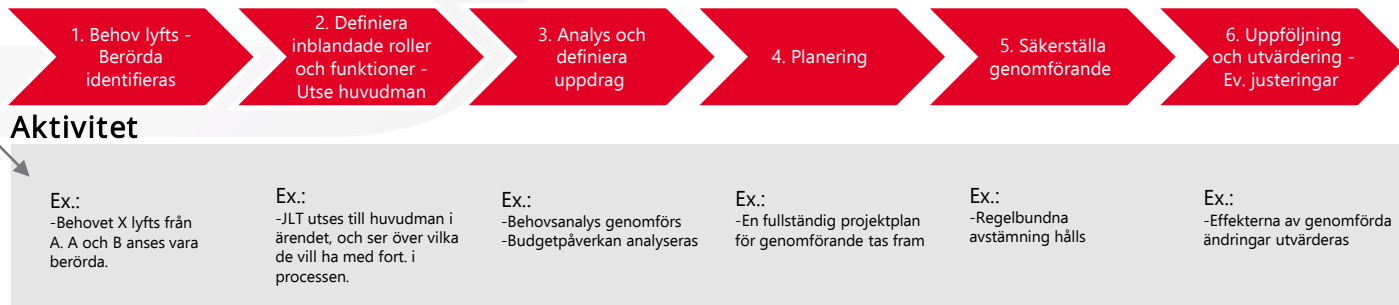
Här specificeras
roller under varje
processteg



Vad gör vi i processen?

Den referenspunkt som svarar på frågan kring vad vi arbetar med i processen är funktionen aktivitet. Aktiviteter specificeras genom att beskrivas i för varje enskilt av de sex processtegen. Det handlar alltså om att beskriva insatser, åtgärder och/eller handlingspunkter som ska utföras för den åtgärd/ärende som genomgår samverkansprocessen.

Här specificeras aktiviteter under varje processteg





I samarbete mellan JLT, kommunerna och IUS innovation

Hållplatshandboken

Hållplatshandboken

Ett hjälpmedel

298

Hjälpmedel

299

- Informativ och ett hjälpmedel
- Tillgänglighet
- Varumärkesbyggande

Olika typer av hållplatser

Hållplats A

301



Hållplats A

100 eller fler påstigande per dag (tätort/landsbygd) 302

- **Fysisk utformning (väghållaren)**
 - Plattform för minst 2 bussar i rad, kanthöjd 17 cm. Vit kantlinje och ledstråk.
 - Plattform skild från cykeltrafik, minsta avstånd mellan vägbana och väderskydd 2,25 m. Om gångtrafikanter korsar plattformen ökas bredden med minst 1 m.
 - Allmän belysning.
 - Max 5 % lutning till/från hållplatsläge.
 - Anslutande gång- och cykelbana.
 - Pendlings- och cykelparkering om utpekad viktig bytespunkt. Möjlighet att låsa fast/in cykel, väderskyddat. I övrigt efter behov.
- **Utrustning (kommuner)**
- Väderskydd av glas med bänk och belysning
- Papperkorgar
- **Utrustning (Jönköpings länstrafik)**
 - Topptavla med linjeinfo och hållplatsnamn alternativt text på väderskydd.
 - Tidtabell, kontaktinformation Jönköpings länstrafik, annan info i väderskydd eller i direkt anslutning.
 - Realtidsinformation.

Hållplats B



303

Hållplats B

20-99 påstigande per dag (tätort/landsbygd)

304

- **Fysisk utformning (väghållaren)**
 - Plattform med kanthöjd 17 cm. Vit kantlinje och ledstråk.
 - Plattform skild från cykeltrafik, minsta avstånd mellan vägbana och väderskydd 1,5 m. Om gångtrafikanter korsar plattformen ökas bredden med minst 1 m.
 - Allmän belysning.
 - Max 5 % lutning till/från hållplatsläge.
 - Anslutande gång- och cykelbana.
 - Pendlings- och cykelparkering om utpekad viktig omstigningsspunkt. Möjlighet att låsa fast/in cykel, väderskyddat. I övrigt efter behov.
- **Utrustning (Kommuner)**
 - Väderskydd av glas med bänk och belysning.
 - Papperskorg
- **Utrustning (Jönköpings länstrafik)**
 - Tidtabell, kontaktinformation Jönköpings länstrafik, annan info i väderskydd eller i direkt anslutning.
 - Realtidsinformation vid > 50 påstigande.
 - Topptavla med linjeinfo och hållplatsnamn alternativt text på väderskydd.

Hållplats C



305

Hållplats C

1-19 påstigande, tätort

306

- **Fysisk utformning (väghållaren)**
 - Plattform 1,5 m bred och med kanthöjd 17 cm. Vit kantlinje och ledstråk.
 - Plattformen skild från cykeltrafik. Om gångtrafikanter korsar plattformen ökas bredden med minst 1 m.
 - Allmän belysning.
 - Anslutande gång- och cykelbana. Cykelparkering vid behov.
-
- **Utrustning (Kommuner)**
- Väderskydd av glas med bänk och belysning
- Papperkorg
- **Utrustning (Jönköpings Länstrafik)**
 - Stolpe med topptavla, linjeinfo och hållplatsnamn eller stripning på väderskydd
 - Tidtabell på stolpe eller i väderskydd och kontaktinformation Jönköpings länstrafik.

Hållplats C

1-19 påstigande, landsbygd starkt kollektivtrafikstråk

307

- **Fysisk utformning (väghållaren)**
 - Plattform 1,5 m bred och med kanthöjd 17 cm. Vit kantlinje och ledstråk.
 - Pendlings- och cykelparkering om utpekad viktig bytespunkt.
- **Utrustning (Kommuner)**
- Väderskydd av glas med bänk och belsyning
- Papperkorg
- **Utrustning (Jönköpings länstrafik)**
 - Stolpe med topptavla, linjeinfo och hållplatsnamn eller stripning på väderskydd

Hållplats C

308



- **1-19 påstigande, landsbygd svagt kollektivtrafikstråk**
- Målbilden beskriver den nivå på standard och service som ett hållplatsläge bör ha med hänsyn till antalet påstigande och dess funktion i trafiksystemet.
- **Fysisk utformning (väghållaren)**
 - På-/avstigningsyta 1,5 m bred
- **Utrustning (Jönköpings länstrafik)**
 - Stolpe med topptavla, linjeinfo och hållplatsnamn, kontaktinformation Jönköpings länstrafik.

Tack

Kommunalt forum

2022-04-08

Gemensamma synpunkter från kommuner

- Bra **process**, **tydligt dokument**
- Alternativ Balans **väl avvägt förslag**: rätt fördelning åtgärdsområden, bra med kontinuitet
- Viktigt satsa på länets **järnvägsnät**, återkommande synpunkter kring Yet, A6/Ryhov, Vetlandabanan och HNJ-banan
- Tvärförbindelser **vägnät** väst-östlig riktning (diagonalen mm) samt behov stråken Rv 32 och rv 31/47 Gissault – Ekenässjön, generella behov ökad trafiksäkerhet många av länets vägar
- Positivt med satsning på **cykel** och ny finansieringsmodell GC-vägar utmed regional statlig väg, behov av att se över regelverk kring funktionellt samband
- Bra med ökat fokus på **genomförande/uppföljning**
- Kritik **kostnadsökningar** (efterfrågan transparens), **nyttoberäkningar** och **framdrift/genomförande**

Justeringar

- **Brister att utreda**

Möjligt att lyfta hela stråk för övergripande utredning möjliga investeringsobjekt? (ffa rv 27 och rv 32)

- identifiering av etapper?
- kravbild inför kommande beställningar?

- **Mindre justeringar av inledande kapitel**
- **Översyn beskrivning av stråk**
- **Justering klimatbedömningar**
- **Kompletteringar för att öka förståelse (exv enskilda vägar och UH)**

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter	Specifika brister/behov
Aneby kommun	- Övergripande positiva planförslaget, tydligt och visar på relativt lättförståeligt vis alternativa strategier och vad de ger för konsekvenser - Angeläget utökat utrymme statlig medfinansiering GC-åtgärder samt trafiksäkerhetsåtgärder – stor utväxling - Efterfrågar generella satsningar på vägnätet genom olika typer av trafiksäkerhetsåtgärder (exv viltstängsel, mittseparering). - Delar inställning kring behov av att förstärka kapaciteten Jönköpingsbanan - Ser positivt på att Rv 32 anges som brist att utreda	Lyfter sträckan Marbäck – Traneryd utmed Rv 32 för utredning. Väg 132 Aneby – Huskvarna angelägen sträcka att utreda kopplat till trafiksäkerhet
Eksjö kommun	- Åtgärder som ligger för genomförande går väl i linje med kommunens ambitioner om förbättrade restider Höglandet/Eksjö kommun/Jönköping - Åtgärder Nässjö – Vetlanda ses som nödvändiga kopplat till fordonsflotta, trafikering och restider – kostnad för helt åtgärds paket bör konkretiseras - Projekt Yet måste genomföras under planperioden - Välkomnar arbetet med att analysera och konkretisera sträckor och projekt för GC-utbyggnad längs regional statlig väg - process ligger sent i förhållande till de medel som ligger tidigt i planen, kommunen är angelägen om att planen är genomförbar och att avsett utrymme nyttjas - Åtgärdsområdena med statlig medfinansiering är positiva och förenklande för kommunens egna åtgärder samt ligger på en bra nivå, likaså investeringsbidrag till det enskilda vägnätet.	Delar syn på behov av utredning Rv 32 Eksjö – Sunneränga men ser samtidigt stora behov av övergripande utredning på hela Rv 32 stråket Vetlanda – Eksjö – Aneby – Tranås för att kunna bedöma vilken delsträcka som är i störst behov av åtgärder utifrån flera parametrar
Gislaveds kommun	- Bra arbetssätt och förankringsprocess på politisk och tjänstemannanivå, transparent process och väl förankrat planförslag med tydlig struktur och tydligt innehåll - Detaljerade synpunkter gällande skrivningar i inledande kapitel - Positivt med förändrad finansieringsmodell GC-vägar - Möjligheterna att finansiera GC-vägar på nedlagda banvallar bör utredas Önskvärt mer generell skrivning gällande prioriteringskriterier för statlig medfinansiering (koppling ÖP/trafikstrategier) - Önskvärt förtydliga kommuners roll för att skapa planeringsmognad	ÄVS bör tas fram för resterande sträcka rv 27 länsgräns V Götaland – Gislaved - ÄVS bör tas fram för HNJ-banans sträckning. Gislaved ser gärna aktivt samarbete mellan RJL och Region Halland där RJL förväntas inta en drivande roll Rv 26 bör antas som namngiven åtgärd (NTP?)

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter	Specifika brister/behov
Habo kommun	• Positivt med satsningar utmed Jönköpingsbanan, särskilt viktigt med ny järnvägsstation vid A6/Ryhov mtp arbetspending • Positivt avsatta medel för cykel och satsning på statliga GC-vägar • Viktigt att fullfölja GC-bana Habo-Furusjö-Mullsjö	• Lv 195 sträckan tpl Månseryd – Sjögårpsrondellen fullvärdig 2+2-väg bör lyftas in i objektslista
Jönköpings kommun	• Lyfter behov av att satsa på länets järnvägsnät • Angeläget att tidigare fastlagda prioritering gällande Yet kvarstår i planförslaget • Angeläget elektrifiering Nässjö – Eksjö och åtgärderna Nässjö – Vetlanda • Station A6/Ryhov viktig regional prioritering (med avsiktsförklaring kn – RJL – TRV) • Positivt att väg 842 är prioriterad i planförslaget • Glädjande med satsning på cykelvägar – stora behov längs flera länsvägar • Värdesätter diskussionerna med RJL som lett till inriktningsbeslut om delägarskap flygplatsen	• Trafiksäkerhetshöjande åtgärder väg 195 • Standardhöjande åtgärder väg 132 Huskvarna – Aneby • GC-väg Tenhult – Huskvarna • GC-väg stråket Skärstad – Ölmstad - Gränna
Gnosjö kommun		• Trafiklösning Lv 151, 604 Gnosjös nya industriområde (behov ny cirkulationsplats mm) • Säkerhetshöjande åtgärder Lv 151 • Öst-västlig förbindelse (diagonalen) väg från Nässjö via Vaggeryd/Skillingaryd och vidare till Bredaryd och väg 153 • Befintliga brister på väg 152 och väg 153 behöver åtgärdas för ökad trafiksäkerhet • Behov av ny GC-bro Lv 151 vid Hestraviken för att öka tillgänglighet till Isabergsområdet och närbelägna målpunkter • Förlängd perrong samt GC-tunnel i Gnosjö

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter	Specifika brister/behov
Mullsjö kommun	- Positivt att utveckling av regionalt järnvägsnät prioriteras genom åtgärder av flaskhalsar och kapacitetsbegränsningar - Bra att adressera åtgärder för hela mobilitetskedjan – tydlig koppling utbyggnad av nya stambanor som då ger nytta hela regionen - Förslaget i sin helhet övertygande och väl balanserat, lämnar gott utrymme för lokala investeringar för ökad mobilitet och attraktivitet	Lyfter behov av förbättringar Rv 47 mellan Slättäng och Falköping
Nässjö kommun	- I stort rimliga prioriteringar som föreslås i planen - Bekymrade över kostnadsutveckling i samtliga infrastrukturprojekt – ger lösningar och begränsat utrymme nya satsningar - Begränsat utnyttjande av ekonomiskt utrymme gällande plan, RJL bör lyfta till regeringen att RTP ska utökas med mer än 100 mnkr - Länets Klimat- och energistrategi bör nämnas som underlag - Beskrivning av stråk: Bockabanan betydelsefull besöksnäringen (kopplingar Gotland) om persontrafik återupptogs, Rv 31/47 viktig interregional funktion (godstrafik Oskarshamn västerut), Rv 40 viktig arbetspendling Jönköping – Nässjö – Eksjö östlig och västlig riktning, Jönköpingsbanan omfattande arbetspendling även österut Jönköping – Nässjö - Starka invändningar kostnadsberäkningar i SEB för Vetlandabanan, ställer sig frågande till om reinvesteringar ska redovisas som kostnader i SEB – bör belasta underhållsanslag. Också kritiska till att långsiktiga positiva effekter kopplat till attraktivitet och näringsliv inte fångats i SEB. Positivt att åtgärder Vetlandabanan ligger i planperiodens första del och att RJL har rådighet över åtgärderna - Klokt att mötesstation A6/Ryhov ligger i planperiod 2025-2027 mtp att den inte prioriterats i NTP - Positiva till förändrad finansieringsmodell GC-vägar - Positiva till ambition gällande genomförandetakt och standard samt grunder för prioritering av investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet. Upplever otydlighet i TRVs uppdrag och hantering av mindre åtgärder. Efterfrågar mer proaktivt och framåtsyftande arbete där bakgrunden till prioriteringar av åtgärder på vägnätet blir tydligare. - Relevanta prioriteringsgrunder för kollektivtrafikåtgärder, bra med förtydligad ansvarsfördelning - Kritiska till TRVs tolkning av regelverk kring statlig medfinansiering av stadsbusstrafik (ej möjligt i dagsläget) - Positiva till återkommande rutiner för uppföljning av RTPns genomförande	- Lyfter behov av framkomlighetsåtgärder på länsvägarna som sammanbinder Malmbäck – Torsvik, Flisby – Sunnerånga och Vaggeryd-Nässjö - Saknar tvärförbindelse mellan Rv 40 och Rv 32 och lyfter stora brister i tvärförbindelsen mellan Vaggeryd och Nässjö - Påtar brister Rv 31/47 Gissnult – Ekenässjön. Bör utifrån angivna prioriteringsgrunder bli föremål för utredning under kommande 2022-2025

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter	Specifika brister/behov
Sävsjö kommun	- Generellt väldigt positiva till förslaget, ser positivt på fördelningen av ekonomiska medel, väl genomarbetat och tydligt Bristutredning Rv 30 bör inte begränsas till åtgärder som inte kräver omfattande ombyggnationer	Väg 127 Värnamo – Vetlanda kan komma att behöva byggas ut iom station nya stambanor Värnamo Väg 761 ny sträckning Sävsjö förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet - Satsning plattformsförlängningar bör även omfatta SSB
Tranås kommun	- Medskick kommande planeringsomgångar/arbete reg strukturbild: undersöka resandeflöden utöver arbetspendling - Saknar belysta samband Östergötland (motsvarande RSS-underlag) Station A6/Ryhov betydelsefull för utveckling (bör tas med i NTP) - Viktigt att säkerställa tillräckliga medel för åtgärder i kollektivtrafiksystemet (genomförande av ny tätortstrafik i Tranås) - Positiva till förändrad finansieringsmodell GC-vägar	- Arbetet med ombyggnad av Tranås stn (uppställningsspår) bör återupptas Utredningsbehov Rv 32 Traneryd – Marbäck (återstående delar Rv 32) - Brister väg 133 Säby – Gränna Stråk/relationer med potential för cykelpendling: Tranås – Säby – Gripenberg – Linderås, Säby – Sunhultsbrunn, Tranås – Hestra och Tranås – Sommen – Boxholm - Åtgärd GC-passage SSB Tranås utreds, bör beaktas i kommande transportplanering

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter	Specifika brister/behov
Vaggeryds kommun	- Lyfter diskussioner i infrastrukturnätverket som en viktig del i processen - bidrar till helhetssyn och förståelse mellan länets kommuner - Föreslår att kopplingen till länets klimat- och energistrategi anges i avsnitt som beskriver viktiga styrdokument - Bekymmersamt med förseningar och kostnadsökningar – bromsande effekt för flera av målområdena i RUSen - Ställer sig bakom alternativ Balans - Önskar få säkerställt att befintliga plattformar vid kommunens järnvägsstationer är tillräckligt långa för planerad trafikföring (JLT) - Positivt att stråket Rv 30 Stigamo – Växjö lyfts som brist för utredning - Mycket positivt med förändrad finansieringsmodell för GC-åtgärder regionalt statligt vägnät - Ser investeringar i trafiksäkerhetshöjande åtgärder på statliga vägar som passerar skolor eller barns skolväg som särskilt angelägna att åtgärda. Åtgärder på 80-vägar med tydliga brister säkerhet och framkomlighet mycket positiva - Viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens åtgärdsområden är tydliga - Mycket positivt att Trafikverket ska redovisa planens genomförande årligen	318 - Behov av mötesspår på sträckan Värnamo-Nässjö kopplat till JLTs trafikering och godstrafikering, en lämplig plats skulle kunna vara i Malmköping. Föreslår mindre funktionsutredning av möjligheterna att förlänga befintligt mötesspår för att beskriva kostnaderna och skapa underlag för dialog om finansieringslösning. - Goda vägförbindelser i öst-västlig riktning saknas för resande i stråket Smålandsstenar, Bredaryd, Hillerstorp, Skillingaryd/Vaggeryd, Hok, Nässjö, Tranås. Den sk diagonalen bör utredas vidare med fokus på sträckorna Skillingaryd – Hillerstorp och Hok – Malmköping samt väg 806 Skillingaryd – väg 30. Brister och behov GC-nätet: Skillingaryd – Tofteryd, Hoks samhälle – Hooks Herrgård, Skillingaryd – Klevshult På längre sikt brister och behov GC-nätet: Skillingaryd – Åker – Hillerstorp, Byarum – Stigamo, Hok – Svenarum - Ser behov av att tillsammans med RJL och JLT planera för stationsmiljöer men också söka lösningar för ökad frammatning till bytespunkter pga nya stora arbetsplatser i kommunen (göra kollektiva resor till attraktivt alternativ) - Lyfter även behov av hållplatsåtgärder längs statlig väg, tex utbyggnad bussfickor med belysning
Värnamo kommun		
Vetlanda kommun	- Välkomnar att åtgärden Nässjö-Vetlanda finns med – bör benämnas Elektrifiering Nässjö – Vetlanda och förordar större satsning än 100 mnkr. Kalkylerad totalkostnad i SEB måste förklaras. Ifrågasätter vilka åtgärder som ingår i objektet – merparten bör ses som reinvestering och finansieras via NTP (UH-anslag) Stråket rv 31/47 bör synliggöras i kartbild över stråk genom länet - Positivt med medel för trafikmiljöer utmed statlig väg genom mindre orter – lyfter behov/möjligheter samordning kn/TRV - Positivt med avsatta medel för statlig medfinansiering kommunala GC-vägar - Lyfter behov av att se över regelverk gällande krav på funktionellt samband (möjligheter finansiering GC-väg banvallar) - Välkomnar rutiner för uppföljning av planens genomförande	- Lyfter behov av att utreda sträckan på rv 31/47 utan mittseparering mellan Nässjö och Vetlanda södra Stråket rv 31/32 (Växjö/Karlskrona-Vetlanda-Eksjö-Aneby-Tranås) bör utvecklas Väg 127 (Värnamo-Sävsjö-Vetlanda) bör utredas

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter
Trafikverket Region Syd	• Ser positivt på samverkan inom RSS • Länsplanen ger god bild av länets förutsättningar, utveckling och framtida utmaningar • Positiva till framtagandet av alternativa strategier, ger tydlighet i hur arbetet genomförts • Åtgärder/objekt i förslaget är i huvudsak realistiska i tid. Åtgärder under planens inledande år som inte tidigare ingått i planen riskerar att senareläggas för att hinna med planläggning mm. • Förespråkar att planen redovisar hela kostnaden för objekt som kan samfinansieras av NTP (mötessepareringsobjekt) • Positiva till förändrad finansieringsmodell GC-vägar • Saknar redovisning av prioritering av GC-åtgärder i planens första hälft och beskrivning av om dessa är att betrakta som namngivna objekt. • Positiva till ökad uppföljning och utvärdering av planens genomförande
Länsstyrelsen i Jönköpings län	• Positiva till alternativa strategier, ifrågasätter om de bör återkomma i planen efter det att ställning tagits till alternativ Balans – risk för att det inte går att utläsa vilka åtgärder som ska genomföras? • Saknar resonemang kring samtliga alternativs stora växthusgasutsläpp ur LCC-perspektiv • Tveksamt om samtliga strategier bidrar till ökad klimatanpassning – svårt följa motiv i planen. Mkt platsspecifikt – svårt göra övergripande bedömningar av planens påverkan. • Planen hade gynnats av att innehålla de övergripande strategierna från den regionala cykelstrategin – tydligare förståelse för samspel hållbara transportmedel • Önskvärt med resonemang och redogörelse för påverkan på olika samhällsgruppers rörelsemönster • Genomgående urbant fokus där kopplingar till tillväxtcentra, städer och tätorter står i fokus. Avsaknad av insatser för landsbygden och mindre orter riskerar att skapa social ojämlikhet. • Ser positivt på satsning på kombinationsresor – kan gynna mindre orter på landsbygden och ge förutsättningar för minskad klimatpåverkan • Positivt med investeringar kopplade till trafiksäkerhet. Ser gärna att andra åtgärder (utöver säkra skolvägar) lyfts (tex farligt gods-leder, sidoräcken, mitträcken och viltstängsel) • Önskvärt med resonemang kring hur konsekvensbedömningar görs när nya dragningar av infrastruktur planeras. • Saknar genomgående förklarande tabelltexter och bildtexter

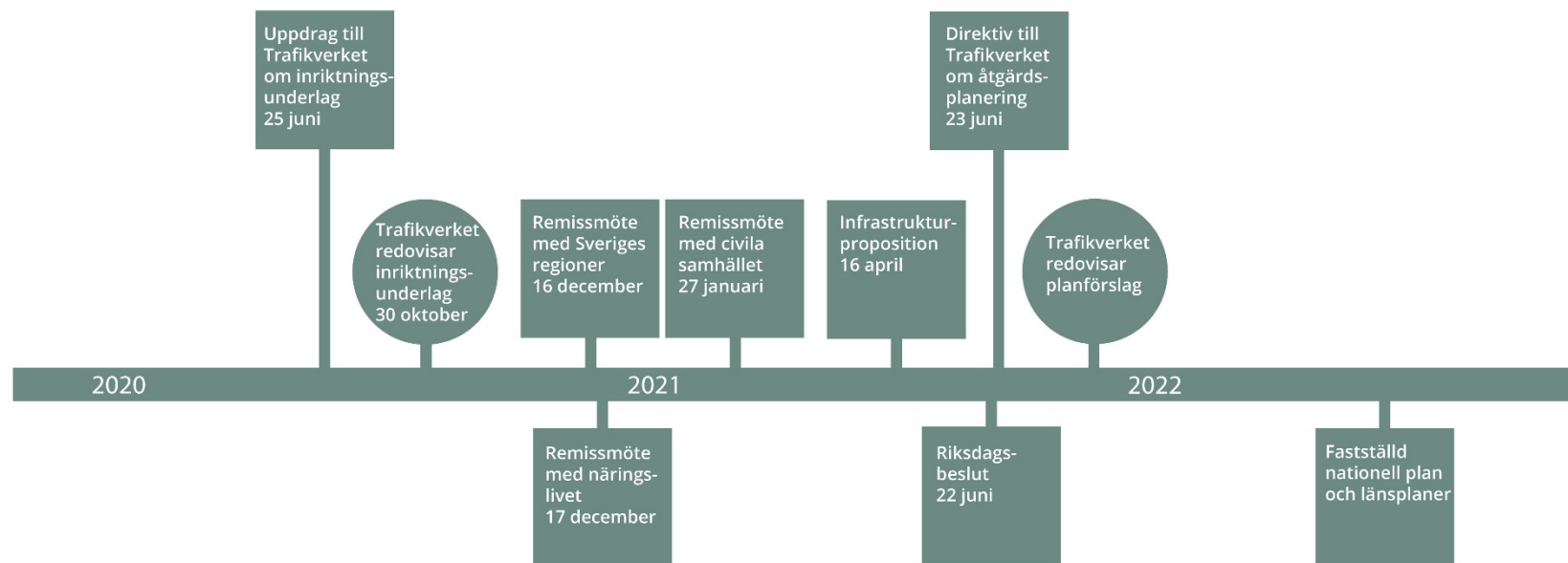
Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter
Länsstyrelsen i Hallands län	• Logisk och pedagogisk plan • Uppskattar att tre tydliga alternativ redovisas och utvärderas – logiskt att gå vidare med alternativ Balans • Planen har flera styrkor och kan ge inspiration till andra regioner • Ser positivt på prioriteringarna för elektrifiering av de regionala järnvägarna • Välkomnar särskilt elektrifiering och åtgärder Värnamo – Nässjö • Lyfter RSS som positivt för sammanhållen utveckling
Länsstyrelsen V Götaland	• Handlingen överblickbar, tydlig och har bra territoriellt perspektiv, uppskattar redovisningar på karta, kopplingar till kompletterande handlingar och processer samt redovisning av behov och utmaningar

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter
Region Blekinge	- Förslaget är i sin helhet väl utarbetat och klargör på ett tydligt sätt vilka satsningar Region Jönköping ämnar genomföra under planperioden - Välkomnar satsningar på Rv 27
Region Halland	- Planen har ett mycket bra upplägg, den är tydlig, lättläst och förklarande, intressant grepp att löpande välja ut vilka åtgärder som ska prioriteras - Anser att det, som planen anger, är viktigt att det är viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till nya stationer för nya stambanor och att det även ska gälla anslutande väg- och järnvägar i den omliggande geografin. - Ser positivt på ambitionerna att tillskapa kortare restid med tåg sträckan Jönköping – Värnamo - Intressant att konsekvensbeskrivningen även väger in nyttor kopplade till samhällsekonomi och regional utveckling. - Intressant grepp att redovisa alternativa strategier, anser att alternativ Balans svarar upp väl mot behov i länet - Ser positivt på att sydsvenska mål haft stor påverkan på planens innehåll – gynnar gemensamma positioner inom RSS
Region Kalmar län	- Flera positioneringar och satsningar som gynnar hela södra Sverige – ffa åtgärder på rv 27 - Betydande satsningar på samfinansiering av järnvägssatsningar ger systemnyttor för hela sydsverige
Region Kronoberg	- Positivt att Yet kommer att genomföras - Nödvändigt med dubbelspår Alvesta – Växjö kopplat till trafikering tåg södra Sverige Anslutning mellan Kust-till-Kustbanan och framtida nya stambanan krävs i Värnamo - Positivt med satsningar Rv 27 (förbi Bor och Ulås-Bredasten) - Saknar koppling till barnrättsperspektivet i planhandlingarna
Region Skåne	- Lyfter potentialen i RSS-samarbetet - Delar synen på samfinansiering som viktig del i att få till avgörande infrastruktursatsningar - Ser positivt på att RJL vill knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer, regionala kärnor och länets kommunhuvudorter - Ser positivt på att kopplingen till SSB och vikten av nya stambanor belyses i planen, trycker på vikten av nya stambanans för att skapa minskad restid mellan Skåne och Jönköpings län och ett ihopkopplat sydsverige. - Anser att alternativ finansiering för utbyggnaden av nya stambanor bör prövas.
Region Västra Götaland	- Understryker vikten av väg 40, 47/26 och 27 samt Kust- till kustbanan och Jönköpingsbanan för interregionala och nationella person- och godstransporter - Positivt att RJL har integrerat miljöbedömningen på ett tydligt och transparent sätt i sin regionala transportplan.
Region Östergötland	- Instämmer i beskrivningen av interregionala stråk - För dialog med TRV om behov av att föra över väg 32 till nationellt stamvägnät pga godstransporter av nationellt intresse - Lyfter stort utbyte mellan kommuner i länsgräns och potentialen i att stärka befintlig funktionalitet
Skaraborgs kommunalförbund	- Värdesätter arbete i Jönköpingsbanegruppen, trycker på behovet av satsningar på Jönköpingsbanan utifrån godsperspektiv - Anser att inriktningen kring åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor i Sydsverige är logisk

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter
Sveriges MotorCyklister	• Saknar åtgärder som ökar säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget • föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor. • SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC. • Säkerställa möjligheter att hänvisa mopeder och mopedbilar från 2+1-vägar
Riksförbundet enskilda vägar	• Ser gärna en ökad satsning på trafiksäkerhet i bostadsområden med enskild väghållning • När enskilt vägnät anges som lösning för cykelvägar måste det finnas resurser avsatta för ändamålet och avtal måste ingås med de enskilda väghållarna • Pengar behövs till utredningar för hur enskilda vägar ska arbeta med klimatanpassningar. Regionerna skulle kunna ha en samordnande roll. • Kommuner och regioner måste ta ett större ansvar för underhåll av enskilda vägar kopplat till ökande besöksnäring • Viktigt upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät – särskilt ojämna geografier

Remissinstans	Synpunkter planförslag/övergripande synpunkter
Handelskammaren	- Efterfrågar tydligare långsiktig målbild över utveckling av länets infrastruktur och viktiga transportflöden, en tydligare plan bör tas fram för i vilken ordning länets järnvägssträckor ska elektrifieras, vägnätet underhållas och hastigheter ökas. Tidig klarhet kring framtida medfinansieringar krävs och underlag bör tas fram omgående för att ge utgångspunkter för nästa planrevidering - Anser att för mycket pengar i planen läggs på GC-vägar (utan att objekt pekats ut i planen), pengar bör istället läggas på vägunderhåll - RJL bör kraftfullt ifrågasätta aviserade kostnadsökningar, transparensen och bedömningen i samhällsnyttorna behöver öka - Positivt med avsatta medel Nässjö – Vetlanda och att de ligger tidigt i planen. Benämningen plankorsningsåtgärder bör bytas till åtgärder för elektrifiering av Vetlanda – Nässjö. Viktigt att omgående få till ett genomförande av åtgärder på sträckan - Positivt med full regional finansiering av elektrifiering Nässjö – Eksjö Större grepp om Rv 26 bör tas, medel för regional och kommunal medfinansiering samt ÄVS bör avsättas (för tidigare genomförande av ÄVS – enligt TRV) - Utredning av 2+1-väg rv 31/47 Gisshult – Ekenässjön bör ges hög prioritering
LRF Jönköpings län	Saknar beskrivning gröna näringar och kopplingar livsmedelstrategier och skogsstrategier Vill se större medel avsatta för investeringar i och underhåll av små och medelstora vägar (enskilda och allmänna) - Kompletterade vägnät måste anpassas gröna näringar vid nya vägsträckningar - Anser att för hög andel av budgeten läggs på cykelvägar (18% är orealistiskt och bidrar till liten nytta) och för liten andel på enskilda vägar - De ekonomiska ramarna bör medge att BK4-reformen genomförs fullt ut
LRFs kommungrupp i Värnamo	Regionen bör tillse att stationen i Horda öppnas igen och att tågen stannar där i samma omfattning som i Bor och Rydaholm
Tenhults LRF-förening	- Ifrågasätter nyttor med ny järnväg Byarum – Tenhult och ny sträckning av väg 842 - Lyfter hur de föreslagna åtgärderna kommer att påverka landskapsvärden i Tenhultsdalen samt tvinga en större mjölk- och köttproducent till omorganisation av verksamheten (vilket påverkar produktionen av livsmedel negativt – och därigenom regeringens mål om ökad självförsörjningsgrad av livsmedel).
Vänsterpartiets Klimat- och Miljögrupp i GGv	HNJ-banans utvecklingspotential bör nämnas i planhandlingen och HNJ-banan bör rustas upp och elektrifieras (i samverkan mellan Hallands och Jönköpings län) - Utredning av att öppna järnvägssträckan Gislaved – Reftetele bör utredas
Leaderföreningen Astrid Lindgrens Hembygd	Använda beteckningen Höglandsbanan istället för Bockabanan i fortsatt planering. Föreslagna trafikupplägg och infrastruktursatsningar i Slutrapporten Höglandsbanan utveckling av transporter bör avspegla sig i kommande RTP

Process vår/sommar 2022



Tidplan våren 2022

Uppsummering av
processer i slutet av juni?

<u>Januari</u>	<u>Februari</u>	<u>Mars</u>	<u>April</u>	<u>Maj</u>	<u>Juni</u>	<u>Augusti</u>
11/1 Pres TIM	2/2 Politisk referensgrup p yttrande NTP, remissversio n RCS	1/3 RS-AU <i>beslut yttrande NTP?</i>	5/4 RS	3/5 TIM- nämnd	7/6 RS <i>inför faststället se RTP?, faststället se RCS</i>	16/8 RS <i>inför faststället se RTP?</i>
25/1 TIM- nämnd	9/2 Pres TIM-nämnd	8/3 RS	12/4 Pres TIM <i>beredning remitterad RTP</i>	17/5 Pres TIM <i>inför fastställets se RCS</i>	8/6 Pres TIM	30/8 RF <i>faststället se RTP?</i>
31/1 <i>deadline yttranden NTP kommuner</i>	22/2 TIM- nämnd <i>yttrande NTP, beslut remiss RCS</i>	18/3 <i>deadline remiss RTP</i>	19/4 extra TIM <i>Beslut remitterad RTP</i>	24/5 RS-AU	14/6 RF <i>faststället se RTP?</i>	
	22/2 <i>utskick RCS</i>	22/3 RS-AU	26/4 RS-AU Extra RS <i>beslut remitterad RTP?</i>	27/5 09:00 pol.ref.gr	21/6 TIM- nämnd	
	28/2 <i>deadline yttrande NTP regerings- kansliet</i>	25/3 Infranätverk	30/4 <i>deadline</i>	31/5 TIM- nämnd <i>inför fastställets se RCS</i>	28/6 RS-AU	
		30/3 TIM- nämnd <i>info remitterad RTP</i>				

Vad är vitsen med vårt länsmuseum?

Jönköpings läns museum -
vår gemensamma
minnesbank



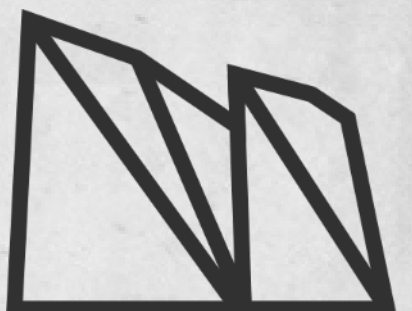
Tänk om du skulle vakna upp en morgon...

...och inte minnas någonting

...och inte ha en aning om din bakgrund eller
var du kommer från

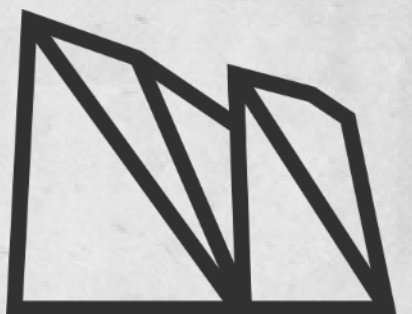
...och därmed inte ha en aning om vem du egentligen är

Visst har din egen minnesbank, dina erfarenheter och år av
uppbyggda kunskaper en viss betydelse - inte sant?



Hur är det då med våra gemensamma minnen, erfarenheter och kunskaper?

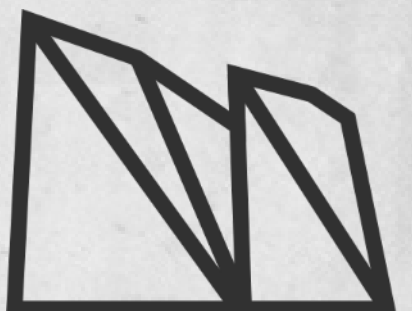
Det som vi brukar kalla vårt kulturarv.



Det vi tillsammans i länet tänkt och gjort genom historien och det vi tänker och gör idag lämnar spår – spår av minnen och berättelser som vi kallar vårt gemensamma kulturarv.

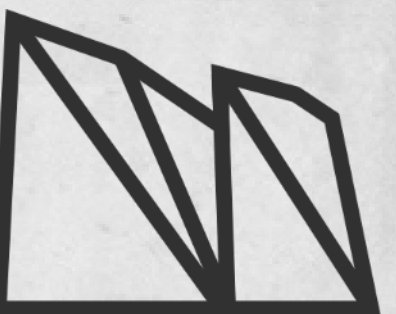
Tillsammans med övriga läns museer bildar Jönköpings läns museum Sveriges största museum – 24 museer med 450 295 kvadratkilometer uteplats!

– Vi är en minnesbank för hela landet som är öppen för alla.



Länsmuseets historia

1901 – Norra Smålands
fornminnesförening



Film om Hanna Friberg

https://www.youtube.com/watch?v=ya1_yGDWxy0



1937 – Tillsammans med Norra Smålands konstförening beslut
om gemensamma lokaler





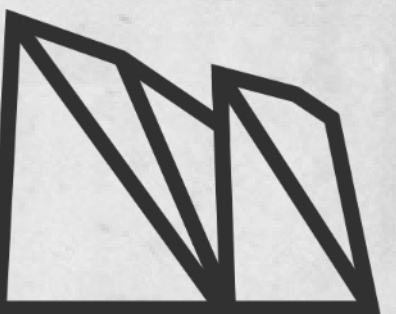
1977 – Stiftelsen Jönköpings läns

museum

Region Jönköpings län

Jönköpings kommun

Jönköpings läns hembygdsförbund





Film om arkitekten Carl Nyrén

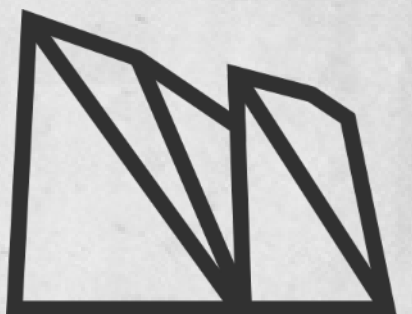
<https://www.youtube.com/watch?v=-rcX-R8rD8w>



Vilket är vårt grunduppdrag?

”Jönköpings läns museum är ett konst- och kulturhistoriskt museum som bedriver kunskapsuppbyggnad samt genom delaktighet tillgängliggör, bevarar och utvecklar kulturarv i länet.

Jönköpings läns museum verkar för det demokratiska samhällets utveckling genom att bidra till forskning och fri åsiktsbildning samt kulturerfarenheter på allas lika villkor.”



Förvaltning

Dokumentation
Insamling
Arkiv/Magasin

Forskning

Bearbetning
Tolkning
Synteser

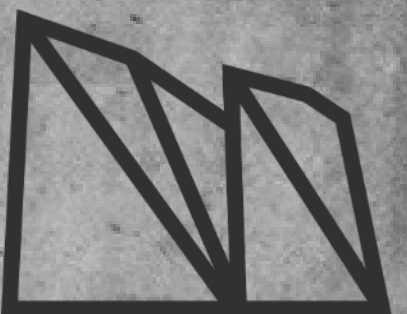
Förmedling

Utställning
Program
Pedagogik

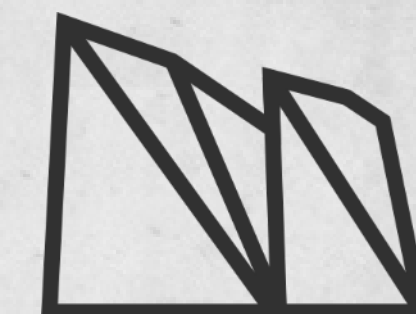
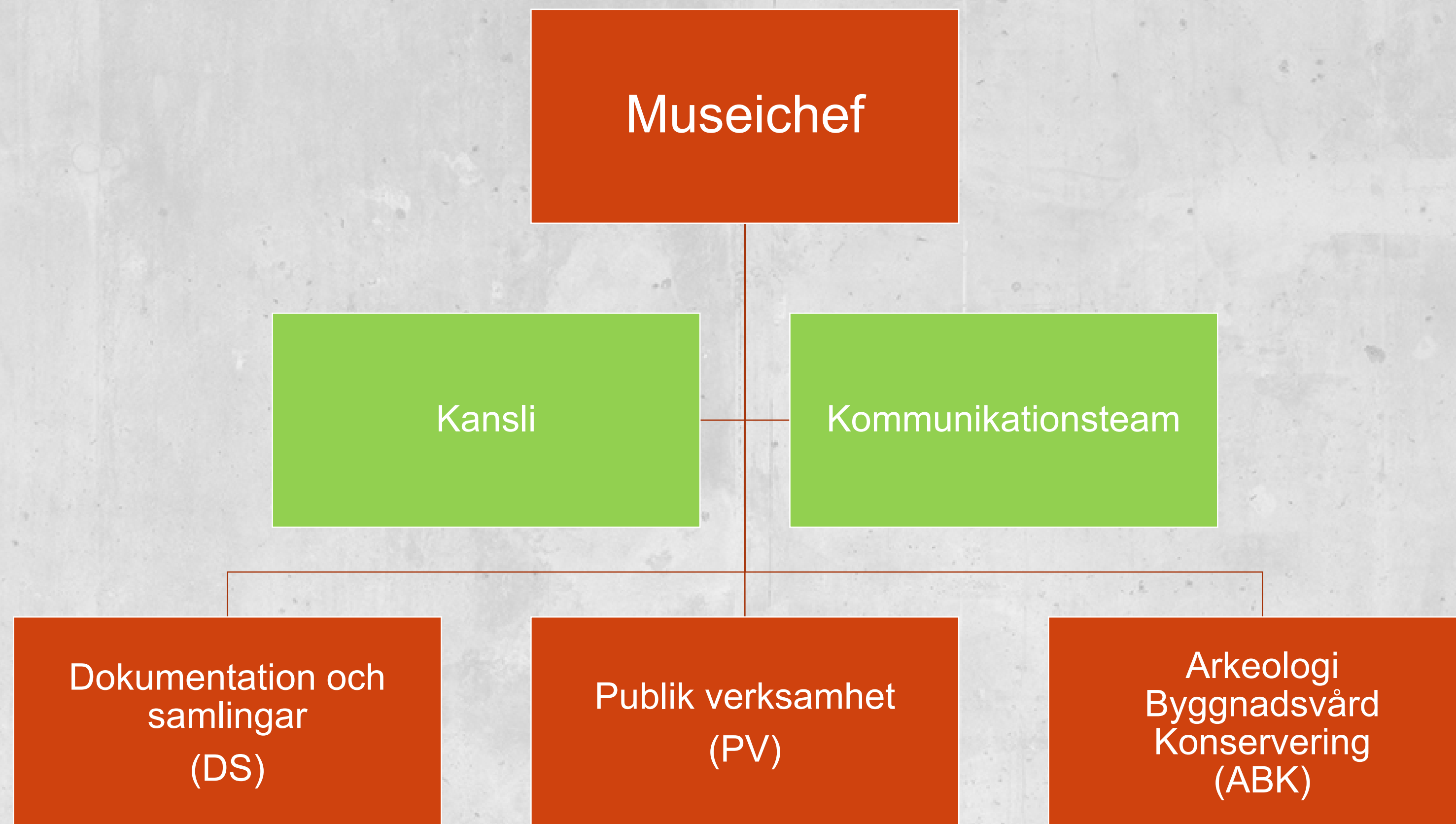
Insamlingsområden

Materiellt och immateriellt kulturarv
som huvudsakligen samlas in i
samband med dokumentationer i länet.
Fokusområden är:

- John Bauer
- Folkliga och naiva uttryck
- Småindustri med inriktning mot möbeltillverkning
- Religion och andlig tro

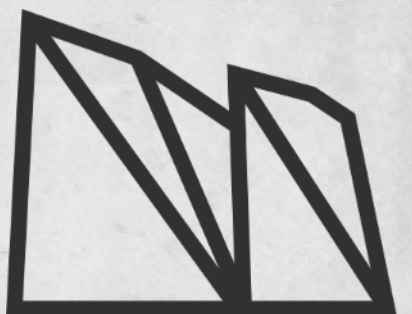


Organisation

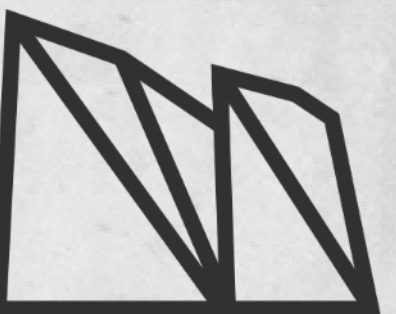


Museets två ben = bildar en helhet

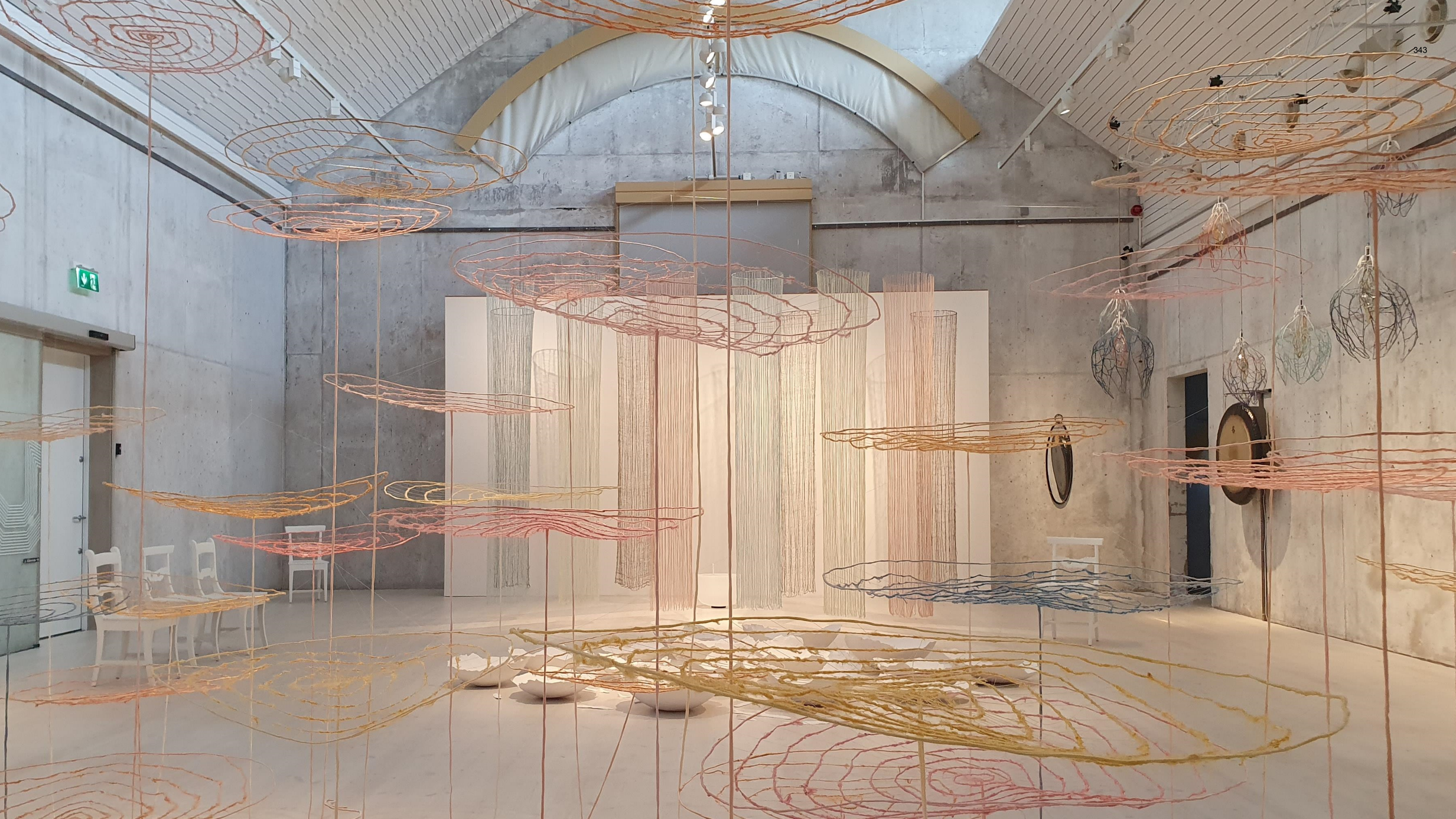
- Uppdragsverksamhet (Konsultverksamhet)
-Arkeologi, Byggnadsvård, Konservering
- Anslagsfinansierad verksamhet
-Dokumentation, Samlingar, Publika aktiviteter



Utgrävning vid Vättersnäs våren 2021

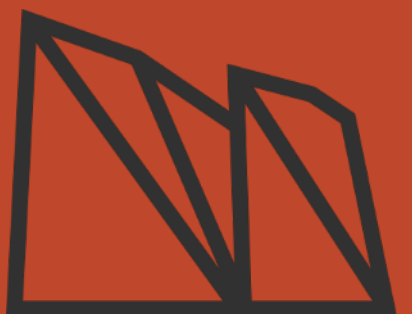






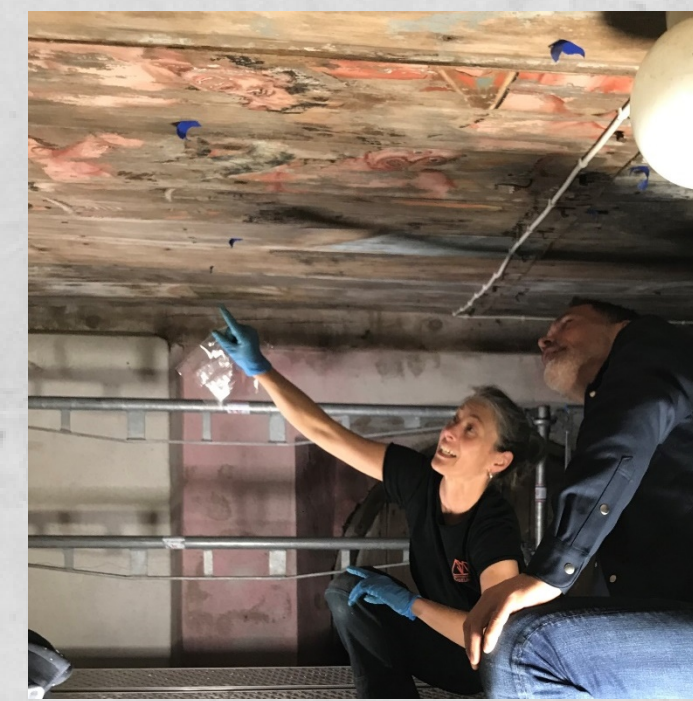
Våra siffror 2019

- 136 900 fysiska besökare
- 155 000 besökare på museets webbplats
- 237 programaktiviteter
- 13 utställningar
- 102 uppdrag inom arkeologi
- 165 uppdrag inom byggnadsvård
- 80 uppdrag inom konservering



Varför är vårt uppdrag så viktigt?

Utan att vårda, dokumentera och förmedla de spår av minnen och berättelser som vi kallar vårt gemensamma kulturarv, riskerar vårt län att drabbas av kunskapsbrist och minnesförlust.



Länsmuseet fungerar dessutom som en viktig mötesplats och är en del av demokratis immunförsvar.

Vår viktigaste uppgift är därför att vara relevanta för människor i dagens samhälle.



Film om utställningen Kampen i Tiden



Samarbete med

OSS
för de ungas historia och framtid



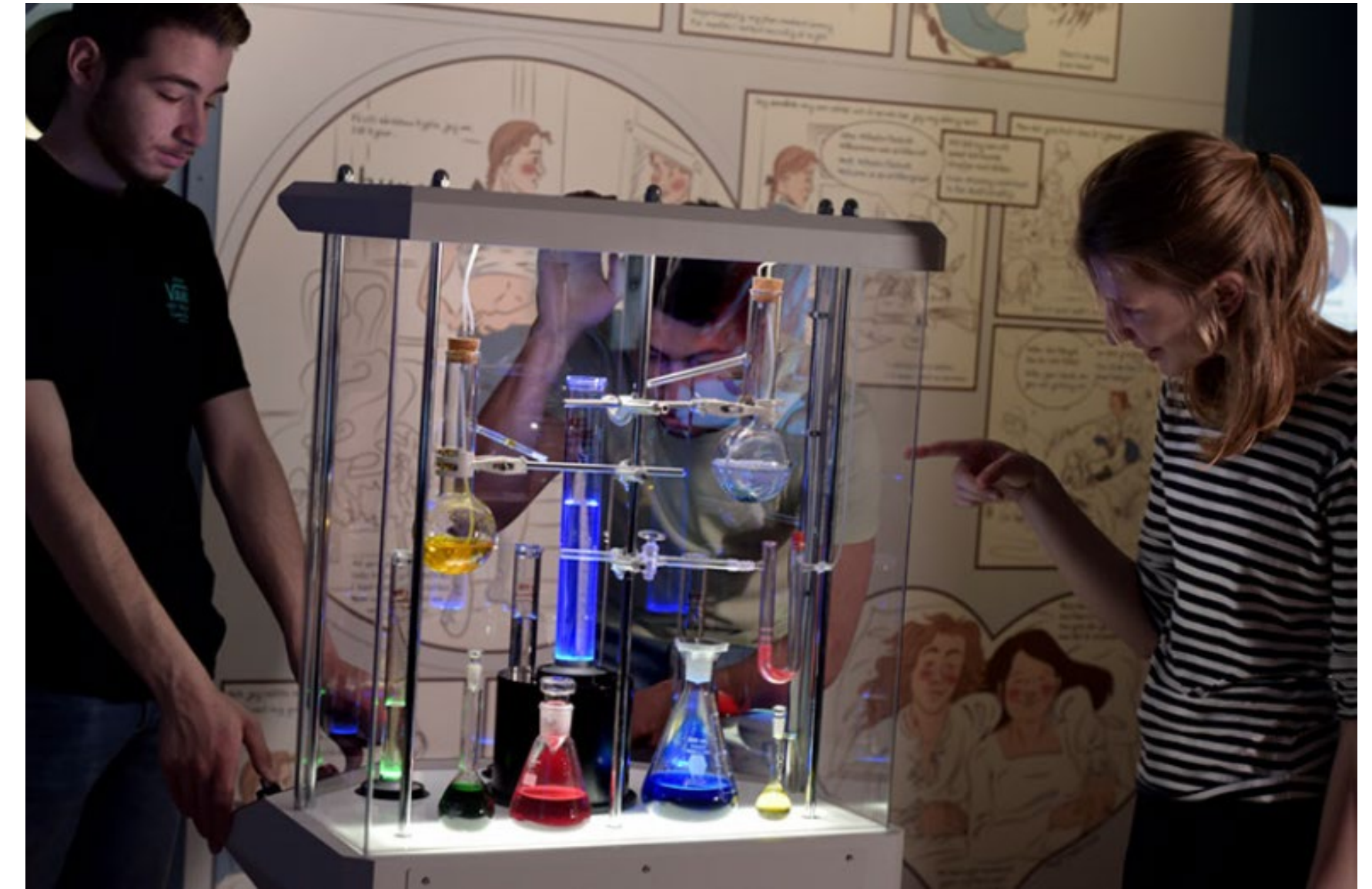
JÖNKÖPINGS LÄNS
MUSEUM

Museum+Näringsliv

Placera vår historia i dagens
samhälle

"Bara den som känner sin historia kan bygga den vidare."

- Ny innovationskraft
- En stolt och blomstrande region



Med avstamp i idag, blir resan genom
igår och för länge sedan, en samling
upplevelser att ta med sig hela livet.

För bara den som känner sin historia kan
bygga den vidare.

Vi sätter fokus på våra unga invånare, på
att ge dem växtkraft och en stark framtid
för länet.

Vill du hjälpa till?





Demokrati & hållbarhet

Det vi genom historien tänkt och gjort skapar spår – spår av minnen och berättelser som vi kallar vårt gemensamma kulturarv.

Jönköpings läns museum - En minnesbank för alla – som väcker tankar om livet i stort och gör det lättare att förstå och påverka hur samhället utvecklas idag och i framtiden.



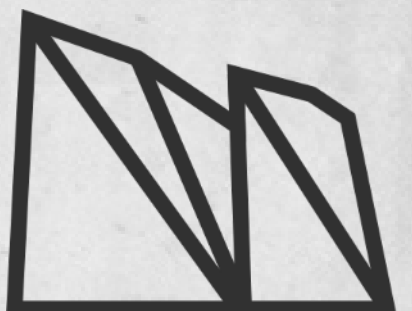
Slutligen några finfina tips!

<https://digitaltmuseum.se/>

<https://www.youtube.com/user/jkpglm>

<https://jonkopingslansmuseum.se/se-och-gora/smultronstallen/>

Framför allt – Kom och besök oss!





JÖNKÖPINGS LÄNS MUSEUM

www.jonkopingslansmuseum.se

Närvaro Kommunalt forum 2022-04-08

Namn	Kommun/Region Jönköpings län	Närvaro
Beata Allen	Aneby kommun	X
Mikael Fornander	Aneby kommun	X
Henrik Tvarnö	Vetlanda kommun	X
Daniel Berner	Vetlanda kommun	X
Jan Johansson	Vetlanda kommun	X
Magnus Färjhage	Vetlanda kommun	X
Mikael Karlsson	Värnamo kommun	X
Azra Muranovic	Värnamo kommun	X
Ulf Svensson	Värnamo kommun	X
Sara Lindberg	Nässjö kommun	X
Malena Tovesson	Nässjö kommun	X
Mats Holmstedt	Tranås kommun	X
Mikael Stenquist	Tranås kommun	X
Pär Thudeen	Tranås kommun	X
Susanne Wahlström	Habo kommun	X
Gunnar Pettersson	Habo kommun	X
Hans Jarstig	Habo kommun	X
Mats Tingshagen	Mullsjö kommun	X
Henrik Jansson	Mullsjö kommun	X
Sandra Lidberg	Mullsjö kommun	X
Markus Kyllenbeck	Eksjö kommun	X
Sebastian Hörlin	Eksjö kommun	X
Kristine Hästmark	Gnosjö kommun	X
Anna Engström	Gnosjö kommun	X
Anton Sjödel	Gislaveds kommun	X
Stefan Eglinger	Gislaveds kommun	X
Gert Jonsson	Vaggeryds kommun	X
Kenth Williamsson	Vaggeryds kommun	X
Annika Hedvall	Vaggeryds kommun	X
Stefan Gustafsson	Sävsjö kommun	X
Christer Sjögren	Sävsjö kommun	X
Ann-Marie Nilsson	Jönköpings kommun	X
Mona Forsberg	Jönköpings kommun	X
Johan Fritz	Jönköpings kommun	X
Maria Frisk	Region Jönköpings län	X
Marcus Eskdahl	Region Jönköpings län	X
Malin Wengholm	Region Jönköpings län	X
Rachel De Basso	Region Jönköpings län	X
Per Eriksson	Region Jönköpings län	X
Martin Nedergaard-Hansen	Region Jönköpings län	X
Jimmy Ekström	Region Jönköpings län	X
Samuel Godrén	Region Jönköpings län	X
Jane Ydman	Region Jönköpings län	X

Karin Hermansson	Region Jönköpings län	X
Carl-Johan Sjöberg	Region Jönköpings län	X
Erik Bromander	Region Jönköpings län	X
Johan Gärskog	Jönköpings läns museum	X
Nathalie Bijelic Eriksson	Region Jönköpings län	X