

Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

REMISSVERSION 2025-06-26

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förord.....	2
Tillsammans, med dialog och samverkan.....	2
Läshänvisning.....	3
 1 Inledning och sammanfattning.....	4
1.1 Inledning	4
1.2 Sammanfattning	5
2 Uppdrag och nationella riktlinjer.....	6
2.1 Uppdraget (Direktiven).....	6
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer.....	7
2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser.....	8
 3 Regionala investeringar i Kronobergs län 2026–2037.....	12
3.1 Principer för prioriteringar	12
3.2 Ekonomisk sammanställning.....	13
3.3 Större investering samfinansiering	15
3.4 Större investering väg.....	17
3.5 Mindre infrastrukturåtgärder.....	18
3.6 Bidragsobjekt.....	20
3.7 Utredning av brister.....	23
 4 Nationella utgångspunkter för prioritering.....	27
4.1 De transportpolitiska målen.....	27
4.2 Nationella klimat och miljömål.....	28
4.3 Nollvisionen och trafiksäkerhet.....	32
5 Regionala utgångspunkter för prioritering.....	35
5.1 Regional utvecklingsstrategi	35
5.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick.....	39
5.3 Länstransportplanen.....	40
5.4 Cykla i gröna Kronoberg.....	46
5.5 Resvaneundersökningar.....	52
6 Förutsättningar och ambitioner.....	53
6.1 Regionförstoring- och förstärkning	53
6.2 De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg.....	59
6.3 Mobility management.....	60
6.4 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar.....	62
6.5 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge.....	64
6.6 Transportsystemets roll i civilt försvar och Sveriges NATO-medlemskap	65
 7 Hållbarhetsbedömningar av LTP.....	66
 8 Bilagor	69
Bilaga 1A: Beskrivning av åtgärder till ”Större investering sam- och medfinansiering”	69
Bilaga 1B: Beskrivning av åtgärder till ” Större investering väg”	74
Bilaga 2: Hållbarhetsbedömning	82

Förord

Tillsammans, med dialog och samverkan

Kronoberg är en region där vägar, järnvägar, cykelstråk och busshållplatser inte bara är transportleder – de är livsnerven som binder ihop våra samhällen. Det är där människor tar sig till jobbet, barn till skolan, varor till marknaden och idéer ut i världen. I mitt uppdrag som ordförande i infrastrukturberedningen är det mitt ansvar – och mitt engagemang – att leda vårt arbete i regionen för att varje kronobergare, oavsett var man bor, har tillgång till ett fungerande, tryggt och hållbart transportsystem.

Infrastrukturplanering är ett verktyg för att skapa förutsättningar för tillväxt, attraktivitet och god livskvalitet i hela länet. Länstransportplanen för perioden 2026–2037 är därmed inte bara ett dokument – den är ett uttryck för de gemensamma vägval som ska rusta Kronoberg för framtiden.

Den har tagits fram i nära dialog med länets kommuner och i samarbete med våra sydsvenska grannar. Den speglar både de lokala behoven och vår roll i en större helhet – från det lilla sammanhanget till de stora stråken, från enskilda vägförbättringar till järnvägsutbyggnader med internationell betydelse. Vi prioriterar inte infrastruktur för sin egen skull. Vi prioriterar den för vad den möjliggör: att bo kvar i en attraktiv region, att hitta ett jobb i en tillväxt region, att utveckla företag i en företagsvänlig region och att leva klimatsmart i en grön region. Vi vet att investeringar i hållbara resval, cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkra vägar bidrar till ett mer jämlikt och tillgängligt län – och till en starkare framtid för oss alla i vårt Kronoberg.

Det här är en plan för hela länet – för våra åtta starka kommuner, för varje by och varje ort. Det är också en plan som visar att vi i Kronoberg vågar tänka långsiktigt, ta ansvar för helheten och visa vägen framåt – tillsammans, med dialog och samverkan.

René Jaramillo (M)

Ordförande regionala utvecklingsnämnden i Region Kronoberg

Läshänvisning

Kapitel 1: Inledning och sammanfattning av Region Kronobergs länstransportplan 2026–2037.

Kapitel 2: *Uppdrag och nationella riktlinjer*, I detta kapitel redovisas regeringens uppdrag till Region Kronoberg att ta fram en länstransportplan samt Trafikverkets uppdrag att ta fram den nationella planen. Här presenteras även den ekonomiska ram som tilldelats för infrastrukturåtgärder. Kapitlet innehåller dessutom en översikt över de steg och processer som planeringen har att förhålla sig till.

Kapitel 3: Huvudsyftet med Länstransportplanen är att visa på Region Kronobergs prioriteringar vad gäller infrastrukturinvesteringar till regionala plan och samfinansiering till nationell plan. Detta beskrivs i kapitlet *Regionala investeringar i Kronobergs län 2026–2037*. Det centrala i kapitlet och i länstransportplanen är tabellen på sidan 17 där Region Kronobergs prioriteringar läggs fram. De prioriterade åtgärderna är kortfattat beskrivna i kapitlet och i bilaga ges en mer utförlig beskrivning och motiv till prioriterade åtgärder.

Kapitel 4–6: I dessa sammanfattas Region Kronobergs argument och motiv till de prioriteringar som presenteras i kapitel 3. Primärt bygger det som tas upp i kapitlen på ställningstaganden och remissvar som har behandlats av regionstyrelsen och av regionala utvecklingsnämnden. Även sammanfattning av betydelsefulla och relevanta strategier vilka är antagna av regionfullmäktige tas upp i kapitlen.

- **Kapitel 4:** Kapitlet beskriver tre centrala nationella utgångspunkter som påverkar prioriteringarna i länstransportplanen: de transportpolitiska målen, de nationella klimat- och miljömålen samt Nollvisionen för trafiksäkerhet. Även om dessa mål är formulerade på nationell nivå är de högst relevanta för Region Kronobergs arbete. Därför ges också en översikt över hur läget ser ut i länet i förhållande till dessa mål.
- **Kapitel 5:** I kapitlet görs en genomgång av Region Kronobergs styrande dokument med betydelse för infrastrukturplaneringen. Dokumenten är utvecklingsstrategin Framtidens Kronoberg i världen, Regionens trafikförsörjningsprogram, vilket visar på kollektivtrafikens utvecklingsriktning samt nu gällande länstransportplan. Stycket om länstransportplanen ger dels en förklaring till vilka vägar som finns i Kronoberg och det historiska utfallet från tidigare planeringsomgångar. Cykla i Gröna Kronoberg är en understrategi till länstransportplanen och visar på hur länet vill utveckla cykelvägnätet.
- **Kapitel 6:** beskriver regionala förutsättningar och ambitioner som har betydelse för infrastrukturplaneringen och inte fångas upp av regionens styrande dokument. Kapitlet kan ses som bakgrund och motivering till regionens prioriteringar.

Kapitel 7: I detta kapitel presenteras hur länstransportplanen har hållbarhetsbedömts med hjälp av oberoende granskning. Bedömningen omfattar både en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning som inkluderar barnperspektivet. Tillsammans utgör de en samlad hållbarhetsbedömning enligt gällande lagkrav. Kapitlet presenterar också två teoretiska scenarier för att tydliggöra hur olika prioriteringsinriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade planeringsramen på 1,3 miljarder kronor. De är ett komplement till hållbarhets bedömningen. De fullständiga underlagen återfinns i bilaga 2.

1 Inledning och sammanfattning

1.1 Inledning

Region Kronoberg vill sätta människan i centrum, utgå från platsens förutsättningar och vill forma hållbara hälsofrämjande och robusta lösningar. I den regionala utvecklingsstrategin, Framtidens Kronoberg i världen, lyfts att samhället måste planeras med en helhetssyn där hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och samhällsbyggnad ska bidra till att stärka tillväxten, tillgängligheten och attraktionskraften i hela regionen. Arbetet ska främja en samhällsplanering som hänger ihop mellan nationell, mellanregional, regional, del-regional och kommunal nivå.

Kronoberg är ett av landets mindre och glesare län sett till befolkning, men har en tydlig stråkstruktur längs sina järnvägar och riksvägar. Boende och arbetsplatser är i hög grad koncentrerade till dessa stråk – länet utgör en tydlig stråkbygd. Samtliga kommuner gränsar till andra län, vilket skapar starka funktionella samband både inom länet och över länsgränserna. Kronoberg har en nettoinpendling, och större städer som Malmö, Lund, Kalmar, Karlskrona och Jönköping ligger inom rimligt pendlingsavstånd. För att möjliggöra hållbar pendling och stärka arbetsmarknadens funktion krävs fortsatta satsningar på järnväg och busstrafik. Småland Airport har också en strategisk roll för tillgängligheten, både för näringslivet och turismen. Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige pågår ett aktivt samarbete för att stärka hela södra Sveriges attraktivitet. Ett positivt exempel är den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, som väntas öppna under planperioden. Den kommer att korta restiden mellan Köpenhamn och Hamburg från nästan fem till under tre timmar – vilket också stärker Kronobergs internationella tillgänglighet.

Bra kommunikationer underlättar tillgängligheten och är en förutsättning för större och effektivare arbetsmarknadsregioner. En stark tillgänglighet minskar sårbarheten i en region och attraherar också arbetskraft. Rörlighet inom och mellan regioner medför bättre möjligheter att matcha utbud och efterfrågan på arbetskraft och den samlade kompetensen kan tillvaratas bättre. En fortsatt specialisering på arbetsmarknaden leder till en ökad geografisk koncentration av nya arbetstillfällen, vilket bidrar till regionförstoring. Det handlar också om att skapa och bidra till attraktiva och dynamiska miljöer vilka fungerar som magneter och därigenom drar till sig kunskap, kapital, och kreativa individer - och bidrar till en förstärkning av regionen, så kallad regionförstärkning. Bra kommunikationer förstärker dessutom möjligheten till delaktighet i samhället och knyter samman boende, arbete, utbildning, service, kultur, rekreation och fritid.

Utvidgade arbetsmarknadsregioner och ökad geografisk rörlighet skapar nya möjligheter för tillväxt – men kan samtidigt innebära ökad miljöbelastning. Målkonflikten mellan ekonomisk utveckling och miljömässig hållbarhet blir särskilt tydlig inom transportsektorn, som står för en stor del av koldioxidutsläppen. För att minska trafikens klimatpåverkan krävs både en ökad andel fordon som drivs med förnybara bränslen och en attraktiv, tillgänglig kollektivtrafik. För att främja en hållbar regional utveckling behöver vi planera utifrån länets specifika förutsättningar. Kronobergs styrka ligger i dess tydliga stråkstruktur och att länet genomkorsas av järnväg. Av länets 48 tätorter har 11 en tågstation – dessa stationsorter är en viktig regional tillgång. Samtidigt behöver busstrafiken utvecklas och upplevas som ett attraktivt alternativ i de delar av länet som saknar tågtrafik.

En helhetssyn i samhällsplaneringen är avgörande för att skapa ett hållbart, tillgängligt och hälsofrämjande vardagsliv för alla grupper i samhället. Planeringen behöver hänga ihop mellan nationell, regional och lokal nivå – och utgå från olika människors behov och förutsättningar. För att lyckas krävs tidig involvering av kollektivtrafiken i fysisk planering, stark samverkan mellan kommuner, regionen och andra aktörer samt förmåga att anpassa sig till nya förutsättningar. Samhällsplaneringen ska även ta hänsyn till klimat- och miljömål.

Resvaneundersökningar visar att 80 procent av Kronobergs invånare har kortare än 20 km till arbetet, och över 30 procent har mindre än 5 km – avstånd som lämpar sig väl för cykel och gång. Trots detta är bilberoendet starkt, vilket hänger samman med länets befolknings-, boende- och arbetsplatsstruktur. För att cykeln ska bli ett reellt alternativ krävs trygga och säkra trafikmiljöer – något som ofta saknas vid arbetsplatser i de större industriområdena. Cykeln är ett energieffektivt och miljövänligt färdssätt som dessutom

bidrar till bättre folkhälsa. För resor upp till 5 km är cykeln ofta det mest attraktiva alternativet, och med elcykel kan avstånd på 12–15 km hanteras i vardagen. Cirka 60 procent av länets invånare bor inom 30 minuters cykelavstånd från sina respektive kommuncentrum, vilket visar på goda förutsättningar för ökad cykling – särskilt inom och till tätorter. Även cykelturismen har en betydande utvecklingspotential. För att lyfta behovet av utbyggd cykelinfrastruktur har Region Kronoberg tillsammans med kommunerna tagit fram ”Cykla i gröna Kronoberg”, där ett 30-tal cykelvägar har identifierats, analyserats och prioriterats. Dessa utgör grunden för en mer sammanhängande, säker och attraktiv cykelvägstruktur i hela länet.

Med länets boendestruktur och med omfattande transporter inom skog och industri är länet beroende av ett finmaskigt vägnät med god standard och bra underhåll. Skogstillväxten och länets övriga tunga tillverkningsindustri gör länet beroende av en robust infrastruktur med sammanbindande stråk och noder. Flera industrier är verksamma utanför de större tätorterna och är därför beroende av god tillgänglighet till olika kommunikationssystem. Goda kommunikationer gör det möjligt att pendla till arbete på längre avstånd från bostaden. Därigenom ökas individens valmöjligheter och företagen får en bredare rekryteringsbas.

1.2 Sammanfattning

Den framtida infrastrukturen i länet kommer med stor sannolikhet till stora delar bestå av dagens nät. Infrastrukturanteringen handlar därför främst om hur den kan användas mer effektivt och kompletteras i önskad riktning. Region Kronobergs prioriteringar i länstransportplanen syftar till att stärka de funktionella stråken och öka trafiksäkerheten. Genom satsningar på cykelvägar samt bidrag till kommunerna – i synnerhet för upprustning av hållplatser – förväntas flera positiva effekter som ligger i linje med både de nationella transportpolitiska målen och regionens egna mål för hållbar utveckling.

Kronobergs län har tilldelats en preliminär ram på 1 306 miljoner kronor för perioden 2026–2037. Utöver det ser regionen fram mot betydligt större investeringsvolymen till Kronoberg och övriga Sydsverige genom den nationella planen, framförallt vad gäller utvecklingen av järnvägen.

Enligt direktiven ska den preliminära planeringsramen justeras utifrån det faktiska utfallet av upparbetade medel för perioden 2022–2033, vilket sker vid utgången av 2025. Baserat på preliminära uppgifter från Trafikverket innebär detta att Kronoberg vid regeringens fastställande våren 2026 sannolikt får en slutlig ram som är cirka 113 miljoner kronor lägre – det vill säga omkring 1 193 miljoner kronor. Minskningen förklaras främst av att Trafikverket genomfört större åtgärder under den nuvarande planperioden än vad den årliga ramen medger, vilket är positivt för Kronoberg. Den uppkomna obalansen kan komma att påverka planeringen framåt, vilket kan innebära att vissa prioriterade åtgärder behöver senareläggas. Den exakta obalansen fastslås när Regeringen våren 2026 slutligen fastställer ramen.

Åtgärd (tkr)	LTP 2026–2037	Kommunal medfinansiering
Samfinansiering väg och järnväg till nationell plan		
K-t-K Alvesta - Växjö dubbelspår	25 000	
Sydostlänken mötesstation	44 000	
	69 000	
Större investeringar vägobjekt		
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	74 000	
Väg 834 Hovmantorp	98 000	
Korsning mellan jvg, väg och cykel		
RV 27 Tegnaby-Skir Inkl. förbi Bramstorp och tpl. till S Län-ken	304 500	76 125
Trafikplats Räfte	84 000	
	560 500	
Mindre investeringar		
Vägobjekt	219 500	
Ortsåtgärder	7 000	
Cykelvägar	167 000	167 000
Kollektivtrafik	20 000	
	413 500	

Bidragsobjekt		
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	120 000	120 000
Enskilda vägar	35 000	
	150 000	
Summa:	1 193 000	
Justering/Återbetalning av utförda åtgärder	113 000	
Summa:	1 306 000	363 125

Tabell: Sammanställning av länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 och sammanställning av regional och kommunal medfinansiering. För sam- och medfinansiering till regional- och nationell plan finns upprättade avsiktsförklaringar. För medfinansiering till cykelåtgärder och bidragsobjekt kommer Trafikverket att upprätta avtal med berörda under planperioden. Storleken på den medfinansieringen är enbart en uppskattning.

Till innehållsförteckning

2 Uppdrag och nationella riktlinjer

I detta kapitel presenteras regeringens uppdrag och nationella riktlinjer och utgångspunkter för framtagandet av regional länstransportplan 2026 – 2037. Uppdrag och nationella riktlinjer är:

2.1 Uppdraget (Direktiven)	Uppdraget av att ta fram länstransportplan gavs i regeringsbeslut den 20 mars 2025: Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplanen och nationell plan ska planeras i enlighet med vissa fastställda direktiv och med utgångspunkt i propositionerna 2024/25:28 <i>Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera</i>
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer	Riksdagen har beslutat att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2026–2037 ska uppgå till totalt 1 171 miljarder kronor. För Kronobergs län uppgår den preliminära tilldelningen till 1 306 miljoner kronor. Efter justering av obalans uppgår ramen till cirka 1 193 miljoner kronor.
2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser	Planering av infrastruktur sker i flera steg och med utgångspunkt från olika regeringsuppdrag och beslut. Kapitlet ger en sammanfattning över infrastrukturens planeringsprocesser

2.1 Uppdraget (Direktiven)

Region Kronoberg är regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare för Kronobergs län. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 20 januari 2026. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt.

Genom samma beslut fick Trafikverket i uppdrag att presentera förslag till ny nationell transportinfrastrukturplan. Den nationella planen ska redovisas till Infrastrukturdepartementet och samtidigt sändas på remiss senast den 30 september 2025. Remissyttrande på nationell plan ska lämnas till Regeringskansliet senast den 30 december 2025. Detta i enlighet med regeringsbeslut LI2025/00640 den 20 mars 2025: *Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur*. Länsplanen och nationell plan ska planeras i enlighet med vissa fastställda direktiv och med utgångspunkt i propositionen 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*

Enligt uppdraget ska de regionala ramarna användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De

upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regionerna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas ha en total kostnad av minst 75 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden, ska redovisas i planen.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Till och med 2023 kunde ett driftsbidrag till icke-statliga flygplatser ingå i länstransportplanen. Men från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*.

I förra planeringsomgången dvs länstransportplanen 2022–2029 ingick att regionerna kunde söka och erhålla samfinansiering från den nationella planen till mötesseparering och utbyggnad av cykelvägar så kallade särskilda satsningar. Region Kronoberg sökte och erhöll ett bidrag på cirka 75 miljoner kronor. Detta system var kritiserats för att vara ineffektivt och gav sämre framdrift. Regeringen har i direktiven lyft att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. I den förra planeringsomgången fanns en möjlighet för kommuner och regioner att söka bidrag via Trafikverket genom så kallade stadsmiljöavtal. Syftet var att främja hållbara stadsmiljöer genom att stödja åtgärder som ökade andelen persontransporter med kollektivtrafik eller cykel, eller som bidrog till mer hållbara godstransportlösningar. Denna möjlighet har nu tagits bort.

2.2 Ramar för nationella- och regionala planer

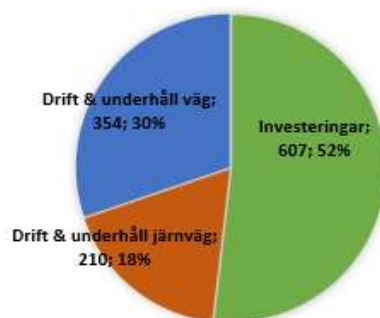
Tilldelningen av medel för denna planeringsomgång har dels slagits fast genom propositionen 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och dels i regeringsbeslut den 20 mars 2025: *Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur*.

Planeringsram 2026–2037

Riksdagen har beslutat att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2026–2037 ska uppgå till totalt 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå, fördelad enligt följande:

- 210 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 354 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg
- 607 miljarder kronor till utveckling dvs. investering av transportsystemet

PLANERINGSRAM 2026-2037



Ramen till länstransportplaner ingår som en del i ramen för investering. Regeringen beslutar att den preliminära ramen till länstransportplaner under planperioden 2026–2039 ska uppgå till 60,6 miljarder kronor.

Detta innebär att 10 % av investeringsramen kommer att prioriteras av landets länsplaneupprättare. Jämfört med förra planperioden är 60,6 miljarder kronor en ökning med cirka 19 miljarder. Det bör dock noteras att 60,6 och 42 miljarder kronor är uttryckt i olika prisnivåer.

Tilldelningen till länstransportplaner går dock en kraftgång i förhållande till ramen för investering, dvs utveckling av transportsystemet. I början av 00-talet hade landets länsplaneupprättare rådighet över cirka 15 procent av investeringsvolymen. Inför denna planeringsomgång är denna rådighet nere på cirka 10 procent av investeringsvolymen.

Tilldelning till länsplaner i förhållande till investeringsram:

- Tilldelningen till regionala planer 2004–2015 var 14% (30 av 214) (2009 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2010–2021 var 15% (33 av 217) (2013 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2018–2029 var 11% (37 av 333) (2017 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2022–2033 var 10% (42 av 437) (2021 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2026–2039 var 10% (60,6 av 607) (Prel.) (2025 års priser)

Grund för tilldelning

Vad som ligger till grund för tilldelad ram på 1 306 miljoner kronor till Kronobergs länstransportplan framgår inte av propositionen eller direktiven. Även om man söker i tidigare underlag finns inga fördelningsnycklar eller kriterier som är vägledande till fördelning av länsplaneramen på 60,6 miljarder kronor till landets 21 länsplaneupprättare mer än det som kan härledas till att särskilda satsningar tagits bort. Fördelning av medel skulle kunna grundas på antal mil väg, förhållandet mellan nationell respektive regional infrastruktur, kvalitén på vägarna, trafikarbetet per län, mängden transittrafik, antal invånare eller något annat. Det ges alltså ingen vägledning eller hänvisning till vägledning från vare sig Regeringen eller Trafikverket hur fördelningen har skett.

Det enklaste kriteriet att följa upp är tilldelade kronor per invånare. För planeringsperioden 2026–2037 tilldelas Kronoberg 6 422 kr/inv. baserat på SCB:s befolkningsstatistik 2024. I och med det hamnar Kronoberg på en 1:e plats i tilldelning per invånare. Fördelningen enligt kronor per invånare är bara ett exempel på kriterier för fördelning av den regionala ramen. Det är förmodligen också omöjligt att ställa upp kriterier som ger en 100 procentig rättvis fördelning mellan länen, dock borde transparensen till fördelningen vara tydligare. I direktiven får Trafikverket i uppdrag att arbeta med kostnadskontroll och kostnadseffektivisering. Det arbetet borde också kompletteras med en grundlig genomlysning av regionernas roll i infrastrukturplaneringen, vilket således också bör inkludera hur medlen fördelas.

2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser

Planering av infrastruktur sker i flera steg och med utgångspunkt från olika regeringsuppdrag och beslut. I propositionen 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* fastslogs att planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige ska följa den struktur som riksdagen beslutade om i propositionen 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*. Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen, såsom i de senaste planomgångarna, även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser. Detta gäller framförallt för den nationella planen men påverkar också framtagandet av länstransportplaner. Kortfattat kan det sammanfattas i fyra moment:

Inriktningsunderlag	I juni 2023 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioder 2026–2039. Underlaget var klart januari 2024 och sändes på remiss. Region Kronoberg lämnade synpunkter på inriktningen genom svar Dnr 24RS135.
Regeringens proposition	Utifrån inriktningsunderlaget tar Regeringen fram Regeringsproposition 2024/25:28 <i>Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska</i>

	<i>fungera</i> . Propositionen anger inriktningen och tilldelningen av ekonomiska ramen. Den antogs av Riksdagen i december 2024.
Regeringsdirektiv	I slutet av mars 2025 beslutade Regeringen (vanligen kallat direktiven) <i>Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur</i> . Genom direktiven förtydligas inriktningen från propositionen och ramen för länsplanerna anges.
Fastställelse av planer	Under våren 2026 kommer slutligen Riksdagen att fastställa den nationella planen och länstransportplanerna.

Planeringsfaser: genomförande, utredning och brister

Syftet med den planeringsprocess som riksdagen beslutade om i propositionen 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* är att förkorta ledtiderna i processen och göra den mer effektiv. Modellen började gälla från 2013. Detta innebar också att infrastrukturplaneringen tydligare knyter an till den statliga budgetprocessen. Det innebar också ändrade bestämmelser om fysisk planering av vägar och järnvägar i väglagen, lagen om byggande av järnväg, miljöbalken och plan- och bygglagen. Planeringsprocessen gäller för den nationella infrastrukturplaneringen, men påverkar också den regionala infrastrukturplaneringen. Nedan beskrivs kortfattat betydelsen av och effekterna på framtagandet av länstransportplanen.

De två viktigaste delarna är att:

- Processen ska utformas som en sammanhållen process och inte som tidigare i tre skeden - förstudie, utredning och plan.
- Den obligatoriska tillåtlighetsprövningen avskaffas och ersätts med ett förenklat förfarande som skulle garantera en bättre träffsäkerhet när det gäller vilka objekt som regeringen ska tillåtlighetspröva.

Planeringen av den nationella transportinfrastrukturen bygger på en långsiktig, stegvis modell som kombinerar strukturerad planering med flexibilitet. Regeringen beslutar om en nationell plan med en tolvårig planeringshorisont, men Trafikverket följer upp arbetet årligen och kan föreslå justeringar utifrån ny kunskap, förändrade förutsättningar eller fördröjda projekt.

För större, så kallade namngivna objekt – det vill säga investeringar över 150 miljoner kronor i nationell plan – sker beslutsfattandet i flera steg. Det innebär att ett objekt kan följa en utveckling från tidig behovsidentifiering till genomförandebeslut över flera planperioder. De olika nivåerna i modellen visar var i planeringskedjan en åtgärd befinner sig – från inledande behovsanalys till byggstartsklart projekt.



Figur: Principskiss över planprocessens faser, Trafikverket

1. **Genomförandenivå (år 1–3): Byggstartsklara åtgärder.** Här finns åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är klara. Projekten är fullt utredda, beslutade och redo att genomföras. Det råder låg osäkerhet kring kostnader och genomförande, och Regeringen kan fatta *byggstartsbeslut* utifrån underlag från Trafikverket. Här sker den faktiska investeringen.
2. **Utredningsnivå (år 4–6): Projektering och beslutsförberedelse** Åtgärder som bedöms som relevanta från "bristfasen" går vidare till utredningsfasen genom Regeringsbeslut *förberedelse för byggstart*. Här sker mer detaljerad planering – tekniska förstudier, projektering, miljöbedömningar

och kostnadsberäkningar. Åtgärderna kan fortfarande vara föremål för viss osäkerhet, men bedöms ha hög sannolikhet att kunna genomföras under perioden. Möjliga finansieringslösningar ska vara identifierade, och projektet närmar sig byggstart.

3. **Bristnivå (år 7–12): Identifiering och behovsanalys** Här ligger de åtgärder som ännu inte är färdigutredda, men har förts fram som namngiven åtgärd i den nationella planen. Fokus ligger på att fördjupa och tydliggöra kunskapen om brister, kostnaden, analysera kapacitetsproblem, genomföra åtgärdsvalsstudier (ÅVS) genomföra uppdaterade samhällsekonomiska bedömningar etc. Regeringen har i direktiven tydliggjort att åtgärder som inte är samhällsekonomisk lönsam ska kunna lyftas bort från den nationella planen.
4. **Identifiering av bristnivån (år 12-):** Trafikverkets principskiss över tre nivåer saknar en inledande nivå vilken kan kallas Identifiering av bristnivån. Innan en åtgärd formellt tas in i den nationella planen sker ett förberedande arbete med att synliggöra behov. Denna fas handlar om att identifiera utmaningar och möjligheter i transportsystemet med sikte på planeringsperioder längre än tolv år framåt i tiden. I detta skede samlar regioner, kommuner och andra aktörer in kunskap, tar fram analyser och lyfter fram brister i dialog med Trafikverket. Här kan även omvärldsförändringar, befolkningsutveckling, klimatmål, nya etableringar eller försvarspolitiska behov påverka bedömningen av framtida kapacitetskrav. För regionerna är detta ett strategiskt viktigt steg för att driva fram åtgärder som ännu inte finns i den nationella planen, men som bedöms som nödvändiga på sikt.

Det är i denna fas som regionerna kan formulera sina långsiktiga behov och ambitioner, genom exempelvis tågstrategier, regionala utvecklingsplaner eller gemensamma inspel via samverkansorgan, så som regionsamverkan Sydsverige. Syftet är att påverka Trafikverkets inriktningsunderlag och planeringsportföljer så att relevanta åtgärder successivt rör sig vidare in i den formella planeringsprocessen.

Även länstransportplanerna följer i stora drag samma strukturella modell som i den nationella planen, särskilt för större namngivna objekt över 75 miljoner kronor. Dessa åtgärder genomgår i regel en process från behovsidentifiering till beslut om byggstart via utredningsfaser så som åtgärdsvalsstudier, i likhet med den nationella planens nivåindelning. Samtidigt finns en större flexibilitet i länstransportplanen, vilket gör att vissa åtgärder – särskilt mindre insatser – kan gå betydligt snabbare från tidig behovsanalys till genomförande.

För åtgärder under 75 miljoner kronor ställs inte samma formella krav på beslutsnivåer som för större, namngivna objekt. Ändå krävs en strukturerad process även för dessa insatser. För att kunna prioriteras inom länstransportplanens ramar behöver åtgärderna vara tillräckligt utredda och motiverade, med grova kostnadsuppskattningar och andra relevanta underlag.

En vanlig form av underlag är åtgärdsvalsstudier, där behov och lösningsalternativ analyseras enligt fyrtogsprincipen. Genom sådana studier kan exempelvis brister i trafiksäkerhet, tillgänglighet eller framkomlighet prövas i relation till barnperspektiv, barriäreffekter i landskapet, utsläppsnivåer och om enklare steg 1- eller steg 2-lösningar kan vara tillräckliga. Det säkerställer att åtgärderna som föreslås är välgrundade och möjliga att motivera i en konkurrensutsatt planeringsprocess.

Åtgärdsvalsstudier

Transporter har sällan ett egenvärde – det är tillgängligheten de skapar som är det viktiga. Möjligheten att nå arbete, service eller att leverera gods ger transporterna deras samhällsvärde. Men god tillgänglighet kan också uppnås genom smart lokalisering av exempelvis skolor, industrier och bostäder. När samhällsservice försvinner kan inte alltid transportlösningar ersätta det. Flera sektorer behöver samverka för att säkra tillgänglighet och effektiva transporter. Transportsystemet är en grundläggande samhällsservice som berör många aktörer.

Regeringen angav i proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*, avsnitt om den fysiska planeringen av vägar och järnvägar, att: ”Den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som

innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.” Denna studie genomförs vanligtvis för objekt som planeras för genomförande om 7–12, dvs. bristfasen enligt modellen. Den förberedande studien eller analysen utgörs oftast av en åtgärdsvalsstudie, ÅVS. Syftet med att genomföra åtgärdsvalsstudier av brister är att studien därmed också ska utgöra en länk mellan den strategiska och ekonomiska planeringen å ena sidan, och den nya planeringsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg å andra sidan. Metodiken för åtgärdsvalsstudier innebär att det skapas en arena för dialog i tidigt skede. Åtgärdsvalen som genomförs i studien skall ske enligt fyrstegsprincipen.



Bild. Flödesschema över ÅVS-metodens huvudsteg.

Fyrstegsprincipen vägledande

Fyrstegsprincipen är ursprungligen ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Ursprungligen lanserades fyrstegsprincipen av dåvarande Vägverket (1997) för att hushålla med investeringsmedlen. Principen utvecklades till att mer handla om en metod som används för att minska trafikens negativa effekter på till exempel trängsel, luftkvalitet och klimat. Fyrstegsprincipen har nu fått en viktig funktion i framtagandet av åtgärdsvalsstudierna för brister och har fått en självklar position i samhällsplaneringen. Rätt tillämpad bidrar den till att utveckla ett hållbart transportsystem enligt hållbarhetsaspekterna-, miljö, ekonomi och människa.

Fyrstegsprincipen ska inte ses som en stegvis metod där man först genomför åtgärder i enlighet med steg 1 och där efter, om inte önskat resultat uppnås, genomför åtgärder enligt steg 2. Istället ska principen ses som en modell som ingår i en ständigt pågående process som berör hela samhällsutvecklingen. Framförallt gäller detta för steg 1 och 2. Det handlar om var vi väljer att bo, var kommunerna lokaliserar våra bostäder, näringslivets osv., det vill säga allt som påverkar efterfrågan av transporter och val av transportsätt. Vilken utgångspunkt som valts är också avgörande för i vilket steg en åtgärd ska läggas. Som exempel kan nämnas byggande av nya cykelvägar. Ur ett perspektiv kan åtgärden ses som att man bygger nytt, det vill säga steg 4. Om åtgärden i stället ingår i ett större sammanhang som har framkommit genom en åtgärdsvalsstudie, kan byggnationen räknas som en steg 1-åtgärd, tänka om.

Många åtgärder inom steg 1 och 2 kan samlas i begreppet mobility management eller påverkansarbete. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjar. Mobility management ska ses som ett komplement, ett förstärkningsmedel som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att mobility management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel. Mobility management kan ses som mjukvaran (kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan) som gör att vi får ett bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder). Det är ett förhållningssätt och alltså inte ett universalmedel som ersätter eller utesluter tekniska lösningar.

Enligt Regeringens direktiv och för att få del av statliga medel behöver länsplanerna beskriva hur fyrstegsprincipen har tillämpats i planförslagen. Samtidigt finns tydliga regler från trafikverket att de statliga medlen, vilka alltså länstransportplanens prioriteringar ingår i, inte få användas till steg 1- och 2 åtgärder.

Fyrstegsprincipen

Tänk om steg 1

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

Optimera steg 2

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

Bygg om, steg 3

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Bygg nytt, steg 4

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

3 Regionala investeringar i Kronobergs län 2026–2037

Kapitel 3 är länstransportplanens centrala kapitel. I kapitlet presenteras Region Kronobergs prioriteringar av den tilldelade ramen.

3.1 Principer för prioriteringar	Förklaring av vilka principer som legat till grund för prioriteringar i länstransportplanen
3.2 Ekonomisk sammanställning	Den ekonomiska sammanställningen är kärnan i Kronobergs länstransportplans prioriteringar.
3.3 Större investering samfinansiering	Genomgång av objekt som länstransportplanen ska samfinansiera.
3.4 Större investering väg	Genomgång av prioriterade objekt i länstransportplanen
3.5 Mindre infrastrukturåtgärder	Mindre åtgärder, under 75 miljoner kronor, behandlas i en gemensam pott för anpassning av transportinfrastrukturen.
3.6 Bidragsobjekt	Inom ramen för länstransportplanen hanteras tre bidragsområden. En genomgång av denna prioritering.
3.7 Utredning av brister	En genomgång av åtgärder som är utredda samt områden som bör utredas till nästa planeringsomgång

3.1 Principer för prioriteringar

Fördelningen av regionala medel i länstransportplanen styrs i första hand av det uppdrag som regeringen ger i direktivet till länsplanerna (se kapitel 2). Därutöver finns ingen strikt mall för hur medlen ska fördelas. Den regionala utvecklingsstrategin är en viktig vägledning – men eftersom den spänner över flera områden och inriktningar (se kapitel 5.1), ger den inte i sig ett entydigt svar på vilka åtgärder som ska prioriteras.

Inför framtagandet av den nya länstransportplanen genomfördes kommunbesök i hela länet, vilka följdes upp med fördjupande frågor. Dessa dialoger fångade kommunernas behov och önskemål, både kopplat till större investeringar i den nationella och regionala planen och till lokala behov – särskilt gällande upprustning av hållplatser och cykelvägar. Svaren har varit viktiga i bedömningen av behoven inom bidrags- och mindre åtgärder. Eftersom större investeringar ofta kräver lång planeringstid, har tidigare länstransportplaner fått ligga till grund för flera av de namngivna åtgärderna i denna plan. Det gäller även vissa cykelvägar där planeringsarbetet har inletts. Sådana åtgärder brukar omnämnas som låsta åtgärder. Regioner har formell möjlighet att helt revidera sin plan vid varje ny planperiod, men det finns goda skäl att bygga vidare på redan fattade beslut, särskilt när omfattande planeringsinsatser redan gjorts vilket vanligtvis är för de stora namngivna åtgärderna.

För större, namngivna åtgärder har Trafikverket tagit fram omfattande beslutsunderlag, inklusive samhällsekonomiska bedömningar (SEB, se kapitel 8). För mindre insatser, såsom bidragsåtgärder och satsningar inom potten för "mindre åtgärder", krävs inte samma detaljeringsgrad – men väl tydliga beskrivningar av åtgärdens innehåll samt en grov kostnadsuppskattning för att tydliggöra behovet.

Som grund för prioriteringarna ligger även den hållbarhetsbedömning som togs fram i samband med läns-transportplanen 2022–2033. Eftersom den nya planen till stora delar innehåller samma åtgärder är bedömningen fortfarande relevant. För att ytterligare stärka hållbarhetsperspektivet inför arbetet med den nya planen har Region Kronoberg dessutom tagit fram ett trafikstrategiskt underlag, som har gett vägledning i val av insatser. Utifrån den tidigare hållbarhetsbedömningen och det trafikstrategiska underlaget har två teoretiska scenarier för prioritering tagits fram. Dessa scenarier ska inte ses som färdiga förslag, utan som två möjliga ytterligheter som tydliggör konsekvenserna av olika vägval. (se kapitel 7) De scenarierna har fungerat som utgångspunkt i processen fram till den slutliga prioriteringen, vilken presenteras nedan.

Region Kronobergs länstransportplan har utformats med ambitionen att väga samman många perspektiv och behov i en balanserad plan. Den bygger inte på enskilda önskemål eller godtycke, utan på tydliga vägval och principer för prioritering. Det handlar om att söka ett regionalt optimum – en samlad avvägning där resurserna används där de gör störst nytta för länets utveckling. Planen utgår från strukturbilden, trafikslagets olika roller, ökad trafiksäkerhet, tidigare beslut, hållbarhetsbedömningar och samhällsekonomiska analyser – och strävar efter att både tillgodose kända behov och lyfta fram nya, strategiskt viktiga åtgärder.

3.2 Ekonomisk sammanställning

Kronobergs län har tilldelats en preliminär ram på 1 306 miljoner kronor för perioden 2026–2037 i 2025 års prisnivå. Det innebär en ökning med cirka 425 miljoner kronor, dvs ca 48 procent, jämfört med vad som angavs för fyra år sedan för perioden 2022–2033, vilket då var 881 miljoner kronor i 2022 års prisnivå. Den preliminära ramen ska, enligt uppdraget, justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2025 vid utgången av 2025. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket (april 2025) innebär den så kallade obalansen att Kronoberg vid 2025 års utgång kommer att ligga cirka 113 miljoner kronor över den slutliga ramen. Detta innebär att Kronobergs prioriteringsram kommer att minskas med 113 miljoner kronor från 1 306 miljoner kronor till 1 193 miljoner kronor när den slutliga planen ska lämnas till infrastrukturdepartementet (Regeringen) våren 2026.

Länstransportplanens prioriteringar är uppdelad i tre huvudindelningar vilket är Större investeringar, mindre investeringarna samt bidragsobjekt, vilka förklaras i tabellen nedan.

Åtgärd	Kommentar
Större investeringar	
Samfinansiering väg/järnväg	Namngivet objekt på väg eller järnväg som ska samfinansieras med nationell plan
Vägojekt	Namngivna objekt med en total kostnad över 75 miljoner kr. Objekten är lagda i prioritetsordning, överst är viktigast
Mindre investeringar	Pott för anpassning av transportinfrastrukturen, där den uppskattade kostnaden för åtgärden ligger under 75 miljoner kronor.
Väg	Åtgärderna ligger längs med det statliga vägnätet där Trafikverket är väghållare.
Cykel	
Kollektivtrafik	
Bidragsobjekt	
TS trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Bidrag som kommuner kan söka för att genomföra åtgärder på det kommunala gatunätet, alltså där kommuner är väghållare.
Enskilda vägar	Bidrag som kan delas ut till enskilda vägar som är statsbidragsberättigade

Tabell: Länstransportplanen 2026–2037 är uppdelad enligt följande:

Länstransportplanens kolumner är i princip indelade i tre faser, vilka framgår av tabellen nedan. Uppdelningen bygger på tidigare uppgifter och rekommendationer från Regeringen och Trafikverket vilka är förklarade i kapitel 2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser.

Genomförande 2026–2028	Utredningsfas 2029–2031	Brister 2032–2037
År 1–3 åtgärden är klar för att genomföras	År 4 – 6 åtgärden är i princip klar för att genomföras viss utredning kvarstår	År 7 – 12, bristen är definierad ytterligare utredningar behövs.
Kostanden för åtgärden utredd och ev. fördelad	Kostnaden för åtgärden är uppskattad. Beloppet som anges kan justeras i kommande plan	Kostnaden för åtgärden är preliminär. Beloppet som anges kommer justeras i kommande plan
För objekt där genomförande år är känt har kostnaden tagits upp på det aktuella året. Om genomförande år inte är bestämt har avsatt belopp i planen tagits upp i kolumnen ”Summa LTP 2026–37” samt markerat med X för troligt genomförande. När ett genomförande kan ske, är det beroende av planering och framdrift av andra åtgärder i samtliga län som ingår i Trafikverket södra regionen.		

Tabell: Länstransportplanen 2026–2037 är i princip uppdelad i följande kolumner:

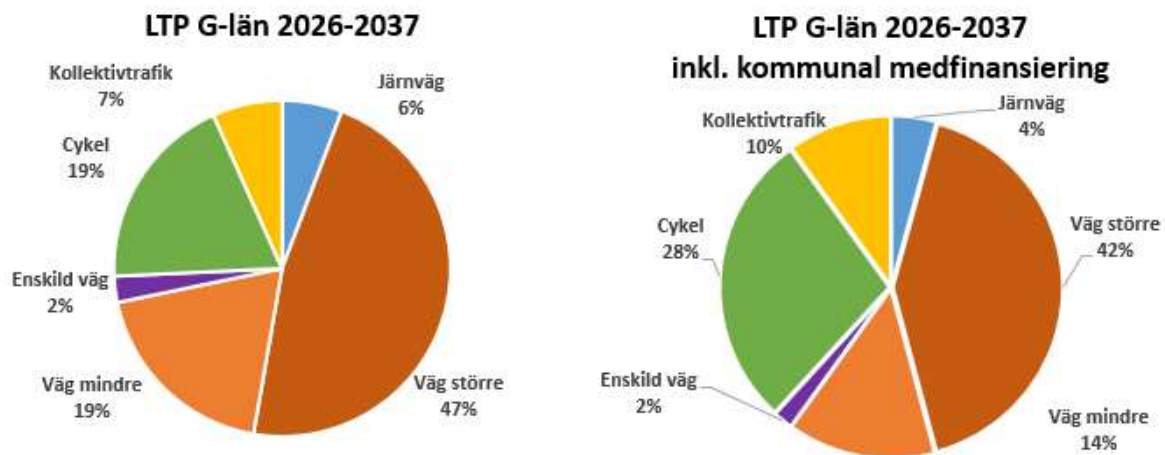
Sammanställning länstransportplan 2026–2037

Åtgärd (tkr)	Tot. kost.	2026	2027	2028	2029–2031	2032–2037	Summa LTP 2026–37	%
Störreinvestering								
Samfin. väg och järnväg								
K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår						X	25 000	
Sydostlänken mötesstation					X	X	44 000	
							69 000	6 %
Större investeringar								
Vägojekt								
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult (Fullt finansierad)	79 310	X	X				74 000	
Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel (Fullt finansierad)	145 230				X	X	98 000	
RV 27 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (Fullt finansierad)	433 630				X	X	304 500	
Trafikplats Räfte (Ej fullt finansierad)	173 040					X	84 000	
							560 500	47%
Mindre investeringar								
Vägojekt		X	X	X	X	X	219 500	
Ortsåtgärder							7 000	
Cykelvägar		X	X	X	X	X	167 000	
Kollektivtrafik		X	X	X	X	X	20 000	
							413 500	35%
Bidragsobjekt								
Kollektivtrafik samt Trafik-säkerhet och miljö		10 000	10 000	10 000	30 000	60 000	120 000	
Enskilda vägar		2 500	2 500	2 500	7 500	15 000	30 000	
		12 500	12 500	12 500	37 500	75 000	150 000	13%
Summa:		82 000	81 000	80 000	298 000	654 000	1 193 000	
Justering/Återbetalning av utförda åtgärder							113 000	
							1 306 000	

Tabell: Ekonomisk sammanställning av Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037. Markering med X, är troligt genomförande år eller period. Att "Totalkostnad" inte överensstämmer med vad som har prioriterats "Summa LTP 2026–39", beror på att samfinansiering kommer att ske med Nationell plan eller att åtgärden kommer att etappindelas och endas vissa etapper kommer att åtgärdas eller att vissa kostnader av totalen har finansierats av tidigare planer. Summa per år bygger på uppgifter från Trafikverket över Kronobergs tilldelning efter justering av obalans.

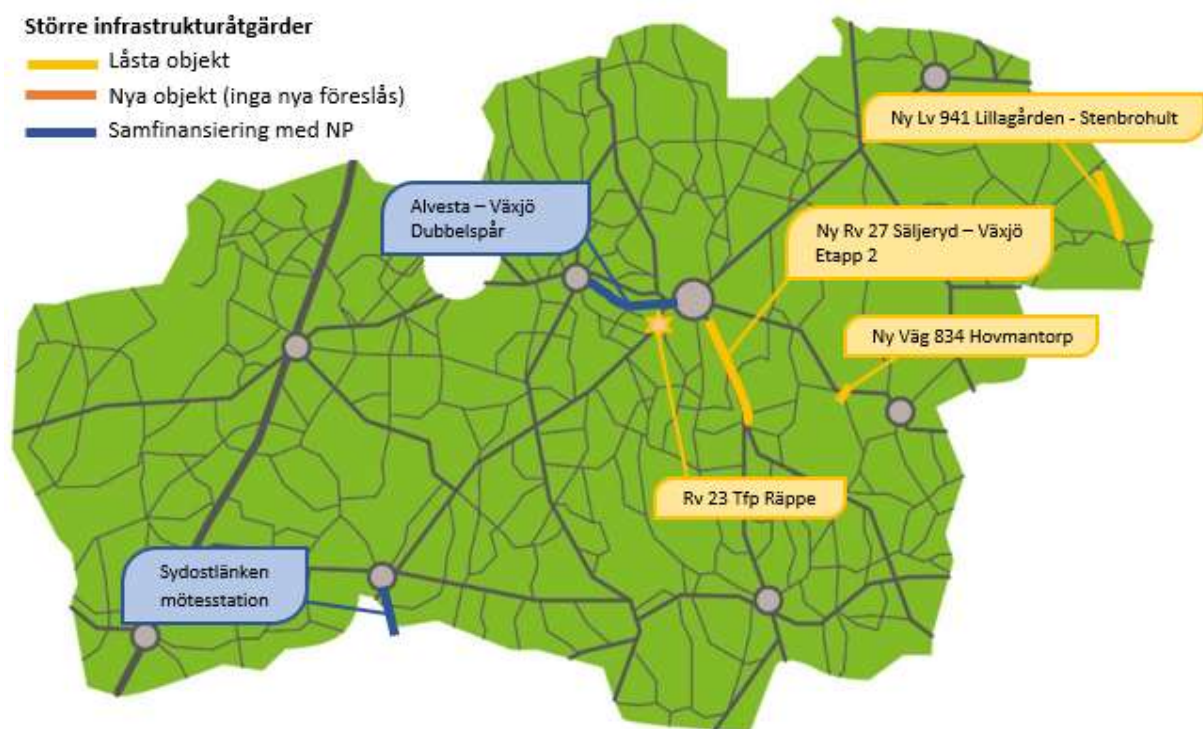
Den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länets transportinfrastruktur. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen. Fördelningen av medel mellan olika transportslag framgår av diagrammet nedan.

Enbart den tilldelade ramen på 1 306 miljoner kronor ger inte en rättvisande bild av de totala infrastruktursatsningarna i Kronobergs län. Till denna ram tillkommer 76,1 miljoner kronor i medfinansiering från Växjö kommun, för södrälänkens del av åtgärden RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp. Utöver det bidrar länets kommuner med cirka 167 miljoner kronor till utbyggnaden av cykelvägar enligt cykelplanen, samt ytterligare cirka 120 miljoner kronor i medfinansiering till olika bidragsåtgärder. Sammantaget innebär detta att det – utöver investeringar i den nationella planen, exempelvis för järnvägen och riksväg 25 – kommer att investeras cirka 1 700 miljoner kronor i regional statlig infrastruktur i Kronobergs län under perioden 2026–2037.



Figur: Cirkeldiagrammet till vänster visar fördelningen av den tilldelade ramen till Länstransportplanen och cirkeldiagrammet till höger tar också hänsyn till kommunal medfinansiering.

I kartan nedan syns dels de åtgärder som sam- och medfinansieras samt de större namngivna åtgärderna. I kartan finns inte Rv 25 Österleden med då den enbart är ett avtal mellan Trafikverket och Växjö kommun.



Figur: Karta över större infrastrukturåtgärder inkl. samfinansieringsåtgärd i länstransportplanen 2026–2037

Till innehållsförteckning

3.3 Större investering samfinansiering

Samfinansiering innebär att både den regionala länstransportplanen och den nationella planen avsätter medel till en specifik investering. Sådana objekt har ofta både regional och nationell betydelse. För regionen är samfinansiering ett tydligt sätt att markera åtgärdens strategiska vikt, samtidigt som det kan öka sannolikheten att åtgärden tas med i den nationella planen. Det finns dock inga garantier för att ett samfinansierat objekt faktiskt genomförs.

Region Kronoberg har prioriterat att samfinansiera två nationella åtgärder genom medel från länstransportplanen. Sammanlagt prioriterar Region Kronoberg 69 miljoner kronor för åtgärderna.

De båda nationella åtgärderna är:

- **Dubbelspår på Kust till Kust-banan** har under lång tid pekats ut som en strategisk åtgärd för att öka kapaciteten, förbättra punktligheten och möjliggöra ökad tågtrafik i öst–västlig riktning. Bristerna är väl kända och påverkar både regional pendling och godstrafik. I början av denna planeringsomgång bedömde Trafikverket att en mötesstation i Grönsången var mer angelägen än att påbörja ett partiellt dubbelspår. Sedan dess har förutsättningarna förändrats: regeringen har höjt beloppsgränsen för icke namngivna åtgärder till 150 miljoner kronor, och Region Kronoberg har under vintern 2024/25 tagit fram rapporten ”Kapacitetshöjande åtgärder Alvesta–Växjö – Analys av konsekvenser för trafikering”, vilket tydligt beskriver att åtgärden i Grönsången måste omgäende kompletteras med byggnation av partiella dubbelspår. Mot bakgrund av dessa förändringar bedömer regionen att förutsättningarna nu är goda för att åtminstone en etapp av dubbelspåret tas med i den kommande nationella planen. För åtgärden dubbelspår Alvesta–Växjö finns ännu inga avsiktsförklaringar eller avtal upprättade. Region Kronoberg ser dock att åtgärden är så pass viktig och av betydelse för regionens utveckling att det i länstransportplanen prioriteras 25 miljoner kronor för åtgärden.
- **Sydostlänken** Upprustning av järnvägen Älmhult – Olofström och ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbanan för att möjliggöra effektiva och moderna godstransporter till och från Karlshamns hamn. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan, Blekinge kustbanan och Skånebanan. Den bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet. För att också möjliggöra persontrafik på sträckan Älmhult – Karlshamn behöver två mötesstationer byggas, vilka kommer att finansieras av de regionala planerna i Kronoberg och Blekinge. Efter beslut i Regionstyrelsen den 12 december 2023 (23RGK2167) undertecknades ett samfinansieringsavtal med Trafikverket. Enligt avtalet ska region Kronoberg samfinansiera åtgärden med 35 miljoner kronor i prisnivå 2021. Uppräknat till dagens prisnivå innebär det att 44 miljoner kronor ska prioriteras för perioden 2026–2037. Finansieringsavtalet som undertecknades 2023 var en uppföljning på avsiktsförklaringen som undertecknades 2017.

Större investering som prioriteras för samfinansiering är:

- K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår
- Sydostlänken mötesstation

[Till beskrivning av åtgärden](#)

[Till beskrivning av åtgärden](#)

I bilaga 1A sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar för samfinansiering. I bilagan görs också en sammanfattning över Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, av åtgärden och hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen. Vidare finns i bilagan en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi. I bilaga 4, Hållbarhetsbedömning, finns vidare en mer utförlig miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys av åtgärderna ur Region Kronobergs perspektiv. Den bilagan tar också upp länstransportplanens konsekvenser för barn.

I länstransportplanen för perioden 2022–2033 fanns ytterligare åtgärder listade för sam- och medfinansiering. Dessa var i varierande grad kopplade till det planerade sjukhuset i Räppe. Eftersom planeringen och byggnationen av det nya sjukhuset har avbrutits, saknas nu beslut om fortsatt utveckling – även om det inom regionen pågår utredningar om ett eventuellt återupptagande av planeringsarbetet.

Av åtgärderna var det framför allt en ny station i Räppe som direkt motiverades av det planerade sjukhuset. Den andra åtgärden var riksväg 25/Norrleden. För den åtgärden är det värt att notera att **Riksväg 25/Norrleden** är en viktig pulsåder genom Växjö med både kapacitetsbrister och bristande trafiksäkerhet. Vägen fungerar delvis som kommunal gata och belastas av såväl genomfartstrafik som lokal trafik, vilket skapar betydande framkomlighetsproblem. Växjös fortsatta stadsutveckling och regionens tillväxt förstärker behovet av åtgärder. Norrleden utgör en flaskhals för tre strategiskt viktiga stråk: dels RV 25 som knyter samman Kalmar med Halmstad, dels RV 27 som är en del av Baltic-Link-korridoren mellan Karlskrona och Göteborg samt dels RV 23 en förbindelse mellan Malmö och Linköping. Trafikverket har tagit fram en samlad effektbedömning (SEB) för åtgärden. Kostnaden beräknas till 734 miljoner kronor och

nettonuvärdeskvoten är 0,44, vilket innebär att åtgärden klassas som samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden har en tydlig koppling till Växjö kommun, och en avsiktsförklaring om medfinansiering har tecknats mellan kommunen och Trafikverket. Regionen ingår inte någon avsiktsförklaring för denna åtgärd, men kommer att avsätta medel i denna länstransportplan för att kunna genomföra kompletterande åtgärder på regionala anslutningsvägar till Norrleden, vilket framförallt berör åtgärder vid trafikplats Norremark.

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. Till sam- och medfinansiering kommer det att avsättas medel från region och kommun. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärderna bör det tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering och medfinansiering från dessa organisationer.

3.4 Större investering väg

Större investeringar väg/namngivna åtgärder, är den största posten för Region Kronobergs Länstransportplan. Vid tidigare planeringsomgångar har gränsen för denna post legat på 50 miljoner kronor men har nu höjts till 75 miljoner kronor. Innan en åtgärd kan namnges i länstransportplanen måste det ha konstaterats att det föreligger en brist, där efter genomförs en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, slutligen utifrån rekommendationer ÅVS, görs en samlad effektbedömning SEB. Inför planeringen av perioden 2026–2037 fanns sammanlagt tio åtgärder där brister tydligt var konstaterade, den sammanlagda uppskattade kostnaden för att åtgärda dessa uppgick till drygt 1 miljard.

Vid varje planrevidering står det regionen fritt att ompröva sina prioriteringar utan att ta hänsyn till tidigare beslut. Samtidigt är ledtiderna för större infrastrukturåtgärder ofta långa – det kan ta flera planeringsomgångar, ibland upp till 20 år, från det att en åtgärd första gången lyfts in i länstransportplanen tills den faktiskt genomförs. Sådana åtgärder benämns ofta som ”låsta”, eftersom omfattande planeringsinsatser redan har gjorts. Av detta skäl har Region Kronoberg valt att i huvudsak stå fast vid tidigare prioriteringar.

I föregående plan lyftes Trafikplats Räfte in som en högt prioriterad, namngiven åtgärd med direkt koppling till det planerade sjukhuset i Räfte. Sedan dess har planerna på ett nytt sjukhus avbrutits. Samtidigt har åtgärdens betydelse för trafiksäkerheten i området och den funktionellt prioriterade RV 23 fortsatt att väga tungt. Ursprungligen beräknades kostnaden till 84 miljoner kronor, men Trafikverkets senaste samhällsekonomiska bedömning, SEB, bedömning uppskattar kostnaden till 164 miljoner kronor. Region Kronoberg väljer att behålla åtgärden i planen, men med en lägre prioritet än övriga namngivna åtgärder. Åtgärden är inte heller fullt finansierad i denna planomgång.

I bilaga 1B sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar som namngivna åtgärder. I bilagan görs också en sammanfattning över Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, av åtgärden och hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen. Vidare finns i bilagan en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi. I bilaga 4, Hållbarhetsbedömning, finns vidare en mer utförlig miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys av åtgärderna. Den bilagan tar också upp länstransportplanens konsekvenser för barn.

De låsta åtgärderna är:

- Lv 941 Stenbrohult – Lillagården [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Väg 834 Hovmantorp, korsning jvg Väg och cykel [Till beskrivning av åtgärden](#)
- RV 27 Tegnaby-Skir inkl. förbifart Bramstorp och tpl. till S Länken [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Trafikplats Räfte [Till beskrivning av åtgärden](#)

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som genomförs med finansiering via länstransportplanen skall Region Kronobergs logotyp finnas med. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Kronoberg.

3.5 Mindre infrastrukturåtgärder

Mindre åtgärder, under 75 miljoner kronor, behandlas i en gemensam pott för anpassning av transportinfrastrukturen. Potten utgör ett värde av totalt cirka 413,5 miljoner kronor, vilket motsvarar 35 procent av planeringsramen för perioden.

Åtgärdsområde	Avsätts i länstransportplanen 2026–2037	
Vägojekt , (Trafiksäkerhetsåtgärder och breddning)	219,5 miljoner kronor (70)	53 %
Ortsåtgärder	7 miljoner kronor (6,5)	2 %
Cykelvägar (Regionala cykelvägar)	167 miljoner kronor (75)	44 %
Kollektivtrafik	20 miljoner kronor (12,5)	5 %
Summa	413,5 miljoner kronor (164)	

Tabell över medelsfördelning till mindre infrastrukturåtgärder. Inom parentes anges beloppet i förra planen

Potten avser kompletterande investeringar i transportsystemet för att erhålla ett komplett och samspelande trafiksystem i länet. I länstransportplanen fastställs normalt enbart storleken på *Pott för anpassning av transportinfrastrukturen* medan de ingående mindre objekten inte fastställs. Därefter ges förslag på möjliga åtgärder att genomföra. Årliga avstämningar sker mellan Trafikverket och Region Kronoberg samt i nätverket för samplanering. Detta möjliggör ett flexibelt förfaringsätt med eventualitet till anpassningar efter omvärldsförändringar. Det finns dock ett antal specifika mindre åtgärder som ska ha hög prioritet, så kallade låsta åtgärder. Dessa åtgärder tas upp under respektive åtgärdsområde nedan. Enligt Trafikverkets planeringsfaser ligger dessa mindre namngivna åtgärder i ”fasen projekt att genomföra” eller ”utredningsfas”, det innebär att ett genomförande av åtgärden normalt kan förväntas ske inom sex år från det att planen antas. I och med att potter för mindre investeringar nu kommer att mer än fördubblas kan undantag dock förekomma.

Vägojekt

Inom ramen för mindre infrastrukturåtgärder vägojekt eller som det också kan uttryckas ”pott för anpassning av transportinfrastrukturen”, prioriterar Region Kronoberg att drygt 200 miljoner kronor används till vägåtgärder. Detta innebär en kraftig ökning jämfört med tidigare planeringsomgångar. Medlen kan användas på hela det regionala vägsystemet, men förutsätter att kostnaden för enskilda åtgärder understiger 75 miljoner kronor.

Eftersom mer omfattande standardhöjningar, såsom mötessepareringar, kräver högre investeringar måste dessa namnges separat i länstransportplanen. I denna pott ligger i stället fokus på mindre, men viktiga, standardhöjande punktinsatser som bidrar till ett mer funktionellt, sammanhängande och trafiksäkert vägnät.

Exempel på sådana åtgärder kan vara:

- Korsningsåtgärder för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet
- Tätortsåtgärder för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter
- Partiella breddningar för att underlätta möten på smala vägar
- Sidoområdesåtgärder för att minska skador vid avåkningar
- Framkomlighetsförbättrande insatser för vägtrafik

Gemensamt för dessa insatser är att de syftar till att öka trafiksäkerheten och förbättra vägens funktion på särskilt utsatta sträckor eller platser.

Trafikverket har i vissa fall kunnat samordna standardhöjande åtgärder, som finansieras via länstransportplanen, med drift-, underhålls- och bärighetsåtgärder som finansieras inom den nationella planen. Ett tydligt exempel på en sådan kombination är förbättringarna av väg 120 vid Delaryd, där insatserna kombinerats för att både rusta upp vägen och höja dess standard. Genom att samordna åtgärder på detta sätt

skapas bättre förutsättningar för ett rationellt och kostnadseffektivt användande av offentliga medel. Region Kronoberg ser mycket positivt på denna arbetsmodell och vill uppmuntra Trafikverket att vidareutveckla den, när möjligheter och förutsättningar ges.

Inför planperioden 2026–2037 finns ingen på förhand läst vägåtgärd av samma omfattning som till exempel förbättringarna av väg 120 vid Delaryd i föregående planeringsomgång. Däremot pågår det förberedelser och planering för flera potentiella insatser. En av dessa rör riksvägarna 23 och 37 i anslutning till Norrleden i Växjö. Med tanke på att Region Kronoberg har stora förhoppningar om att riksväg 25 kommer att tas in som namngiven åtgärd i den kommande nationella planen, har cirka 30 miljoner kronor avsatts inom ramen för mindre investeringar i väg – med en koppling till det projektet.

Kronobergs statliga vägnät omfattar cirka 360 mil, fördelade på europaväg, riksvägar samt primära och övriga länsvägar (se vidare kapitel 5.3). Flera av dessa vägar är i stort behov av insatser, framför allt för att höja trafiksäkerheten. Region Kronoberg avstår från att namnge specifika mindre vägåtgärder i planen, men vill understryka vikten av att Trafikverket – särskilt nu när den ekonomiska ramen har ökat – fortsätter att balansera insatserna över hela vägnätet och för olika vägtyper.

Ortsåtgärder

Åtgärder inom området Ortsåtgärder utgör en del av det bredare åtgärdsområdet mindre investeringar väg, och syftar huvudsakligen till att höja trafiksäkerheten på det statliga vägnätet – särskilt där regional trafik passerar genom mindre byar och samhällen. I dessa miljöer är vägarna ofta integrerade i den lokala strukturen och påverkar både framkomlighet, säkerhet och den gestaltade livsmiljön.

Insatserna är av mindre skala och prioriteras till ortsnära vägvägsnitt där genomfartstrafiken påverkar oskyddade trafikanter upplevda och faktiska trygghet. Åtgärderna kan vara punktvisa eller samverkande, och kombineras gärna med förbättringar för cykeltrafik och kollektivtrafik – till exempel säkra passager, refuger, förstärkta trottoarer eller bygdevägar. Genom ett helhetsperspektiv som beaktar både funktion och form stärks den fysiska miljön, tillgängligheten och den gestaltade livsmiljön i de berörda orterna.

Enligt Trafikverkets regelverk finns dock begränsningar i hur de regionala medlen får användas. För denna typ av åtgärder är det därför avgörande att planering och genomförande sker i nära dialog med berörd kommun. Att samordna dessa insatser med så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder – det vill säga sådana som påverkar resbehov och val av färdväg – skapar ytterligare mervärde, men måste finansieras av kommunerna. En aktiv bristinventering och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden är avgörande för att möjliggöra framdrift av åtgärder i tätortsmiljöer.

För planperioden 2026–2037 avsätter Region Kronoberg 7 miljoner kronor till Ortsåtgärder. Detta ska ses som en fördjupning och komplettering av de ortsnära väginnsatser som Trafikverket planerar inom ramen för mindre vägobjekt.

Cykelvägar

Arbetet med brister, inriktning och prioritering vad gäller cykelvägsutbyggnad har samlats under namnet ”Cykla i gröna Kronoberg”. För att tydliggöra behovet av cykelvägsutbyggnaden i Kronobergs län genomförde 2016 Region Kronoberg tillsammans med länets kommuner och Trafikverket en kartläggning av brister, behov och önskemål av nya cykelvägar. Genom kartläggningen tydliggjordes att det då i länet finns ca 150 sträckor som behöver nya cykelvägar. Kostnaden för att undanröja dessa brister uppskattas till drygt 1 miljard kronor. Parallellt med kartläggningen inleddes ett arbete för att ge inriktningen (strategin) för hur länets cykelvägnät bör utvecklas samt att ge riktlinjer för prioritering av de 150 cykelvägarna. Utifrån vad som angavs i inriktningen har 34 cykelvägar prioriterats och analyserats (plan). Av de 34 cykelvägar som prioriterats i Region Kronobergs cykelplan har 6 färdigställts. För ytterligare 9 pågår planering i samverkan mellan Trafikverket och berörda kommuner. Aktuell planeringsstatus för samtliga 34 objekt redovisas i kapitel 5.4 Cykla i gröna Kronoberg.

Inför denna länstransportplan har, liksom i föregående planeringsomgång, en uppföljning gjorts tillsammans med kommunerna för att bedöma om de tidigare prioriterade cykelvägarna fortfarande är aktuella.

Den övergripande bilden visar att de flesta cykelvägar fortsatt bedöms som relevanta, men flera kommuner lyfter samtidigt fram nya behov och prioriteringar. Många uttrycker även oro över att utbyggnad regionala cykelvägar ofta tar lång tid och medför höga kostnader.

För att bättre spegla dagens kostnadsläge har ursprungliga kostnadsuppskattningar räknats upp med 50 procent. Med denna justering krävs cirka 75 miljoner kronor för att genomföra de objekt där planering redan har inletts. För att kunna bygga samtliga återstående cykelvägar skulle minst 230 miljoner kronor behöva prioriteras. Enligt inriktningsunderlaget ska kommunerna bidra med medfinansiering i storleksordningen 50 procent, i undantagsfall och särskilda skäl kan medfinansiering variera ner till 25 procent från kommunerna. I länstransportplanen för perioden 2026–2037 har Region Kronoberg valt att prioritera 167 miljoner kronor till fortsatt utbyggnad av cykelvägar.

Samtidigt som kommunerna uttrycker att de vill se samtliga prioriterade cykelvägar genomföras, framhålls även behovet av att cykelplanen ses över och uppdateras. En revidering kan bidra till att planeringen i högre grad speglar dagens behov, förutsättningar och strategiska vägval. Även om det i dagsläget inte finns något hinder för att bygga andra cykelvägar än de prioriterade – förutsatt att särskilda skäl finns och nödvändigt underlag tas fram av berörd kommun – bör en mer omfattande aktualitetsprövning av cykelplanen övervägas inför nästa planeringsomgång (2030–2042).

Kollektivtrafik

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas och för att nya resenärer ska vilja använda kollektivtrafiken är att det finns en fungerande och ändamålsenlig infrastruktur. Det är därför av yttersta vikt att både länstransportplanen och nationell transportplan ger förutsättningar för att kollektivtrafiken i Kronoberg ska kunna utvecklas.

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resealternativ krävs funktionella, tillgängliga och estetiskt tilltalande hållplatser samt pendelparkeringar. Enligt målsättningarna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska samtliga hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år rustas upp så att de uppfyller kraven på full tillgänglighet för alla resenärer – oavsett om hållplatsen ligger på statligt eller kommunalt vägnät. Enligt Länstrafikens inventering omfattas cirka 80 hållplatser inom regiontrafiken i hela länet samt cirka 130 hållplatser i Växjö stadstrafik. Av dessa totalt cirka 210 hållplatser ligger omkring 30 på det statliga vägnätet, där Trafikverket ansvarar för genomförandet av åtgärder. Det är viktigt att notera att en hållplats vanligen består av två hållplatslägen – ett för vardera färdriktningen.

Åtgärder som tas upp här under mindre investering Kollektivtrafik är alltså enbart de åtgärder Trafikverket ska utföra längs med det statliga vägnätet. För hållplatser på kommunalt vägnät finns bidragsmedel för kommunerna att söka, se bidragsobjekt. Utifrån Länstrafikens inventering med ett 30-tal hållplatser som behöver åtgärdas uppskattas kostnaden till cirka 11 miljoner kronor. För att möta behov som uppstår samt eventuella pendelparkeringsplatser prioriterar Region Kronoberg för perioden 2026–2037 sammanlagt 20 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder längs med det statliga vägnätet.

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som genomförs med finansiering via länstransportplanen skall Region Kronobergs logotyp finnas med. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Kronoberg, "*Åtgärden är prioriterad av Region Kronoberg*". Där kommuner medfinansiera åtgärden skall även de nämnas vid namn.

3.6 Bidragsobjekt

Inom ramen för länstransportplanen hanteras tre bidragsområden, vilka kallas för bidragsobjekt (ibland nämns också begrepp som statlig medfinansiering, statsbidrag eller driftbidrag som namn på bidragsobjekten.)

Genom regeringens beslut 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser, så skedde för Region Kronobergs länstransportplan för att möjliggöra driftbidrag till Växjö flygplats. Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från annat anslag och ska inte tas upp i länstransportplanens prioriteringar.

Region Kronoberg avser att avsätta 150 miljoner kronor – cirka 13 procent av länstransportplanens totala medel – till bidragsobjekt. För bidragsområden 1 och 2 finns ingen strikt uppdelning av budgeten mellan områdena, men de måste tillsammans hålla sig inom den årliga tilldelade ramen. Därför redovisas prioriteringarna gemensamt. Bidragen fördelas vanligtvis per år, men det är även möjligt att söka stöd för en tvåårsperiod.

Bidragsområde	Prioriteras för 2026–2037	
1. Åtgärder för trafiksäkerhet och miljö	120 miljoner kronor	80%
2. Regionala kollektivtrafikanläggningar		
3. Bidrag till enskilda vägar	30 miljoner kronor	20%
Summa	150 miljoner kronor	

Tabell över medelsfördelning till bidragsområde

Bidrag till kollektivtrafikanläggningar och trafiksäkerhet och miljö

Länets kommuner kan söka statligt bidrag för investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar samt för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Bidraget uppgår normalt till 50 procent av investeringskostnaden, men kan i vissa fall, för särskilt viktiga kollektivtrafikanläggningar, uppgå till 75 procent. För att beviljas bidrag ska åtgärden vara tillräckligt förberedd för att kunna genomföras under det år bidraget betalas ut, även om det är möjligt att söka för ett tvåårsprojekt.

Bidragen till kollektivtrafikanläggningar har hittills främst använts för att tillgänglighetsanpassa hållplatser och terminaler samt för att uppföra väderskydd. Hittills har endast hållplatser som trafikeras av regiontrafiken varit aktuella för bidrag. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ökar behovet av ytterligare insatser, särskilt vad gäller förnyelse och anpassning av terminalmiljöer. I och med att stadsmiljöavtalen har avskaffats vill Region Kronoberg att även hållplatser som angörs av stadstrafiken omfattas av bidrag. Bedömningen av bidragsberättigade åtgärder styrs bland annat av hållplatshandboken i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Bidragen för regionala kollektivtrafikanläggningar samordnas av Kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län.

När det gäller trafiksäkerhets- och miljöåtgärder är den största potentialen kopplad till förbättringar för cykling inom tätorter och tätbefolkade områden med korta avstånd. Det vanligaste bidragsområdet har varit, och förväntas fortsatt vara, utbyggnad av cykelvägar inom kommunalt väghållningsområde, men även åtgärder för att dämpa hastigheter i tätortsmiljöer kan erhålla bidrag. Bidrag kan också lämnas för att åtgärda bullerstörda fastigheter eller minska partikelhalter i luften. Trafikverket ansvarar för fördelning och administration av dessa bidrag.

Inför planeringsomgången av denna länstransportplan ställdes frågor till Kronobergs kommuner om vilka behov som finns på det kommunala vägnätet – där kommunerna är väghållare – gällande kollektivtrafikanläggningar och trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, (TS- och miljöåtgärder). TS- och miljöåtgärder avser vanligtvis utbyggnad av cykelvägar. Underlaget har kompletterats med Länstrafikens inventering av hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år som bedöms vara i behov av upprustning. De inkomna svaren har sammanställts, och där kostnader saknats har en grov uppskattning lagts till. Resultatet ger en god överblick över kommunernas åtgärdsbehov för planeringsperioden 2026–2037, vilka redovisas i tabellen nedan.

Brister/önskemål av åtgärder på det kommunala gatunätet 2026–2037	Grovt uppskattad total kostnad
Kollektivtrafik åtgärder - Stadstrafik	53,2 miljoner kronor
Kollektivtrafik åtgärder - Regiontrafik	50,6 miljoner kronor
TS- och miljöåtgärder (kommunala cykelvägar)	163,3 miljoner kronor
Summa total kostnad	267 miljoner kronor

Tabell över resultat av inventeringen av kommunernas åtgärdsbehov för bidragsåtgärder.

I kommunernas svar framhölls att de önskar att åtgärderna genomförs i början av planperioden, det vill säga under perioden 2026–2030. Med utgångspunkt i en normal bidragsnivå på 50 procent skulle detta kräva att cirka 133,5 miljoner kronor avsätts i den kommande länstransportplanen. Fördelat över hela planperioden motsvarar det ungefär 11,1 miljoner kronor per år. Underlaget bygger på uppskattade kostnader – mer exakta belopp fastställs först i samband med att kommunerna lämnar in sina årliga bidragsansökningar. Utifrån den nu framtagna sammanställningen bedöms dock länstransportplanens prioriteringar kunna till nära 100 procent möta kommunernas behov av åtgärder på det kommunala gatunätet genom att regionen prioriterar 120 miljoner kronor till de båda bidragsområdena, dvs 10 miljoner kronor per år.

Bidrag till enskilda vägar

Avseende enskilda vägar finns det i Kronobergs län cirka 390 mil statsbidragsberättigad enskild väg, det vill säga något längre sträcka än det allmänna statliga vägnätet i länet. Från nationell plan tillskjuts årligen cirka 12 miljoner kronor i så kallat särskilt driftbidrag, som går till smärre upprustningsåtgärder på detta vägnät. I grunden finns också det allmänna driftbidraget som kan sökas av vägföreningar, vilket också är på cirka 12 miljoner kronor.

Fram till och med 2023 hade Trafikverket en upprättad 5-årig åtgärdsplan för att ge ut bidrag till enskilda vägar. Efter 2023 avsåg Trafikverket att gå över till planering enligt ”rullande 3-årsplaner”, detta för att kunna vara mer flexibel och möta brister som uppstår. I samband med byte av planeringssystem höjde Region Kronoberg bidragsbeloppet till 2,5 miljoner kronor per år. Trafikverket har dock inte fått rull på det nya systemet. 2024 betalades inget bidrag ut och en bedömning är att det inte kommer att ske under 2025. Region Kronoberg ser att enskilda vägar spelar en avgörande roll för tillgänglighet och vardagsliv i Kronobergs län, särskilt på landsbygden. Dessa vägar fungerar som viktiga förbindelser till bostäder, arbetsplatser, samhällsservice och fritidsboenden – men också som nödvändiga transportvägar för näringslivet. I synnerhet skogs- och lantbruksföretag är beroende av ett fungerande vägnät för att kunna transportera varor och resurser – vilket gör enskilda vägar till en förutsättning för säker och effektiv logistik. Även samhällsviktiga funktioner som skolskjuts, räddningstjänst och hemtjänst förutsätter god framkomlighet året runt. Enskilda vägar har dessutom betydelse för friluftsliv, turism och rekreation.

De medel som avsätts i länstransportplanen bör i första hand användas till enskilda vägar med regional funktion – det vill säga vägar som är viktiga för arbetspendling, vardagsresor och näringslivets transporter. Genom detta bidrar länstransportplanen till ett mer jämlikt, tillgängligt och livskraftigt Kronoberg – oavsett var i länet man bor eller verkar.

Region Kronoberg fortsätter att prioritera 2,5 miljoner kronor per år – totalt 30 miljoner kronor under planperioden 2026–2037 – till bidrag för enskilda vägar. Regionen vill även att Trafikverket, som ansvarar för bidragsområdet, snarast kommer i gång med den rullande treårsplanen så att de regionala medlen kan användas som förstärkning till de övriga statliga bidragen för enskilda vägar.

Informationsspridning

Att bidrag kan fördelas till kommuner och enskilda vägar grundar sig i att Region Kronoberg har valt att prioritera detta i länstransportplanen. Om informationsmaterial tas fram i samband med genomförandet av en åtgärd – exempelvis i form av en folder, webbinformation eller informationsskylt – av Trafikverket eller kommunen, skall det för att stärka den regionala kopplingen tydligt framgå att åtgärden finansieras via länstransportplanen. Följande formulering bör då användas: *”Åtgärden är prioriterad av Region Kronoberg”*, och tillsammans med Region Kronobergs logotyp där det är möjligt.

3.7 Utredning av brister

I ekonomisk mening uppstår en brist när efterfrågan överstiger tillgången. På motsvarande sätt talar vi om brister i transportinfrastrukturen – men här handlar det inte bara om kvantitet, utan om tillgänglighet, funktion, trafiksäkerhet, samhällsnytta och flera andra faktorer som måste vägas samman. I samband med arbetet med länstransportplanen tydliggörs sådana brister i transportsystemet.

Brister – eller som det ofta uttrycks i vardagligt tal, "behov av åtgärder" – kan lyftas fram genom länstransportplanen, men också på andra sätt. Initiativet kan komma från kommuner, näringsliv, civilsamhälle eller Trafikverket självt. Det avgörande är att behovet formuleras som en faktisk brist – inte bara som ett önskemål – med tydlig påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet eller tillgänglighet. För att bristen ska kunna hanteras vidare i planeringssystemet är det en fördel om den stöds av en kort rapport eller promemoria samt åtföljs av en grov kostnadsuppskattning för en möjlig åtgärd.

När en brist har konstaterats är nästa steg i regel att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Syftet är att analysera orsakerna bakom bristen och pröva vilka åtgärder som är mest lämpliga enligt fyrstegsprincipen – från att påverka resbehovet till att bygga nytt. Om åtgärden bedöms motsvara steg 3 (Bygg om) eller steg 4 (Bygg nytt), och ska kunna bli aktuell för finansiering via länstransportplanen, krävs att Trafikverket tar fram en samlad effektbedomning (SEB). Detta måste finnas för större investeringar med en bedömd kostnad över 75 miljoner kronor.

Region Kronoberg har i tidigare planperioder pekat ut ett antal brister som därefter utretts vidare av Trafikverket. Dessa studier har legat till grund för prioriteringar i länstransportplanen. Men även när brister är väl dokumenterade och åtgärdsförslag finns framme, kan det vara svårt att gå vidare – ofta på grund av den begränsade regionala investeringsramen. Det innebär att vissa behov kvarstår, trots att de är angelägna och väl belagda.

Utredda brister

Inför denna planeringsomgång har tre nya åtgärder eller etapper utretts, utöver de uppdateringar av SEB:ar som gjorts för redan prioriterade objekt. Samtliga dessa tre större åtgärder är så pass väl förberedda att de hade kunnat prioriteras i länstransportplanen – om den ekonomiska ramen varit större. Även om viss fördjupad utredning fortfarande återstår, finns nu ett starkt planeringsunderlag. Det innebär att länet har god beredskap om särskilda statliga satsningar skulle tilldelas, vilket har skett tidigare. Det är också sannolikt att dessa åtgärder kommer att utgöra starka kandidater vid nästa planeringsomgång.

Även äldre beslutsunderlag, särskilt samhällsekonomiska bedömningar (SEB), har fortsatt relevans. Dessa dokument innehåller ofta viktiga avgränsningar, kostnadsuppskattningar och effektskattningar som ger en tydlig bild av åtgärdsbehoven. Därför är det viktigt att behålla överblicken över dessa underlag. Ska dessa åtgärder bli aktuella för prioriteringar måste givetvis uppdateringar av utredningarna utföras. I tabellen nedan redovisas både nyligen utredda och äldre åtgärder. För varje objekt anges tidpunkt för den senaste åtgärdsvalsstudien (ÅVS) och SEB, den senaste kostnadsuppskattning samt nettonuvärdeskvot, där sådan finns tillgänglig.

Åtgärd	Senaste kostnadsuppskattning (tkr)	ÅVS	SEB	NNK från SEB
--------	------------------------------------	-----	-----	--------------

Prioriterade i LTP 2026–2037

Lv 834 Hovmantorp, korsning jvg	141 000 72 000	ÅVS 2020-06-02 TRV 2020/564006	SEB 2025-05-08 TRV 2024/35446	<-1
RV 27 Tegnaby - Skir, inkl. trafikplats, 4,5 km	421 000 215 000	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2025-01-30 TRV 2024/35446	-0,25
RV 23 Trafikplats Råppe	168 000 84 000		SEB 2025-01-30 TRV 2024/35446	-0,28

Kandidater för prioritering

RV 27 Etapp1 Säljeryd-Tegnaby, 8 km.	301 000 215 000	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2024-12-06 TRV 2024/35446 SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057	0,18
RV 27 Etapp 3 Skir-Växjö, 3,9 km	148 000 113 000	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2025-01-21 TRV 2024/35446	2,30
RV 23 Drättinge – Nottebäck, 9,7 km	199 000 147 000		SEB 2025-03-17 TRV 2024/35446 SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057	0,68

Äldre utredningar

Rv 23 Genom Marklanda Inkl. Tpl. 707 och S-länken	141 000		SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057	
Rv 23 Marklanda - Räfte	97 000		SEB 2021-06-20 VSY1868 TRV 2020/66057	
Lv 126 Förbi Alvesta	55 000	ÅVS 2017-04-12 TRV 2015/83492	Ej genomförd	
Södra länken Växjö	356 000	ÅVS 2016-12-01 TRV 2015/98602 ÅVS 2021-04-28 TRV 2019/31994	Ej genomförd	
Smala vägar i Kronobergs län - inledning till bristanalys av 23	550 000	PM bristanalys TRV 2014/31146		
Summa	2 577 000			

Tabell: Sammanställning av åtgärder som är utredda uppdelat på prioriterade åtgärder i LTP 2026–2029, kandidater för prioriteringar samt äldre utredningar.

Brister att utreda

Regionen kan vara initiativtagare och genomföra underlagsutredningar, men då utredningar även i tidigt skede ingår i kedja av underlag som ska tas fram innan en åtgärd kan genomföras är det mer lämpligt att Trafikverket administrerar och håller samman arbetet. Vid framtagandet av länstransportplanen har Region Kronoberg konstaterat ett antal brister i trafiksystemet som bör utredas för att tjäna som underlag till kommande prioriteringar. De konstaterade bristerna har också kommit från länets kommuner som synpunkter på den undersökning som genomfördes våren 2025.

Bristerna har delats in i två kategorier för att tydliggöra olika nivåer i behovet av analysen samt initiativtagare. De två kategorierna är:

- A. Prioriterade brister att utreda
- B. Viktiga brister att utreda

A. Prioriterade brister att utreda

Prioriterade brister att utreda avser sådana brister som redan är relativt väl belysta, men där viss utredning kvarstår eller behöver uppdateras. Målet är att dessa utredningar ska vara färdiga i god tid så att de kan ligga till grund för prioriteringar i nästa länstransportplan. Region Kronoberg bedömer att det är Trafikverket som bör ansvara för att genomföra dessa utredningar.

Riksväg 23, sträckan Drättinge–Nottebäck, och riksväg 27, mellan Skir och Växjö, är två viktiga vägvägnitt som skulle ha kunnat prioriteras i länstransportplanen för 2026–2037 – förutsatt att den tilldelade ekonomiska ramen hade varit cirka 350 miljoner kronor större. Båda sträckorna har stor betydelse för att förbättra trafiksäkerheten och för att stärka kopplingarna både inom Kronobergs län och till angränsande regioner. Inför kommande planperiod behöver underlagen för dessa sträckor, särskilt de samhällsekonomiska bedömningarna, uppdateras.

Riksväg 27 Väckelsång – Länsgräns mot Blekinge. Den cirka två mil långa sträckan mellan Väckelsång via Tingsryd till Blekingegränsen utgör en viktig länk mellan Karlskrona och Växjö, med vidare förbindelser mot riksväg 40 och E4:an – och därmed både mot Göteborg och mot Stockholm. Vägen ingår i den europeiska transportkorridoren Baltic-Link och har strategisk betydelse för att avlasta dagens hårt belastade godsflöden genom Centraleuropa. I europeiska analyser betonas också behovet av alternativa transportvägar, inte minst i ljuset av risken för ökande trängsel i Tyskland i samband med att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar. Även ur ett regionalt perspektiv är vägen betydelsefull för daglig pendling och regional tillgänglighet. Sträckan har i dag brister i plan- och profilstandard, saknar mitträcke och uppvisar otillräcklig trafiksäkerhet. Region Kronoberg vill därför att Trafikverket tar fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för hela sträckan, och att samhällsekonomiska bedömningar genomförs inför kommande planperiod – både för hela vägsträckan och eventuella etapper.

Kartläggning och plan för mindre investeringar väg: Av Kronobergs cirka 360 mil statliga vägar är omkring 65 procent smalare än den standardmässiga vägbredden på 6,5 meter. Trafikarbetet på dessa vägar varierar – vissa 100-vägar har relativt hög belastning, men generellt är trafikintensiteten låg. Trots detta har de smala vägarna en avgörande betydelse för tillgänglighet, boende, samhällsservice och näringsliv – särskilt i länets gles- och landsbygdsområden.

Redan 2014 genomfördes en inledande bristanalys där 23 vägsträckor lyftes fram som särskilt åtgärdsbehövande. Vissa av dessa har därefter fått förbättringar, men flera kvarstår. En bidragande orsak är att Trafikverkets tidigare investeringsram för denna typ av åtgärder har varit alltför begränsad. I och med denna planperiod 2026–2037 har Region Kronoberg kraftigt kunnat utöka ramen för mindre investeringar väg – från 70 miljoner till cirka 200 miljoner kronor.

Mot bakgrund av detta vill regionen att Trafikverket:

- Redovisar ett "bokslut" över hur tidigare medel för mindre investeringar väg har använts
- Tar fram en plan för hur den nya utökade ramen, utöver det som planeringar inletts, ska användas. Fokus ska inte ligga på att bredda längre sträckor, vi ser mer att det bör inriktas på åtgärder som säkrare korsningar, smärre breddningar och andra punktinsatser i syfte att höja trafiksäkerheten.

Alternativ till hastighetssänkningar utreds. Kronoberg är ett län med långa avstånd, till exempel från bostad till arbete. En betydande brist är att länet blir större då hastigheter sänks från 90 km/h till 80 km/h. Tidsförlängningen per mil är inte så stor, men när flera mil dagligen ska tillryggaläggas blir tidsförlusten betydande. Region Kronoberg ställer sig helt bakom målet om att minska olyckorna i vägtrafiken, men ser att det kan ske på fler sätt än enbart hastighetssänkningar. Region Kronoberg vill att Trafikverket, som en förberedande studie, undersöker hur och var flexibla hastigheter kan användas i länet.

B. Viktiga brister att utreda

Inom infrastrukturområdet finns flera områden som behöver belysas, till exempel; trafiksäkerhet, funktion och samhällsnytta. För att få ett samlat och transparent kunskapsunderlag kan enklare utredningar eller förberedande åtgärdsvalsstudier genomföras. Syftet är att ge underlag för beslut – antingen för att genomföra mindre åtgärder direkt eller för att inleda mer omfattande planeringsinsatser. I samband med att länstransportplanen tagits fram har ett antal angelägna områden pekats ut där det bedöms finnas behov av vidare utredning. Sådana utredningar kan initieras och finansieras av kommuner, regionen eller Trafikverket – var för sig eller i samverkan. Fler behov kan tillkomma under planperiodens gång.

Riksväg 25 genom Kronoberg: Vägen är huvudstråket som knyter samman länet från öst till väst. Vägen förbinder också länet med angränsande regioner som Kalmar och Halland. Standarförbättrande åtgärder på vägen finansieras genom den nationella planen. Region Kronoberg har vid upprepade tillfällen tydligt framfört till Trafikverket att hela sträckan bör mötessepareras för att öka trafiksäkerheten och kapaciteten. Regionen ser ett behov av studier för att identifiera åtgärder som kan förbättra framkomligheten, särskilt för kollektivtrafiken. Idag måste bussar på flera platser lämna huvudvägen för att angöra hållplatser, vilket ofta innebär att fordonet tvingas svänga av, vända och återansluta till vägen – oavsett om någon stiger av

eller på. Detta medför fördröjningar och försämrar restidsnyttan för övriga resenärer. Det behöver studeras vilka ombyggnader som kan utföras samt en tydligare hållning från regionen och länstrafiken när nya hållplatser ska byggas.

Länsväg 120 genom Kronoberg Vägen är en länk i södra delen av länet som likt Rv 25 knyter samman östra och västra delen av länet. Den sträcker sig genom Kronobergs tre arbetsmarknadsregioner. Länkens funktion och brister bör belysas. Kommunerna som berörs av vägen har särskilt pekat ut Blidingsholm-Urshult och Holmahult-Rävemåla att de har brister.

Ljungby – Älmhult De båda arbetsmarknadsregionerna Ljungby och Älmhult knyts idag framförallt samman via Lv 124. Lv 124 är en mindre väg med ökande trafik. En utredning bör belysa hur de båda arbetsmarknadsregionerna bättre kan knytas samman. Den bör ta upp förbindelsens brister samt ge förslag till åtgärder.

Uppdatering av cykelstrategi och cykelplan: I länstransportplanen 2014–2025 gavs i uppdrag att ta fram en cykelstrategi och tillhörande cykelplan, vilka färdigställdes inför planperioden 2018–2029. Som en del av uppföljningen togs ett cykelbokslut fram för perioden 2018–2022. Det bokslutet omfattade både statliga cykelvägar och cykelvägar där kommunerna är väghållare, det vill säga åtgärder som kopplas till bidragsdelen i länstransportplanen. Även om alla planerade åtgärder ännu inte genomförts, har det från flera håll framförts ett tydligt behov av att uppdatera och revidera både cykelstrategin och cykelplanen för de statliga cykelvägarna.

Pendlarparkeringar och bytespunkter: Region Kronoberg deltar i Interregprojektet PARSMO, som handlar om att öka boendeattraktiviteten och underlätta pendling i länet. Syftet är att göra det enkelt, tryggt och attraktivt att byta färdmedel, vilket ofta sker på pendlarparkeringar eller inne i mindre tätorter. Bytespunkter kan behövs utrustas med parkeringsplatser för cykel och/bil, anslutande cykelvägar eller annat som en gestaltning av miljön visar. För att skapa en förändring i vårt län krävs att resultaten från projektet kan omsättas i den fysiska miljön. Ett ekonomiskt underlag för de bytespunkter som behöver åtgärdas behöver tas fram, för att medel ska kunna tillsättas till kommande länstransportplan.

Till innehållsförteckning

4 Nationella utgångspunkter för prioritering

Detta kapitel beskriver tre centrala nationella utgångspunkter som påverkar prioriteringarna i länstransportplanen: de transportpolitiska målen, de nationella klimat- och miljömålen samt Nollvisionen för trafiksäkerhet. Även om dessa mål är formulerade på nationell nivå är de högst relevanta för Region Kronobergs arbete. Därför ges också en översikt över hur läget ser ut i länet i förhållande till dessa mål.

4.1 De transportpolitiska målen	De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet.
4.2 Nationella klimat och miljömål	En genomgång av Sveriges miljömål och agenda 2030-mål med koppling till trafiken samt en sammanfattning av trafiksektorns utsläpp av växthusgaser och relevanta klimatmål för transportsektorn.
4.3 Nollvisionen och trafiksäkerhet	Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Hur närmar sig Kronoberg det uppsatta målet?

4.1 De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering. De transportpolitiska målen antogs av regeringen 2009 enligt prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*. Trafikanalys har uppdraget att följa de målen och lämnar årligen en rapport över utvecklingen.

I direktiven för planering av infrastrukturen 2026–2037 anges att de transportpolitiska målen och etappmålen, som regeringen har beslutat om, ska vara utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner.

Det övergripande transportpolitiska målet

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa *en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transport-försörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Det övergripande målet förtydligas genom två jämbördiga mål, ett funktionsmål – Tillgänglighet samt ett hänsynsmål – Säkerhet, Miljö och Hälso. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver dock funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.



Funktionsmål - Tillgänglighet

Funktionsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Preciseringar till funktionsmålet är:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Preciseringar/etappmål till hänsynsmålet är:

- Etappmålet för klimat antogs av Riksdagen i juni 2017 inom ramen för prop. 2016/17:146 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*. Klimatlagen trädde i kraft i januari 2018. Förutom att etappmålet ingår som del i de transportpolitiska målen ingår etappmålet också i miljömålssystemet. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Etappmålet för trafiksäkerhet antogs av Regeringen februari 2020. Det 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. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

4.2 Nationella klimat och miljömål

Det nationella arbetet med klimat och miljö sker inom två huvudinriktningar vilka är dels det svenska miljömålssystemet och dels Agenda 2030 och de globala miljömålen för hållbar utveckling.

- **Sveriges miljömål**, dvs det svenska miljömålssystemet som först beslutades av riksdagen år 1999, består av ett övergripande generationsmål vilket är ”*Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser*”, samt 16 miljö kvalitetsmål med preciseringar och ett antal etappmål, som beskriver den långsiktiga målsättningen och inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Målen följs upp årligen, bland annat med hjälp av indikatorer, på regional nivå av länsstyrelserna och Skogsstyrelsen, och på nationell nivå av målansvariga nationella myndigheter med Naturvårdsverket som samordnare. (Det pågår en översyn av ansvarsfördelningen mellan myndigheterna.)
- **Agenda 2030 och de globala miljömålen för hållbar utveckling**: Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer de globala målen för hållbar utveckling. I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig. De 17 globala hållbarhetsmålen konkretiseras med 169 delmål och 230 globala indikatorer. Det övergripande syftet med agendan är att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor, att främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen.

De svenska miljömålen och Agenda 2030 hänger samman genom att hållbarhet alltid har tre dimensioner: den ekonomiska, den sociala och den ekologiska. För en hållbar samhällsomställning måste hänsyn tas till de tre dimensionerna samtidigt. När det gäller miljön, handlar Sveriges miljömål och de globala målen i Agenda 2030 om samma utmaningar. Att uppnå Sveriges miljömål innebär också att den ekologiska dimensionen av Agenda 2030 uppnås.

Transporterna har ökat kraftigt det senaste århundradet, från en kilometer per person och dag i början av 1900-talet till över 40 kilometer idag. Sätten vi reser på har också förändrats under historien från att mest ske med järnväg, segelfartyg och hästar till att domineras av bilar, snabba båtar och flygplan. Trafiken bidrar till ett flertal miljöproblem, bland annat utsläpp av växthusgaser, hälsofarlig luft, buller och försurning. Till det kommer effekter som intrång i naturen, skapande av barriärer i landskapet, olyckor, stress

och trängsel i våra städer. Det är ett dilemma att det transportsystem som är till så stor nytta för oss samtidigt är ett av de största miljöhoten. I bilderna nedan markeras de miljökvalitetsmål och agenda 2030-mål som berörs och påverkas av trafiken och transportsystemet.

Transportsektorns påverkan på de 16 miljökvalitetsmål

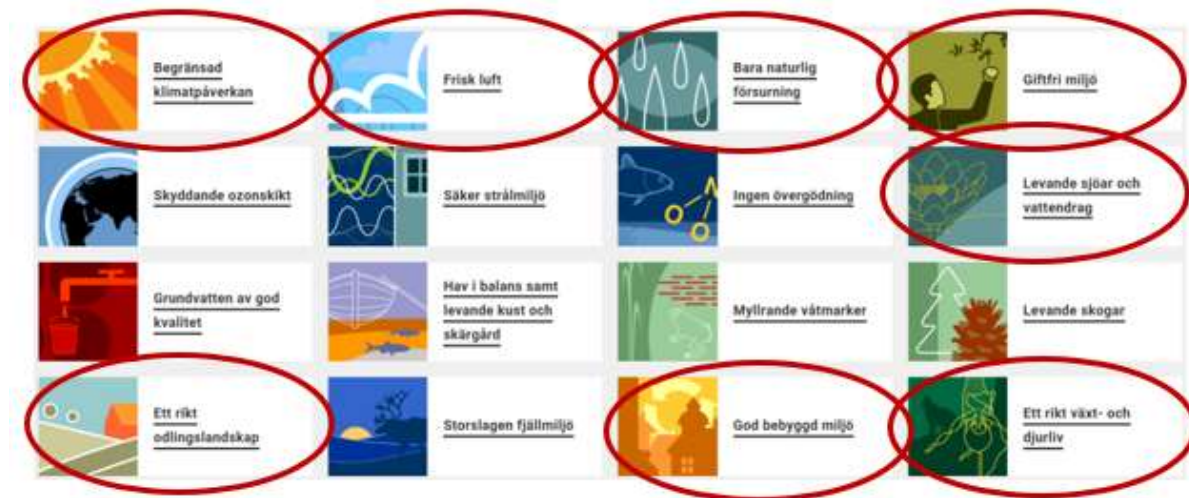


Bild Trafiken påverkar naturen och människors hälsa. Enligt Naturvårdsverket berörs 8 av de 16 miljökvalitetsmålen, vilka är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Transportsektorns påverkan på de 17 Agenda 2030-målen



Bild Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, vilka är Mål 3 – God hälsa och välbefinnande, Mål 5 – Jämställdhet, Mål 7 – Hållbar energi för alla, Mål 8 – Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Mål 10 – Minskad ojämlikhet, Mål 11 – Hållbara städer och samhällen, Mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion, Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna, Mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald, Mål 16 – Fredliga och inkluderande samhällen och Mål 17 – Genomförande och globalt partnerskap.

Sveriges klimatmål

Att minska utsläppen av växthusgaser är av central betydelse både för Sveriges miljömål och agenda 2030 målen. För att uppnå dessa mål har Sverige antagit ett klimatpolitiskt ramverk med flera etappmål och långsiktiga ambitioner. Målen syftar till att styra samhällets omställning mot fossilfrihet och bidra till att uppfylla Parisavtalet och 1,5-gradersmålet. Etappmålen enligt den svenska klimatlagen omfattar utsläpp av växthusgaser i den så kallade ESR-sektorn (Tidigare benämnd den icke-handlande sektorn). Etappmålen lyder:

- Utsläppen senast år 2030 bör vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990.
- Utsläppen senast år 2040 bör vara minst 75 procent lägre än utsläppen år 1990.

Till 2030 finns även ett sektorspecifikt etappmål som lyder:

- Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

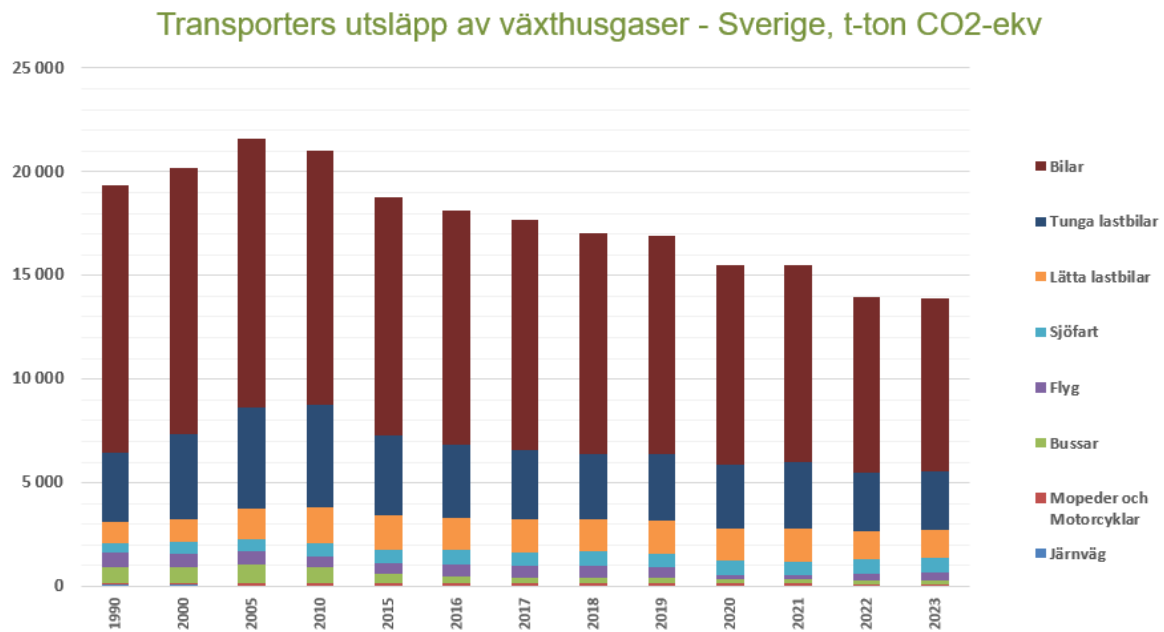
Trafikens klimatpåverkan

Naturvårdsverket ansvarar för att sammanställa den nationella statistiken för växthusgaser. Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel, (2023: 31 procent) av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) uppgick till 13,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2023, vilket är en minskning med 34 procent jämfört med 2010 och med 28 procent jämfört med 1990. Målet är att utsläppen från inrikes transporter, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Av inrikes transporter utgör vägtrafiken den absolut största delen, drygt 90 procent. Personbilar står för 60 procent samt tunga och lätta lastbilar tillsammans för 30 procent av utsläppen från inrikes transporter. Under 2023 fortsatte nybilsregistreringen av laddbara personbilar öka i Sverige. Andelen renodlade elbilar ökade medan andelen laddhybrider minskade något. I slutet av år 2023 utgjorde laddbara fordon ca 11,4 procent av personbilar i trafik. Under 2024 har nyregistreringen på nationell nivå av elbilar minskat medan andelen laddhybrider ökat något.



Figur: Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990–2022 och etappmålen för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Figuren visar den historiska utsläppsutvecklingen och de fyra etappmålen 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn, inrikes transporter till 2030 och hela ekonomin till år 2045. Det blå fältet visar summan av olika sektorer innan ETS 1 infördes 2005. Källa: Naturvårdsverket

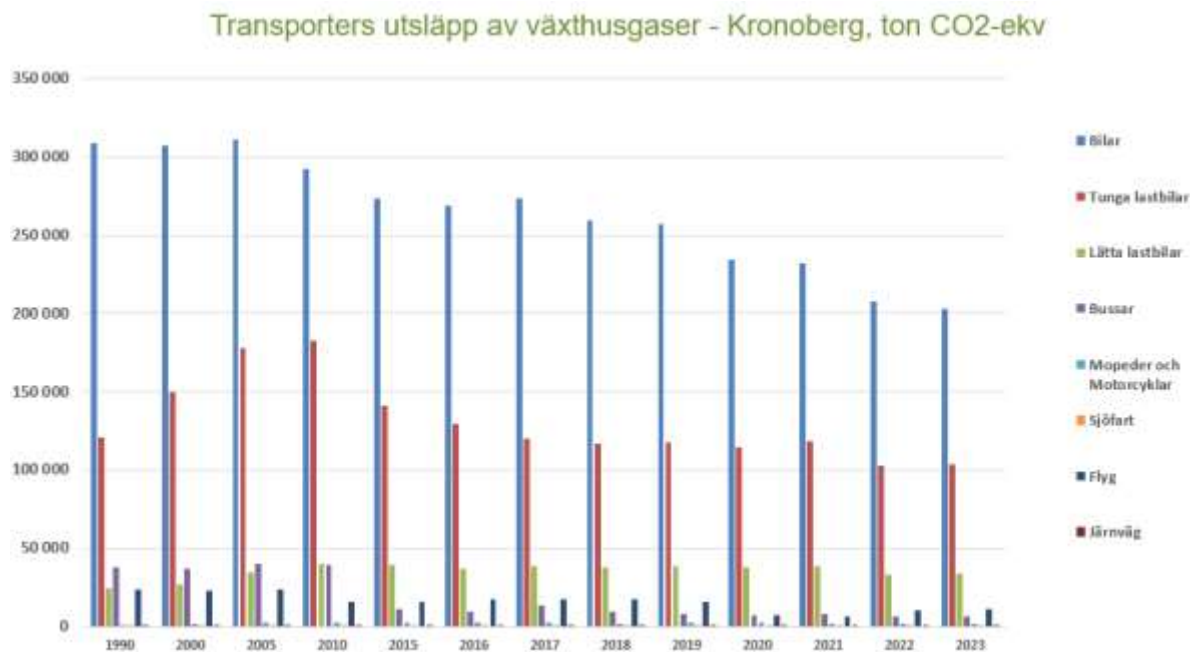


Figur: Utsläpp av växthusgaser i Sverige från inrikestransporter i tusen ton koldioxidekvivalenter, 1990 till 2023. Mellan 2010 och 2023 har utsläppen i Sverige för inrikestransporter minskat med 52 procent. Enligt det sektorspecifika etappmålet ska minskningen till 2030 vara 70 procent.

I Kronoberg står transportsektorn för nästan hälften – 48 procent – av länets totala utsläpp av växthusgaser, vilket gör den till den enskilt största utsläppskällan. Även om utsläppen från transportsektorn har minskat över tid, har utvecklingen på senare år planat ut.

År 2024 fanns det 103 723 personbilar i trafik i länet, motsvarande cirka 2,1 procent av Sveriges totala personbilsflotta. Av dessa drivs ungefär 82 procent med bensin eller diesel, vilket visar att fossila drivmedel fortfarande dominerar.

Bland de personbilar som nyregistrerades under 2024 utgjorde dock bensin- och dieslbilar endast 38 procent, medan 62 procent drevs med el, elhybrid, laddhybrid, etanol eller gas – vilket tyder på en pågående teknisk omställning. Ägandet fördelar sig enligt följande: 28 procent av personbilarna ägs av kvinnor, 52 procent av män, och 34 procent av juridiska personer eller näringsidkare – vilket speglar både individuellt och kommersiellt beroende av bilen i länet.



Figur: Utsläpp av växthusgaser i Kronoberg från inrikestransporter i tusen ton koldioxidekvivalenter, 1990 till 2023. Mellan 2010 och 2023 har utsläppen i Kronoberg för inrikestransporter minskat med 37 procent. Enligt det sektorspecifika etappmål ska minskningen till 2030 vara 70 procent.

För att åstadkomma väsentliga utsläppsminskningar av växthusgaser krävs det en kombination av åtgärder och styrmedel för ökad energieffektivisering, övergång till biodrivmedel samt transportsnålt samhälle. Det räcker inte med effektivare fordon, fartyg och flygplan, ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur. Den privata bilen behöver få en minskad roll som transportmedel, framförallt i större och medelstora städer. Tillgängligheten behöver i större grad lösas genom effektiv kollektivtrafik, både buss och tåg, samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. I staden handlar det om att utvecklas i en riktning där behovet av bil inte är lika stort. Det är en utveckling som i stor omfattning sker redan idag, men det finns behov av att förstärka denna utveckling och vara mer konsekvent. Dessutom behöver logistiken förbättras och alla trafikslag utnyttjas på ett bättre sätt tillsammans så att lastbilstrafiken inte ökar.

Samtidigt som bilens roll behöver minska i större och medelstora städer, krävs ett mer nyanserat synsätt i mindre orter och på landsbygden där tillgången till kollektivtrafik är begränsad och avstånden ofta är längre. Här är bilen fortfarande en nödvändig del av vardagslivet. Målet för dessa områden bör därför inte främst vara att minska bilinnehavet, utan att möjliggöra mer hållbara bilresor – till exempel genom elektrifiering, samåkning, ökad användning av biodrivmedel och tillgång till laddinfrastruktur. Där det är möjligt bör gång-, cykel- och kollektivtrafikalternativ stärkas, men omställningen måste utformas med respekt för att förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet. Ett hållbart transportsystem kräver därför både tekniskskifte och en transportpolitik som tar hänsyn till geografi, befolkningstäthet och tillgänglighet.

Till innehållsförteckning

4.3 Nollvisionen och trafiksäkerhet

Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas i vägtrafiken och kan ses som en utgångspunkt för att förverkliga det transportpolitiska hänsynsmålet. Det är ett förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen fastslås att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att åtgärder ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med

hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår också i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030.

Mycket har hänt sedan starten med Nollvisionen 1997, Cirkulationsplatser, mitträcken, alkohol och trafik-säkerhetskameror är några av de innovationer som höjt säkerheten på de svenska vägarna. Insatserna har gett resultat. När nollvisionen antogs var antalet omkomna i trafikolyckor omkring 500 per år; och år 2023 var antalet omkomna 229 personer (52 kvinnor och 177 män) och svårt skadade låg 2023 på 1 789 personer.

I februari 2020 beslutade regeringen ett nytt etappmål för trafiksäkerheten under perioden 2020–2030: *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.* Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde för åren 2017, 2018 och 2019. Medelvärdet för omkomna i enbart vägtrafiken dessa år låg på 266 personer. Motsvarande uppgift för antalet svårt skadade låg på 2 127 personer. Om de uppställda målen ska nås till 2030 ska antalet döda i trafiken minska till högst 133 personer och svårt skadade minska till högst 1 595 personer.

Vägrafikolyckor i Kronobergs län

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägransportsystemet. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två separata källor, polisen och akutsjukhusen i Sverige. Statistiken samlas i olycks- och skadadatabasen Strada. I tabellen nedan sammanställs några av de sjukhusrapporterade uppgifterna vilka är uppdelade i fyra nivåer, Döda, Allvarligt skadad, Måttligt skadad och Lindrigt skadad. De sjukvård rapporterade olyckorna fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om till exempel fotgängare, cyklister och mopedister. I tabellen visas medel per år för perioden 2017–2019 vilket är basperioden för nollvisionens etappmål samt medel för 2021–2023.

	2017–2019	Kvinna	Man	2021–2023	Kvinna	Man
Döda	8	12%	88%	5	20%	80%
Allvarligt skadad	27	40%	60%	36	37%	63%
Måttligt skadad	252	57%	43%	270	56%	44%
Lindrigt skadad	604	47%	53%	581	45%	54%

Tabell över dödade, allvarligt skadade, måttligt skadade och lindrigt skadade i Kronobergs län. Uppgifterna visar medel per år för perioderna 2017–2019 och 2021–2023. Källa Transportstyrelsen

I sammanställningarna kan även åldersgrupp för personer som drabbas av olyckor tas fram. I tabellen nedan visas enbart den största åldersgruppen som drabbas för de båda tidsperioderna 2007–2016 och 2017–2019 för Kronobergs län. Tabell visar också hur stor gruppen är i förhållanden till totalen.

	2017–2019	Andel av total	2021–2023	Andel av total
Döda	55–64 75–	24% var	75–	40%
Allvarligt skadad	75–	28%	75–	27%
Måttligt skadad	65–74	19%	65–74	17%
Lindrigt skadad	25–34	18%	25–34	16%

Tabell över vilken den största åldersgruppen är för vägratafik olyckor i Kronobergs län och hur stor den gruppen är i förhållanden till den totala gruppen. Källa Transportstyrelsen

Vid polisens inrapportering av vägrafikolyckor med dödade och skadade personer delas olyckan in efter olyckstyp. Det finns 11 olika olyckstyper vilka är; Avsväng, Cykel-moped, Gående (fallolyckor), Gående (påkörningsolyckor), Kors.kurs, Möte, Omkörning, Singel, Upphinnande, Vilt och Övrigt. Tabellen nedan visar den vanligaste olyckstypen i Kronobergs län och hur stor andel den olyckstypen är av det totala antalet olyckor.

	2017–2019	Andel av total	2021–2023	Andel av total
Döda	Omkörning	40%	Upphinnande	40%
Allvarligt skadad	Gående (fallolyckor)	30%	Gående (fallolyckor)	23%
Måttligt skadad	Gående (fallolyckor)	49%	Gående (fallolyckor)	48%
Lindrigt skadad	Vilt	23%	Av svängande	33%

Tabell över den största olyckstypen i Kronobergs län och hur stor den olyckstypen är i förhållanden till det totala antalet olyckor. Källa Transportstyrelsen.

Trafiksäkerhet – en central del av länstransportplanen

I regeringens uppdrag till länsplaneupprättarna anges att det särskilt ska redovisas hur stor andel av medlen som går till infrastrukturåtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. I princip samtliga åtgärder som prioriteras i Region Kronobergs länstransportplan bidrar till ökad trafiksäkerhet – med undantag för samfinansieringen av åtgärder i den nationella planen, som främst syftar till att förbättra järnvägens kapacitet och möjliggöra ökad persontrafik. Av den totala planeringsramen på 1,3 miljarder kronor bedöms därför cirka 1,2 miljarder kronor gå till insatser som stärker trafiksäkerheten i länet.

Ett fungerande och säkert vägnät är en grundläggande förutsättning för tillgänglighet, mobilitet och regional utveckling. Trafiksäkerhetsarbetet i Kronoberg omfattar både större investeringar och mindre, men effektiva insatser. I detta avsnitt redovisas några av de mest prioriterade kategorierna – mötesseparering, sidoområdesåtgärder, trafiksäkra korsningar, tätortsanpassningar och utveckling av rastplatser. Dessa åtgärder är särskilt viktiga i ett län där många olyckor sker utanför tätort och där vägnätet ofta är den enda transportlänken till arbete, service och samhällsfunktioner.

- **Mötesseparering:** I mitten av 1990-talet lanserades vägtypen med mittseparering eller så kallad 2+1-väg, som ett kostnadseffektivt sätt att minska mötesolyckorna utan att bygga om till motorväg. Sedan dess har många vägar i landet mötesseparerats med hjälp av vajerräcke i mitten. Även i Kronoberg har många vägar fått mittseparering. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, ger denna vägtyp en reduktion av dödligheten med 80 procent och av svårt skadade med 55 procent. Det finns dock en del kritik eftersom denna vägtyp inte nödvändigtvis är klassad som motorväg eller motortrafikled, vilket innebär att oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon så som A-traktorer får färdas på vägen. Detta kan medföra problem och olycksrisker då vägbanan ofta är smalare än före ombyggnaden.
- **Sidoområdesåtgärder:** När det gäller sidoområdesåtgärder i form av rensning av vägområdet från sten och stubbar eller att sätta upp längsgående fängsträcken på risksträckor, genomförs de normalt i samband med andra vägbyggnadsåtgärder på vägen. I vissa fall kan sidoområdesåtgärder vidtas som egen åtgärd. Detta är ett viktigt åtgärdsområde för länet då den vanligaste dödsolyckan i Kronobergs län är en singelolycka där bilen hamnar vid sidan av vägen och krockar med något fast föremål såsom en sten eller ett träd. Sidoområdesåtgärder kan ofta genomföras utan att en föregående vägplan upprättas.
- **Korsningsåtgärder:** Höjd säkerhetsstandard i korsningar är ett prioriterat åtgärdsområde inom trafiksäkerhetsområdet. Åtgärder kan till exempel bestå av passager för vissa trafikantkategorier, kanaliseringar, öglor, cirkulations- eller trafikplatser. Åtgärdsbehovet baseras på riskanalyser. Under senare år har åtgärder i korsningar framförallt samordnats i samband med utbyggnad av mitt-räcken.
- **Tätorter:** I denna kategori ingår så kallade tätortsåtgärder, vilket innebär mer eller mindre omfattande förändringar av statliga vägar som passerar genom tätorter. Åtgärder innebär oftast att vägen bättre anpassas funktionellt och miljömässigt till tätortsförhållanden genom till exempel utbyggnad av stråk för oskyddade trafikanter, att vägen smalnas av och säkras för lägre hastighet eller att vägen ges en anpassad standard i samband med ett förändrat väghållningsansvar.

- **Rastplatser:** Trafikverkets ambition är att rastplatser skall återfinnas var 40-80:e minut. För riksväg 23 finns rastplatser vid Osby (Lars Dufva) och vid sjön Innaren norr om Växjö. Behov finns av en rastplats däremellan, till exempel vid Huseby. Behov av rastplatser finns också norr om Innaren för väg 23 där nästa rastplats vid färd norrut är vid Vimmerby. Längs väg 37 mot Oskarshamn finns det inte någon ytterligare rastplats.

Till innehållsförteckning

5 Regionala utgångspunkter för prioritering

Det regionala ledarskapet utövas utan formella maktmedel, genom dialog, samverkan och ett långsiktigt arbete med att samla aktörer kring gemensamma mål. Enigheten kring regionens utveckling uttrycks bland annat genom de styrdokument som antas av Region Kronobergs högsta beslutande organ, regionfullmäktige. Det här kapitlet sammanfattar de viktigaste regionala dokumenten och beslut som ligger till grund för prioriteringarna i länstransportplanen.

5.1 Regional utvecklingsstrategi	Den regionala utvecklingsstrategin ”Framtidens Kronoberg i världen” antogs av regionfullmäktige 27 november 2024. I kapitlet sammanfattas utvecklingsstrategins betydelse för infrastrukturplaneringen.
5.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick	I november 2021 antog regionfullmäktige ett nytt trafikförsörjningsprogram för Kronoberg. Kapitlet sammanfattar programmet med relevans för infrastrukturen. Arbetet med en ny TFP har inletts.
5.3 Länstransportplanen	Nu gällande länstransportplan antogs av regionfullmäktige april 2022. Efter regeringen justerat den tilldelade ramen skedde den slutliga fastställelsen av länstransportplanen på regionfullmäktiges möte i oktober 2022. I kapitlet görs också en genomgång till vilka vägar som kan åtgärdas av medel från länstransportplanen samt av utfallet under perioden 2010–2021.
5.4 Cykla i Gröna Kronoberg	Cykla i gröna Kronoberg antogs av Regionala utvecklingsnämnden i december 2018 och ses som en understrategi till länstransportplanen.

5.5 Resvaneundersökningar

5.1 Regional utvecklingsstrategi

Länstransportplanen är ett verktyg för att genomföra Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Framtidens Kronoberg i världen – Kronobergs utvecklingsstrategi 2025–2035. Den regionala utvecklingsstrategins syfte är att samordna länets aktörer kring gemensamma prioriteringar för att nå en hållbar regional utveckling.

Länstransportplanen bidrar till långsiktiga prioriteringar

Av strategins fyra långsiktiga prioriteringar har länstransportplanen särskilt stark koppling till två: *Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet* samt *Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige*.

- **Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet:** Inom ramen för prioriteringen om bygder och samhällen bidrar länstransportplanen till en ökad boendeattraktivitet, förbättrad tillgänglighet och mer jämlika levnadsvillkor i hela länet. Investeringar i exempelvis gång- och cykelvägar, trafiksäkra hållplatsmiljöer och förbättrat finmaskigt vägnät skapar goda förutsättningar för ett tryggt vardagsliv även utanför de större tätorterna. Transportinfrastruktur som binder samman regionala kärnor, strategiska noder och omlandet är avgörande för att stärka flerkärnigheten och länets robusthet.



- **Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige:** Inom ramen för prioriteringen att stärka Kronobergs position i Sydsverige är det avgörande att utveckling och upprustning sker i de viktigaste stråken – både inom och utanför länets gränser. Detta är centralt för att befästa regionens roll som ett nav för mobilitet och tillgänglighet i södra Sverige. E4:an genom Kronoberg är nu upprustad och möter dagens krav, både vad gäller trafiksäkerhet och skydd av viktiga naturresurser, som vattentäkten längs sträckan. Nu bör fokus i den nationella planen riktas mot utveckling av riksväg 25 så som Norrleden samt Södra stambanan framförallt från Alvesta och söder ut och dess anslutande banor såsom Kust-till-Kustbanan. Länstransportplanen kompletterar den nationella inriktningen genom att stärka tillgängligheten inom länet. Framför allt behöver väg 23 och väg 27 utvecklas för att höja trafiksäkerhetsstandarden. Trafiksäkerheten är en prioriterad fråga för Region Kronoberg, och förutom mötesseparering på större vägar behövs även mindre, men strategiska åtgärder över hela vägnätet – som förbättrade korsningar, säkra passager i orter, belysning och anpassade hastighetsgränser. Länstransportplanen är även ett verktyg för klimatomställningen, genom investeringar i cykelinfrastruktur, hållplatser och kollektivtrafiklösningar främjas övergången till mer hållbara transportslag. Sammantaget stärker länstransportplanen förutsättningarna för ett tillgängligt, säkert och klimatsmart transportsystem – i samklang med utvecklingen i södra Sverige och Europa.

Utöver de två långsiktiga prioriteringarna betonar den regionala utvecklingsstrategin vikten av en helhets-syn i samhällsplaneringen – där infrastrukturutveckling integreras med bostadsförsörjning, klimatanpassning och lokal mobilisering. Investeringar ska inte ses isolerat, utan samspela för att stärka livsmiljöer och funktionalitet i hela länet. En central koppling mellan strategin och Länstransportplanen finns i den framtagna strukturbilden, som ska stödja samordning av resurser och samplanering av bebyggelse, gång-, cykel- och kollektivtrafik samt servicefunktioner. Strukturbilden visar inriktningen för regionala planer och program, fungerar som vägledning i kommunernas översiktsplanering och som en gemensam utgångspunkt i samverkan och dialog.

I strukturbilden identifieras även olika ortsstrukturer – från den regionala tillväxtmotorn till regionala kärnor och strategiska noder. Även orter utanför länet lyfts fram, såsom internationella noder och sydsvenska tillväxtmotorer. Dessa orter har skilda roller men är alla viktiga för Kronobergs utveckling. Länets transportinfrastruktur ska därför bidra till att dessa orter stärks – eller göras bättre tillgängliga – för att främja funktionell integration, flerkärnighet och ett robust län.

Länstransportplanen bidrag till förflyttningar som ska ske 2025–2035

I den regionala utvecklingsstrategin och under de långsiktiga prioriteringarna presenteras ett antal förflyttningar som regionen vill ska ske för att bidra till utvecklingen. Förflyttningarna är komplexa och om en rörelse ska ske så måste flera aktörer dra åt samma håll. Utveckling av infrastruktur och Länstransportplanens prioriteringar kan kopplas till flera av den regionala utvecklingsstrategins förflyttningar de viktigaste är:

- a. Boendeattraktiviteten i länet har ökat
- b. Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika
- c. Den sociala samanhållningen har ökat
- d. Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats
- e. Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat

Utöver dessa förflyttningar har infrastrukturens utveckling också en tydlig koppling till en förflyttning till målområdet *Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning*.

- f. Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat.

a. Boendeattraktiviteten i länet har ökat: Infrastrukturen i Kronoberg – vägar, järnväg, kollektivtrafik, cykelvägar och digitala lösningar – spelar en avgörande roll för att stärka länets boendeattraktivitet – påverkar direkt människors val av bostadsort. När resmöjligheterna till arbete, utbildning, service och fritid förbättras, blir fler platser möjliga och attraktiva att bosätta sig på. Investeringar i utbyggd järnväg och kollektivtrafik, till exempel dubbelspår mellan Alvesta och Växjö. Det behövs också bättre tågförbindelser till tillväxtmotorer i Kalmar, Jönköping och Öresundsregionen, detta för att stärka möjligheterna att bo i

mindre orter med stationer både för tåg och snabba bussar och samtidigt ha god tillgång till arbetsmarknader och service. De kan i sin tur fungera som sammanlänkande knutpunkter för sitt omland. Samordnade busslinjer och utbyggd cykelinfrastruktur stärker vardagsresandet och tillgängligheten mellan orter i länet. Lika viktigt är en fortsatt utveckling av det statliga och regionala vägnätet, där trygga, väl underhållna vägar kan göra landsbygden och samhällen mer tillgängliga och attraktiva. Även attraktiva och trygga hållplatsmiljöer samt utvecklade stationsområden stärker bilden av Kronoberg som ett län där det är enkelt och trivsamt att leva, oavsett bostadsort.

b Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika: Infrastruktur har en avgörande roll i att utjämna skillnader i levnadsvillkor mellan olika grupper och geografiska områden. Genom att förbättra tillgängligheten till samhällsservice, arbete och utbildning – oavsett om man bor i centralort eller mindre by – bidrar investeringar i kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt anpassningar av hållplatser till ett mer jämlikt Kronoberg. Ett tillgängligt och säkert transportsystem gör det möjligt för fler att delta i arbets- och samhällsliv, särskilt för grupper som inte har tillgång till bil, såsom unga, äldre, nyanlända eller personer med funktionsnedsättning. Genom att planera infrastrukturen med fokus på trygghet, tillgänglighet och regional balans stärks förutsättningarna för jämlika levnadsförhållanden i hela länet.

c Den sociala sammanhållningen har ökat: Infrastruktur som främjar tillgänglighet, möten och trygghet kan bidra starkt till ökad social sammanhållning. Genom att skapa väl utformade offentliga miljöer, säkra gång- och cykelvägar samt tillgänglig kollektivtrafik stärks möjligheterna för människor att mötas i vardagen – oavsett ålder, bakgrund eller livssituation. När fler kan röra sig fritt och tryggt mellan bostad, arbete, fritidsaktiviteter och service, ökar förutsättningarna för delaktighet och gemenskap. Infrastrukturen som kopplar samman olika delar av en ort eller region – till exempel genom gång- och cykelbroar, stationsområden och kollektivtrafik som når utanför centralorterna – minskar också känslan av utanförskap och geografisk isolering. Med genomtänkt utformning och planering kan infrastrukturen därmed bidra till att binda samman människor, platser och samhällen – och på så sätt öka den sociala sammanhållningen.

d Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats Tillgänglighet handlar om människors möjlighet att nå arbete, utbildning, samhällsservice och fritidsaktiviteter – både inom länet och till omgivande regioner. En välutvecklad transportinfrastruktur bidrar till att minska avstånd i tid, förbättra resmöjligheter och stärka integrationen mellan orter. I Kronoberg sker detta genom flera typer av åtgärder. Utbyggnad av mötesseparerade vägar längs exempelvis riksvägar 23, 25 och 27 ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för både person- och godstransporter. Tillsammans med ett robust regionalt vägnät skapas mer tillförlitliga resor mellan länets delar – oavsett var man bor. Utöver vägförbättringar bidrar investeringar i järnvägssystemet – såsom dubbelspår, mötesspår och ökad kapacitet på stråk som Södra stambanan och Kust till kust-banan – till kortare restider och ökad punktlighet. Samtidigt möjliggör förbättrad kollektivtrafik, hållplatser och säkra bytespunkter till smidigare resor. Även gång- och cykelvägar kopplar samman boendeområden med samhällsfunktioner och kollektivtrafik. På detta sätt bidrar infrastrukturens utveckling till ökad tillgänglighet inom Kronoberg och till övriga Sydsverige – och stärker därmed länets flerkärnighet, rörlighet och sammanhållning.

e. Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat: Transportsektorn står för en stor del av de totala utsläppen av växthusgaser i Kronobergs län. För att bidra till minskad klimatpåverkan och nå såväl nationella som regionala klimatmål behöver infrastrukturen skapa förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem. En viktig del är att öka andelen hållbara resor genom att bygga ut gång- och cykelvägar samt stärka kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Sammanhängande cykelvägnät och förbättrad kollektivtrafik till och mellan tätorter gör det enklare för fler att ”källsortera” sina resor och välja det transportslag som är bäst för resan; bil, kollektivtrafik eller cykel. Även utvecklingen av mötesseparerade vägar har en roll i klimatarbetet. Bättre trafikflöden leder till jämnare hastigheter och lägre bränsleförbrukning, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan från vägtrafiken. Samtidigt innebär dock fortsatt investering i väginfrastruktur en målkonflikt, eftersom trafiken på vägarna idag till stor del utgörs av fordon som drivs med fossila bränslen. Länstransportplanen kan inte investera direkt i elektrifiering, men genom att främja effektiva och säkra transporter bidrar planen till att underlätta framtida övergång till fossilfria alternativ. Sammanfattningsvis bidrar Länstransportplanens prioriteringar i insatser för gång, cykel, kollektivtrafik och effektivare väginfrastruktur till att skapa en balanserad prioritering, men också ett mer klimatsmart transportsystem i Kronobergs län.

f. Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat. Ett välfungerande transportsystem är en nyckelfaktor för att förbättra matchningen på arbetsmarknaden. Genom att stärka tillgängligheten inom och mellan orter möjliggörs bredare arbetsmarknadsregioner och att knyta ihop orter inom befintliga arbetsmarknadsregionerna än mer genom kortare pendlingstid där fler arbetstagare kan nå fler arbetsgivare – och vice versa. Satsningar på kollektivtrafik, såsom förbättrade tågförbindelser, pendelstråk och attraktiva bytespunkter, underlättar för daglig pendling även över länsgränser. Det bidrar till att kompetens kan röra sig friare och att arbetsgivare får tillgång till en större rekryteringsbas. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för unga och grupper utan körkort att ta sig till utbildning eller arbete. Utveckling av det regionala vägnätet – till exempel genom säkrare och snabbare vägsträckor – förbättrar även tillgängligheten till arbetsplatser i mer perifera delar av länet. Digital infrastruktur spelar också en roll i att möjliggöra distansarbete och flexibla arbetsformer, vilket ökar individens valmöjligheter och företagets rekryteringsmöjligheter. Sammantaget är investeringar i fysisk och digital infrastruktur avgörande för att underlätta geografisk rörlighet och förbättra kopplingen mellan arbetssökande och arbetsgivare – en grundförutsättning för en inkluderande och dynamisk arbetsmarknad i Kronoberg.

Vägledning för prioritering av Länstransportplanen

För att tydliggöra effekten av olika prioriteringar i länstransportplanen har en enklare analys av effekterna på de uppsatta långsiktiga prioriteringarna och förflyttningarna som anges i den regionala utvecklingsstrategin *Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035* genomförts. Analysen utgår från en satsning/prioritering på fyra trafikslag. Trafikslagen som valts är cykel, kollektivtrafik, järnväg samt väg. Åtgärder som krävs är alltså cykelvägsutbyggnad, utbyggnad av hållplatser och pendelparkeringar mm, ökad samfinansiering till nationell plan samt trafiksäkerhetsåtgärder. Analysen ger bara en generell bild och inga bakomliggande kriterier finns. För en djupare analys måste respektive åtgärd bedömas. Den visar dock på att oavsett vilket av de fyra transportslagen som prioriteras så är bedömningen att det kommer att bidra till att målen uppfylls eller har bedömts vara neutral i måluppfyllelsen. Enda undantaget är satsning på väg vilket med dagens fordonsflotta inte kommer att bidra till måluppfyllelse.

	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet				
Boendeattraktiviteten i länet har ökat				
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika				
Den sociala samanhållningen har ökat				
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige				
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats				
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat				
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning				
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				

Figur: Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de förflyttningar för länstransportplanen som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - *Framtidens Kronoberg i världen*. Skäl nivån är: Bidra till att positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar

Till innehållsförteckning

5.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick

I november 2021 antog regionfullmäktige ett nytt Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2021–2030 med utblick (19RGK393). Trafikförsörjningsprogrammet präglades av ett fortsatt syfte att utveckla kollektivtrafiken i Kronoberg och bidra till att uppnå målen i den dåvarande regionala utvecklingsstrategin (RUS), vars programs övergripande målsättning var *”I Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer”*. Under 2024 antogs en ny regional utvecklingsstrategi och beslut fattades om att revidera trafikförsörjningsprogrammet. Ett reviderat program beräknas börja gälla 1 jan 2027.



Målsättningar i det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län

I trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras den övergripande målbilden i två olika strategiska områden:

- Attraktiv kollektivtrafik
Ledord: *Tryggt och enkelt, tillgängligt och inkluderande, pålitligt.*
 - Ökad nöjdhet hos resenärer och allmänhet.
 - Ökad trygghet i kollektivtrafiken samt på väg till och från den.
 - Stärkt tillgänglighet i länet till service, fritid, arbete och studier.
 - Stärkt tillgänglighet till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor samt Köpenhamn.
- Klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik
Ledord: *Hållbart resande, minskad klimatpåverkan och hållbar ekonomi.*
 - Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska.
 - Ökat hållbart resande – med kollektivtrafik, cykel och gång.
 - Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 procent 2030.
 - Trafikintäkterna ska utgöra minst 50 procent av trafik kostnaderna av den allmänna kollektivtrafiken i Kronoberg senast 2025.
 - Den särskilda kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet.
 - Vid planering, genomförande och uppföljning ska sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser beaktas.

De strategiska områdena har målsättningar med indikatorer (basår 2019), åtgärdsförslag samt vägledning till uppföljning av de specifika målen. I trafikförsörjningsprogrammet har målsättningarna en stark koppling till infrastrukturåtgärder för att kunna realiseras.

Kollektivtrafikens utveckling

Utöver konkreta målsättningar i programmet görs *ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling* under den gällande perioden samt *planerings- och genomförande principer för kollektivtrafikens utveckling*. Syftet med dessa ställningstaganden och planerings- och genomförande principer för kollektivtrafikens utveckling är att belysa viktiga faktorer som behöver beaktas för att förverkliga intentioner och mål i trafikförsörjningsprogrammet. I trafikförsörjningsprogrammet anges även konkreta satsningar på utvecklingen av kollektivtrafiken i länet, samt en ekonomisk beräkning över kostnadsutvecklingen med nuvarande trafik, beslutade åtgärder och föreslagna satsningar.

Tågstrategiskt underlag

En av bilagorna till trafikförsörjningsprogrammet är det tågstrategiska underlaget, vilket mer djupgående tydliggör Region Kronobergs ställningstaganden och överväganden kopplat till tågtrafik och dess utveckling. Denna bilaga har en stark koppling till infrastrukturåtgärder i den nationella planen. Trafikförsörjningsprogrammet tydliggör vikten av att järnvägen ska vara robust och pålitlig och möjliggöra snabba resor inom länet och också till angränsande län och för fjärrtrafik. Det är därför av stor vikt att befintlig anläggning underhålls på ett sätt så trafikstörningar kan minimeras och punktlighet säkerställs. Järnvägsanläggningen behöver också byggas ut för att kunna ta emot fler tåg och resenärer enligt ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet.

Koppling till infrastruktur

Målsättningar för att utveckla kollektivtrafiken i länet är starkt beroende av investeringar i infrastrukturen både i det korta och långa perspektivet enligt Trafikförsörjningsprogrammet. En central del för att skapa en lockande kollektivtrafik är att det finns funktionella, attraktiva och städade hållplatser och pendelparkeringsplatser. Enligt trafikförsörjningsprogrammets målsättningar ska hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år rustas upp och byggas om så att de uppfyller krav på full tillgänglighet för samtliga resenärer. Under 2025 fanns det 311 st hållplatser i länet med fler än 2500 påstigande per år på det statliga och kommunala vägnätet.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar också tydligt ut cykel som en viktig faktor för att även öka kollektivtrafikresandet. Det handlar om att resenärer ska kunna cykla till hållplatser/stationer/terminaler och kunna parkera sin cykel på ett tryggt och säkert sätt. Därför behövs cykelparkeringsplatser, helst med tak, vid de större hållplatserna i länet. Detta är kommunernas ansvar, både där kommunen och staten är väghållare. För denna typ av åtgärd kan medel sökas i Länstransportplanen.

Gjorda satsningar

Kommunerna kan söka 50% i medfinansiering från Länstransportplanerna för att tillgänglighetsanpassa hållplatser för regional trafik. 14 av hållplatserna i länet rustades upp genom medfinansiering under perioden 2021–2024, vilket motsvarade 13 Mkr från länstransportplan. Tre av dessa var av regional karaktär och finansierades med 75% från länstransportplanen. Nya regler från 2025 möjliggör för kommunerna att söka medfinansiering för hållplatser även för stadstrafik från länstransportplanen. Flera kommuner har investerat i väderskydd och cykelparkeringar genom egen finansiering.

I länstransportplanen finns avsatta medel för kollektivtrafikåtgärder längs med statligt vägnät.

Stadsmiljöavtal var tidigare ett sätt för kommuner att söka statliga medel för kollektivtrafik och cykelåtgärder i stadsområden. Växjö kommun beviljades 6 miljoner i stöd för standardhöjande åtgärder av hållplatser som genomfördes under perioden 2021–2025. Det går inte att söka nya medel från stadsbidrag, men de beviljade projekten har fram till 2027 på sig för att genomföras. Växjö kommun beviljades även stöd under 2020 för åtgärder som genomförs under 2021–2027 på stationsområdet i Växjö.

Till innehållsförteckning

5.3 Länstransportplanen

Region Kronoberg får i egenskap av länsplaneupprättare och genom förordningen 1997:263 *om länsplaner för regional transportinfrastruktur möjlighet att upprätta en länsplan till ledning vid fördelning av medel för investeringar och förbättringsåtgärder* (standardförbättring). Trafikverket ska bistå med underlag vid upprättandet av planer. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket ansvarar för att genomföra de utpekade åtgärderna samt att lagar och regler för infrastrukturutbyggnad följs.

Det är således Trafikverket som är infrastrukturhållare av det statliga väg- och järnvägssystemet. De statliga medel som årligen tilldelas Trafikverket inom anslagsposten ”Reg” fördelas på objekt i den årliga verksamhetsplan med sexårig utblick som beslutas av Trafikverket. Verksamhetsplanen utformas i enlighet med den inriktning som fastslagits av regionerna i de regionala planerna med erforderlig anpassning för ett rationellt genomförande. Trafikverket har förutom ansvaret att genomföra de standardförbättrande åtgärderna på det statliga vägnätet ansvar för drift och underhåll vilket handlar om att vägar ska bibehålla sin bärighet, vara tjälsäkrare, lägga ny beläggning, snöröjning med mera

Vilka vägar berörs av länstransportplanen?

Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar. Motsvarande uppgifter för Kronoberg är 360 mil statlig väg, 106 mil kommunala gator och 390 mil enskilda vägar som är statsbidragsberättigade. Utöver dessa vägar och gator finns ca 165 mil cykelvägar var av 114 mil utgörs av cykelleder i Kronoberg.

Tabell: De statliga vägarna delas in i följande kategorier:

Kategori		Vägnummer	Antal mil i G-län
Europavägar	Europavägar är en form av riksväg	E4	8,3 mil
Övriga riksvägar	Benämns vanligtvis enbart som riksväg, Rv	1 - 99	48 mil
Primära länsvägar	Benämns vanligtvis som länsväg, Lv	100 - 499	32 mil
Övriga länsvägar	Benämns ibland som länsväg eller som sekundäras eller tertiära länsvägar.	500 - 999	276 mil

Europavägar är ett vägnät som förbinder Europas länder. Europavägar numreras med ett E följt av ett tal med ett till tre siffror. FN:s ekonomiska kommission för Europa är ansvarig myndighet för numreringen av europavägarna. I Kronoberg finns endast Europavägen E4.

Riksväg kallas i Sverige de vägar som har vägnummer från 1 till och med 99. Riksvägarna håller ofta en relativt hög standard och passerar ibland genom flera län. Riksvägarna med låga nummer ligger i söder och de med höga ligger i norr. I Kronoberg finns följande riksvägar: Rv 15, Rv 23, Rv 25, Rv 27, Rv 28, Rv 29, Rv 30, Rv 31, och Rv 37.

Primära länsvägar har en gemensam nummerserie i hela Sverige och kan, namnet till trots, sträcka sig över länsgränser. Primära länsvägar har nummer 100–499 och numret skyltas vid vägen. I Kronoberg finns följande vägar: Lv 116, Lv 117, Lv 119, Lv 120, Lv 122, Lv 124, Lv 125 och Lv 126.

Övriga länsvägar benämns ibland som sekundära eller tertiära vägar. Även begrepp som det finmaskiga vägnätet eller det kapillära vägnätet förekommer. Övriga länsvägar har vägnummer över 500. De är unika per län, vilket innebär att vägar i olika län kan ha samma nummer. För att hålla isär dem sätts vanligtvis länsbokstaven framför numret. Sammanlagt finns i Kronobergs län 367 vägar i kategorin övriga länsvägar. LvG 500-599 (90 st), LvG 600-699 (94 st), LvG 700-799; (68 st) LvG 800-899 (73 st) och LvG 900-999 (42 st).

Av de kategoriserade vägarna finns vissa nationella vägar som är särskilt viktiga för Sverige, vilka har beteckningen **Nationell stamväg**. Riksdagen beslutade 1992 vilka vägar som skall vara nationella stamvägar. De är tänkta som rekommenderade huvudvägar både för långväga lastbilar och långväga persontransporter. Skillnaden är framförallt att de planeras i den nationella vägtransportplanen, till skillnad från övriga vägar som planeras länsvis. De har också en särskild, lite större budget. De skyltas dock inte på något särskilt sätt i Sverige. Därför ser inte trafikanterna skillnad på vare sig skyltning, nummerserie eller i kartor mellan riksvägar som är stamvägar och övriga riksvägar.

För standardförbättringar på vägnätet i Kronoberg ansvarar Trafikverket genom medel från den nationella planen för de nationella stamvägarna, vilket i Kronoberg är E4 och Rv 25. Standardförbättringar på det övriga vägnätet sker via prioriteringar och medel från länstransportplanen.

Oavsett vilken kategori vägen tillhör har Trafikverket pekat ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det kallas för **funktionellt prioriterat vägnät, FPV**. Arbetet har gjorts tillsammans med berörda aktörer, främst länsplaneupprättare. Det funktionellt prioriterade vägnätet togs fram 2013 – 2016 och en översyn gjordes under 2019. En översyn av vägnätet görs vart fjärde år och mindre justeringar görs löpande.

Det funktionellt prioriterade vägnätet finns för fyra funktioner:

- godstransporter
- långväga personresor
- dagliga personresor
- kollektivtrafik

Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner. Utgångspunkten för vägnätets indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken

trafik som är viktigast där. Syftet med indelningen i funktioner är att man bättre ska kunna tillgodose trafikanternas krav och behov vid till exempel drift och underhåll av vägen. Samtidigt förenklas arbetet med att analysera vägarnas brister och behov samt prioritera åtgärder för att bevara eller höja tillgängligheten.

Berörs järnvägar av Länstransportplanen?

Kronoberg genomkorsas av fyra järnvägar, vilka är Södra Stambanan, Kust-till-Kustbanan, Markarydsbanan och Sydostlänken. Till skillnad från vägnätet ligger hela ansvaret för järnvägen hos Trafikverket genom den nationella planen, dvs. både för drift, underhåll och för utveckling av järnvägssystemet. Även om huvudansvaret för järnvägen vilar på Trafikverket, har Region Kronoberg och tidigare Regionförbundet södra Småland varit initiativtagare och drivande för att utveckla järnvägssystemet. I början av 2000-talet fanns enbart 5 stationer och idag finns det 11 stationsorter med uppehåll för passagerautbyte. Inom en radie på 1 km från järnvägsstationen i dessa orter bor cirka 34 000 invånare dvs. cirka 17 procent av länets befolkning, men betydligt fler kan dra nytta av smidiga kommunikationer. Stationerna trafikeras idag med Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.

Att det idag finns 11 stationsorter i Kronoberg är tack vare ett nära samarbete med Trafikverket, med- och samfinansiering från regionen, kommuner och EU-projekt samt att kommunerna har förskottat stora belopp till Trafikverket av statens andel i projekten. Under åren 2009–2014 genomfördes sex EU-projekt avseende järnvägsinvesteringar inom infrastrukturuområdet. Dessa projekt resulterade i ett nytt resecentrum i Alvesta, sex nya stationer, tre nya mötesspår, en extra plattform i Markaryd samt delfinansiering av ombyggnaden av Växjö bangård. Projekten hade med stor sannolikhet inte kunnat finansieras och genomföras utan EU-medel och ett drivande regionalt arbete. Utöver de uppräknade åtgärderna har Region Kronoberg inom ramen för Baltic-Link medverkat till upprustningen av Kust-till-Kustbanan och hela sträckan mellan Emmaboda och Karlskrona.

Genom projekten medverkade Region Kronoberg till att infrastrukturåtgärder till en total kostnad på cirka 711 miljoner kronor kunde genomföras i Kronobergs län. Av den totala kostnaden har regionen tillsammans med flera av länets kommuner medfinansierat cirka 31 procent av kostnaderna och regionen via samfinansiering finansierat cirka 22 procent av kostnaden. *Medfinansiering* innebär att regionala, kommunala medel eller t.ex. EU-bidrag medfinansierar åtgärden. *Samfinansiering* innebär att statliga medel via nationell plan samverkar med statliga medel via länstransportplanen för byggnation och finansiering av objektet. Utöver detta har flera av länets kommuner *förskottat* dvs. lånat ut medel till staten. Motivet för förskottering är att få till stånd en tidigare byggstart. Dessa medel återbetalas sedan till kommunerna. Kvar att återbeta till kommunerna Alvesta, Markaryd, Växjö och Älmhult är cirka 20 miljoner kronor (2025).

Som en del av sam- och medfinansiering bör också nämnas att regionen tar ett stort ansvar för infrastrukturen genom att göra kollektivtrafiken bättre och mer tillgänglig. Trafikeringskostnaderna både på väg och på järnväg är en stor kostnad för regionen, vilket också måste ses som en medfinansiering för ett väl fungerande transportsystem. De sex sydsvenska regionerna som samarbetar inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige, finansierar kollektivtrafiken till ett värde av sammanlagt drygt 4 miljarder kronor per år för att skapa en fungerande kollektivtrafik.

Länstransportplan 2022–2033

Den nu gällande länstransportplanen fastställdes av Region Kronobergs fullmäktige 26 oktober 2022. Att genomföra infrastrukturprojekt är oftast processer som sträcker sig över flera år. En åtgärd kan därför återkomma i flera länstransportplaner innan den blir genomförd. När en åtgärd som har blivit utpekad i en plan återkommer i en senare plan brukar man benämna den som ”läsning i planen”. En läsning kan också uppstå genom att som en utblick i den årliga infrastruktur verksamhetsplanen peka ut ett objekt. Vart fjärde år ges möjligheter att ompröva och göra justeringar i planen. Även om länsplaneupprättaren har rätt att göra helt nya utpekande är det ytterst olämpligt och kan innebära att arbete och investeringar kan gå förlorade.

Besluten i nu gällande länstransportplan 2022–2037 samt status inför kommande planperiod kan sammanfattas i följande:

Åtgärd i länstransportplanen 2022–2037	Status inför planen 2026–2037
Låsningar större infrastrukturåtgärder	
Rv 23 Huseby-Marklanda	Åtgärden är genomförd. Färdigställdes 2023
Trafikplats Räppe	Åtgärden har fått lägre prioritet och är inte fullt finansierad.
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	Åtgärden är med i kommande plan. Fullt finansierad.
Väg 834 Hovmantorp Korsning med jvg	Åtgärden är med i kommande plan. Fullt finansierad. Ligger i slutet av planperioden.
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (etappindelning)	Åtgärden är med i kommande plan. Fullt finansierad. Ligger i slutet av planperioden. Omnämns inte längre som etapp 2.
Låsningar mindre infrastrukturåtgärder	
Väg	
Lv 120 Göteryd - Älmhult, del 3	Åtgärden är genomförd. Färdigställdes 2023
Cykel	
13 av de 34 cykelvägsobjekten där trafikverket inlett planeringsarbete	Av de 34 cykelvägar som prioriterats i cykelplanen har 6 färdigställts, och för 9 pågår planering.

Länstransportplaner över tiden

Fram till och med länstransportplanen som upprättades 2004 ansvarade Länsstyrelsen i Kronobergs län för att ta fram planen. Genom uppdrag från regeringen var det enbart landshövdingen som beslutade om vilka prioriteringar planen skulle ha. I samband med Regionförbundet södra Småland bildades, 2007, övergick ansvaret att upprätta planen till en politiskt styrd organisation. Genom skiftet blev upprättandet av länstransportplanen en del i navet för regional utveckling, kollektivtrafik, folkhälsa och kultur. Sedan januari 2015 övergick Regionförbundet södra Småland som en del av Region Kronoberg och då inkluderades även hälso- och sjukvården.



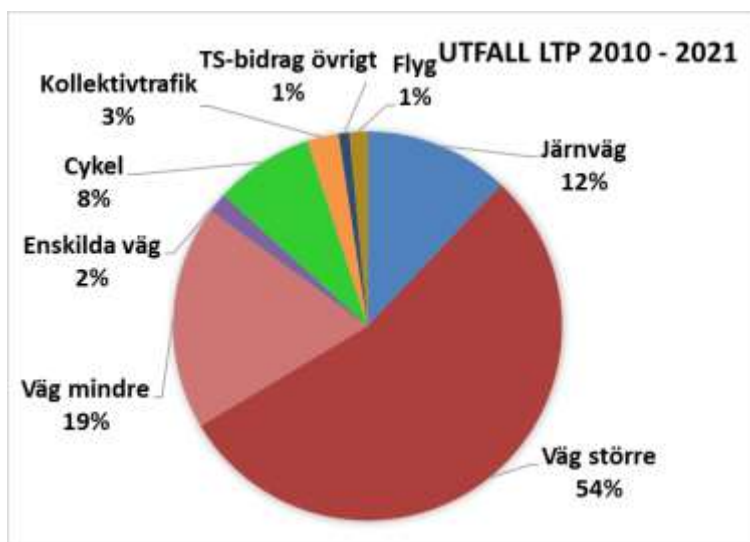
Bild: Länstransportplaner från 2004 fram till länstransportplan som nu ska upprättas.

Länstransportplanens utfall

I remissversionen av länstransportplanen 2026–2037 har utfallet för länsplanerna ännu inte kunnat uppdateras med de senaste årens resultat (2022–2025). Sammanställningen för perioden 2010–2021 ger dock fortfarande en god överblick över hur de regionala medlen har använts och fördelats mellan olika åtgärder och geografiska områden.

Den första länstransportplanen som Regionförbundet södra Småland upprättade var för perioden 2010–2021, man skulle med det kunna utvärdera utfallet från den planen. Samtidigt är det så att planen vart 4:e år har reviderats och justeringar har skett vilket påverkat Trafikverkets arbete. Vidare så har den tilldelade ramen för medel till infrastrukturåtgärder också ökat vart 4:e år. Vid genomgång av underlag från Trafikverket över utfallet 2010–2020 samt budgeterat för 2021 kan man dock konstatera att sammanlagt har 1 037 miljoner kronor investerats i standardförbättrande åtgärder i Kronoberg. (Hänsyn har inte tagits till att summeringen skett utifrån olika prisnivåer. Utöver detta finns Trafikverkets investeringar enligt den nationella planen samt drift och underhållsåtgärder.

- För perioden 2010–2021 har drygt hälften, 54 procent, av medlen gått till större åtgärder, det vill säga åtgärder som vid planeringen beräknades att kosta mer än 25 miljoner kronor och med det varit nämnd vid namn i länstransportplanen. Av de större investeringarna kan nämnas Rv 15 Tvärleden Markaryd-Osby, Lv 120 Haganäsleden, Rv 23 Älmhult-Ljungstopr och Huseby-Marklanda. (I figuren nedan ”väg större”).
- Till mindre vägåtgärder har 16 procent av medlen använts. Med väg mindre menas att de vid planeringen inte beräknades att åtgärden skulle kosta mer än 25 miljoner kronor. Sammanlagt finns det för perioden ett 60-tal åtgärder. Det dominerar av tätorts-, sidoområdes- och korsningsåtgärder, men det finns även några mötessepareringsåtgärder så som Rv 27 Väckelsång-Sälgeryd och Rv 23 Älmhult-Mölleryd. (I figuren nedan ”väg mindre”).
- Under perioden 2010–2021 har 12 procent av länstransportplanens medel prioriterats för samfinansiering av järnvägsåtgärder vilka är Alvesta resecentrum, Växjö bangård, mötesspår i Åryd och Skruv samt stationer med passagerarutbyte i Lammhult och Moheda.
- Resterande 15 procent av planen har använts till enskilda vägar (2%), kollektivtrafik (3%), flyg (1%), övriga trafiksäkerhetsåtgärder (1%) samt Cykel (8%). Majoriteten av dessa åtgärder har skett inom ramen för länstransportplanens bidrags åtgärder undantaget är några cykelvägar som har byggts vilka är Lv 126 Norra infarten Alvesta, Lv 600 Stenbrohult, Diö-Liatorp, Lv 707 GC Gemla-Härensås, Lv 738 Moheda-Horda-Badplats och Lv 892, Rydet-Rottne.



Figur Fördelning av medel från länstransportplanen till olika insatsområden för perioden 2010–2021.
Källa redovisningar från Trafikverket och sammanställning av Region Kronoberg.

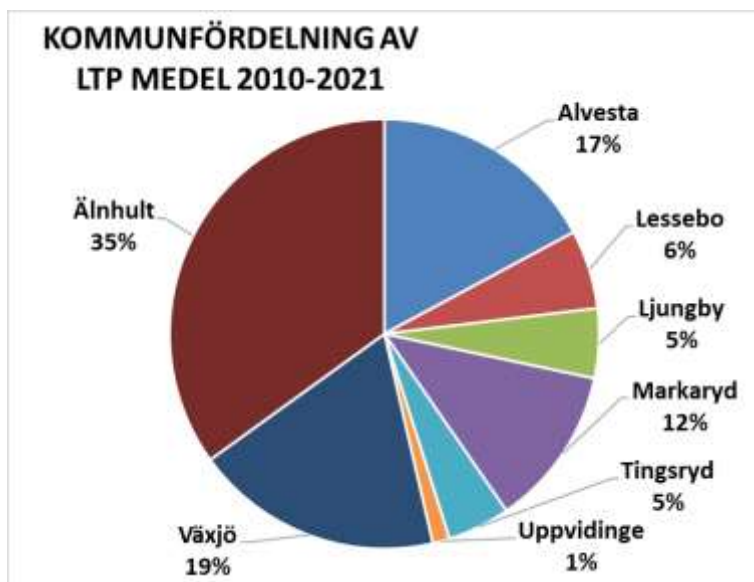
Geografisk fördelning av åtgärder 2010–2021

Kapitlet ska uppdateras med åren 2022–2024, men åren 2010–2021 en god överblick över hur medlen från länstransportplanen har använts.

Att koppla nyttan av en åtgärd till en specifik kommun eller region är många gånger inte relevant. En åtgärd i en kommun kan vara till stor nytta för invånare i en annan kommun. Som exempel kan nämnas att Kronobergare som ska åka tåg till Malmö har nytta av dubbelspårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund i Skåne och invånarna i Skåne som ska ta sig med bil norr ut kommer att få nytta av ombyggnaden av E4 vid Ljungby i Kronoberg. Trots det görs många gånger kopplingen till vilken kommun eller region som får infrastrukturåtgärder i sin geografi. Var åtgärder genomförs har inte enbart en rättviseaspekt det finns också en koppling till demografiska och socioekonomiska förutsättningar. I länstransportplanens hållbarhets bedömning, bilaga 4, tas detta upp som en viktig aspekt.

Av åtgärder som genomförts under perioden 2010–2021 har två analyser kunnat genomföras. Den ena tar upp i vilka kommuner som samfinansiering samt större- och mindre investeringar har genomförts i och den andra tar upp hur länstransportplanens bidrag till kommunerna har fördelats.

Av tilldelningen på 1 037 miljoner kronor som till fallit länet under perioden har 728 miljoner kronor kunnat kopplas till en specifik kommun, vilket är samfinansiering samt större- och mindre investeringar. Kommunen som fått störst tilldelning är Älmhult med 35 procent. Kommunerna Växjö och Alvesta har fått likvärdig tilldelning med 19 respektive 17 procent. Straks under den nivån ligger Markaryd med en tilldelning av 12 procent. Tre kommuner, Lessebo, Ljungby och Tingsryd har fått 5–6 procent. Minst tilldelning har Uppvidinge fått med 1 procent.



Figur: Fördelning av länstransportplanens medla 2010 - 2021.

Geografisk fördelning av bidrag 2012–2021

Kapitlet ska uppdateras med åren 2022–2024, men åren 2010–2021 en god överblick över hur medlen från länstransportplanen har använts.

Av tilldelningen på 1 037 miljoner kronor har cirka 91 miljoner kronor under perioden 2012–2021 gått till bidragsobjekt det vill säga kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator (57 miljoner kronor) samt till bidrag till enskilda vägar (14 miljoner kronor) och Växjö flygplats (20 miljoner kronor). Fördelningen för de första två åren 2010–2011 har inte kunnat analyseras.

En geografisk fördelning och sammanställning har gjorts på bidrag till kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator. Sammanställningen bygger på tilldelat bidrag och inte utförda åtgärder, vilket är värt att notera då det finns kommuner som under bidragsåret avstått sitt bidrag. Fördelningen av bidragen sker utifrån kommunernas ansökan. I stort så har tilldelning kunnat ske till samtliga ansökningar som inkommit, förutsatt att villkoren enligt Trafikverkets bidragshandbok är uppfyllda. Under perioden 2012–2021 har bidraget bidragit till att infrastrukturinvesteringar till ett totalt värde av 140 miljoner kronor

har kunnat genomföras i kommunerna, 62 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder och 78 miljoner kronor till trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Av trafiksäkerhetsåtgärderna har 78 procent gått till cykelvägar och 22 procent till övriga trafiksäkerhetsåtgärder.

Kommun (tkr)	Kollektivtrafik	TS cykel	TS övrigt	Totalt	Fördelning
Alvesta	6 345	4 943	2 020	13 308	23%
Lessebo	2 046	4 377	600	6 986	12%
Ljungby	721	2 577	1 440	4 737	8%
Markaryd	1 171	6 021	75	7 268	13%
Tingsryd	359	175	1 529	2 029	4%
Uppvidinge	207	1 095		1 302	2%
Växjö	8 040	6 410	1 935	16 385	28%
Älmhult	1 100	1 410	0	2 510	4%
Övriga	3 026	0	0	3 026	6%
Totalt	23 016	27 009	7 599	57 551	

Tabell Fördelning av bidrag till kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator 2012–2021. Övriga är bidrag till Länstrafiken Kronoberg och Växjö flygplats utöver driftbidraget. Källa: Sammanställning av Region Kronoberg

Åtgärder av vägar med nummer över 500

I länstransportplan 2018 – 2029 pekade Region Kronoberg specifikt ut att Trafikverket ska vidta standardförbättrande åtgärder på de övriga länsvägarna, vilket är vägar med vägnummer 500–999.

För att ge perspektiv på satsningar framåt är det relevant att återge hur satsningarna på vägar med vägnummer över 500 varit under perioden 2010–2021. Underperioden har sammanlagt cirka 42 miljoner kronor satsats på vägar med vägnummer över 500. Någon detaljerad analys över vad som har genomförts har inte kunnat tas fram, men i huvudsak rör det sig om tätorts-, sidoområdes- och korsningsåtgärder. När en cykelväg byggs längs med en väg förbättras inte själva vägen, men trafiksäkerheten förbättras och konflikten mellan fordon och oskyddade trafikanter minskas. Om man inkluderar cykelvägsåtgärder längs med vägar med vägnummer över 500 med de åtgärder som har utförts på dessa vägar har det sammanlagt under perioden 2010–2021 investerats cirka 82 miljoner kronor, dvs ca 7 miljoner kronor per år.

Till innehållsförteckning

5.4 Cykla i gröna Kronoberg

Cykeln är ett energieffektivt och miljövänligt transportmedel som samtidigt bidrar till förbättrad folkhälsa och ett mer hållbart samhälle. Ökad cykling stödjer inte bara den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet – det bidrar också direkt till flera av de transportpolitiska målen, däribland förbättrad tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och ökad trafiksäkerhet. I linje med regeringens direktiv om att redovisa hur mycket medel som går till trafiksäkerhetshöjande åtgärder, ses cykelvägsutbyggnad som en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet i regionen. Detta gäller särskilt i områden där gång- och cykeltrafik i dag delar utrymme med biltrafik på landsvägar med hög hastighet.

För vardagsresor upp till 5 kilometer är cykeln ofta ett konkurrenskraftigt alternativ, och med elcykel blir även sträckor på 12–15 kilometer realistiska. I Kronoberg bor omkring 60 procent av invånarna inom 30 minuters cykelavstånd från respektive kommuns centrum, vilket visar på en stor potential för att öka cyklandet. Samtidigt präglas länet av ett starkt bilberoende, vilket till stor del beror på den spridda bebyggelsestrukturen. Cykelvägsnätet utanför tätorterna är svagt utbyggt, och på flera håll har förutsättningarna för cykling försämrats i samband med ombyggnader till 2+1- eller 1+1-vägar där gång- och cykeltrafik inte integrerats.

Utvecklingen av länets cykelinfrastruktur sker antingen längs det kommunala gatunätet eller utmed det statliga vägnätet. I Kronobergs cykelbokslut 2018–2022 redovisas hur cykelvägnätet har utvecklats inom båda dessa system. Bokslutet belyser även turistcykelleder, som ofta är fristående från det formella vägnätet. För cykelvägar på det kommunala gatunätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering, tack vare att Region Kronoberg i denna länstransportplan har valt att prioritera bidragsåtgärder (se kapitel 3.6). Det här kapitlet fokuserar främst på regionala cykelvägar samt delvis på cykelleder – det vill säga cykelvägar som normalt sett byggs av Trafikverket.

För att tydliggöra behovet av utbyggd cykelinfrastruktur tog Region Kronoberg 2016 tillsammans med länets kommuner och Trafikverket fram dokumentet "Cykla i gröna Kronoberg". Arbetet omfattade en kartläggning av brister, behov och önskemål kring nya cykelvägar. Totalt identifierades då cirka 150 sträckor, både längs kommunala och statliga vägar, med en samlad åtgärds kostnad på drygt en miljard kronor. Samtidigt togs en cykelstrategi fram som beskrev inriktningen för cykelvägsutvecklingen i länet. I strategidelen tydliggjordes också betydelsefulla inriktningar för prioritering, finansiering och utbyggnad. (Se faktaruta nedan.) Med utgångspunkt från strategin arbetades också fram en cykelplan där 34 cykelvägar (åtgärder/objekt) analyserats enligt ÅVS-metodiken och utifrån inriktningarna som angavs i strategidelen. Även om det pekades ut viktiga cykelvägar bestämdes inte i vilken ordning de skulle byggas då det till stor del styrs av kommunernas förutsättningar. Likaså uteslöts inte att så kallade nya kandidater, dvs cykelvägar utöver de 34 prioriterade också skulle kunna lyftas fram och få ta del av de regionala medlen. Det förutsatts dock att det togs fram en ÅVS eller förstudie för de nya kandidaterna.

Av de 34 cykelvägar som prioriterats i cykelplanen har 6 färdigställts, och för ytterligare 9 pågår planering i samverkan mellan Trafikverket och berörd kommun.

Inför denna länstransportplan har, liksom i föregående planeringsomgång, en uppföljning gjorts där kommunerna har fått bedöma om de prioriterade cykelvägarna fortfarande är aktuella. Den övergripande bilden är att cykelvägarna fortsatt bedöms som relevanta. Samtidigt har flera kommuner pekat på att andra cykelvägar nu har blivit mer prioriterade. Flera kommuner uttrycker också att utbyggnad via Trafikverket ofta tar lång tid och medför höga kostnader, bland annat på grund av att Trafikverket måste följa VGU (Vägar och gators utformning), vilket för kommunerna endast är en rekommendation. I vissa fall framförs även att aktuella cykelvägar bör kunna prövas som bygdevägar, vilket skulle kunna möjliggöra enklare och billigare lösningar. I tabellerna nedan presenteras status för cykelplanens cykelvägar och nya cykelvägar som har lyfts fram av kommunerna.

Tre strategiska principer

För att bidra till ökat samarbete mellan Kommuner, Trafikverket och Region Kronoberg och för att skapa tydlighet och transparens i arbetet för att utveckla cykelvägnätet togs i "Cykla i Gröna Kronoberg" fram tre grundläggande principer:

Prioriteringsprincip Prioriteringen av cykelvägar i Kronoberg bygger på fler faktorer än bara trafikflöden, eftersom sådan statistik ofta saknas. Bedömningar görs istället utifrån trafiksäkerhet, antal boende i närheten, cykelvägens koppling till stråk och dess potential att öka cyklandet. Hänsyn tas också till kommunala prioriteringar, möjligheter till samprojekt samt viktiga målpunkter som skolor, centrum och kollektivtrafik. Målet är att cykelvägsutbyggnaden ska vara effektiv, samordnad och lokalt förankrad.

Finansieringsprincip Cykelvägar finansieras huvudsakligen genom tre källor: Nationell plan, Länstransportplan och kommunala medel. Cykelvägar längs med nationella vägar som E4 och väg 25 finansieras via nationell plan, medan övriga statliga vägar omfattas av länsplanen. På det kommunala vägnätet där de är väghållare kan kommuner bygga cykelvägar själva eller söka statlig medfinansiering upp till 50 procent. En generell finansieringsprincip i länet är att kostnaden för nya regionala cykelvägar delas lika mellan länsplan och kommun. För särskilt viktiga objekt och av större regional betydelse kan länstransportplanen stå för en större del av finansieringen.

Utbyggnadsprincip följer i stort en fyrstegsmodell för att skapa struktur, framförhållning och samordning mellan, kommuner och Trafikverket. Principen syftar till att ge stöd i genomförandet av de cykelvägar som är prioriterade eller nya cykelvägar och tydliggöra förväntningar i planeringsprocessen.

- **Åtgärdsvalsstudie (ÅVS):** Ett första steg där behov, möjligheter och mål prövas. För de prioriterade cykelvägarna bedöms ÅVS redan vara genomförd. Övriga objekt eller nya behov studeras var för sig eller i grupp. För nya cykelvägar genomförs ÅVS av kommunen.
- **Avsiktsförklaring:** Upprättas 3–5 år innan möjlig byggstart och markerar viljeinriktning mellan Trafikverket och kommun. Upprättandet av avsiktsförklaring blir starten för att kontrollera eller påbörja framtagandet av handlingar så som projektering, tillstånd, tidsplanering, avtal, finansieringsfördelning med mera. Initiativet till avsiktsförklaring bör i första hand komma från kommunerna. (En förutsättning för Trafikverket att upprätta avsiktsförklaring är att det finns tillräckliga medel för åtgärden.)
- **Avtal:** Tecknas 1–3 år före byggstart och fastställer det konkreta genomförandet och finansieringen.
- **Utbyggnad:** När planering och avtal är klara beslutas om byggstart och åtgärden kan genomföras av Trafikverkets entreprenad.

Kostnadsuppskattning av cykelvägar

Vid uppskattningar i tidigt skede finns en stor osäkerhet kring kostnader, vem är väghållare, hur är de geologiska förutsättningarna, vilket underarbete krävs, påverkas befintlig väg, finns natur, och kulturvärden som måste beaktas, kan enskilda vägar med statsbidrag nyttjas, kan åtgärden genomföras med byggdeväg etc. En del av dessa frågeställningar kan få svar när en ÅVS genomförs, vilket har genomförts för de 34 prioriterade cykelvägarna. Efter det att avsiktsförklaring upprättats och innan avtal skrivs behövs vanligtvis djupare studie göras för cykelvägen som ska byggas för att få fram mer exakta kostnader. När cykelplanen togs fram genomfördes schablonberäkningar utifrån en kostnadsuppskattning på 3 500 kr/meter cykelväg.

Från 2016 till idag har det skett en stor kostnadsutveckling i samhället vilket gör att även de projekt som Trafikverket ska genomföra har blivit betydligt dyrare. För att uppskattad kostnad i tidigt skede, vilket denna plan baserar uppgifterna på, har den ursprungliga uppskattningen räknats upp med 50 procent för åtgärderna. För att genomföra och bygga de cykelvägar där planering har inletts måste länstransportplanen, med den nya kostnadsuppskattningen, prioritera minst 75 miljoner kr och för att genomföra samtliga kvarvarande cykelvägar måste minst 230 miljoner kr prioriteras.

I Länstransportplanen 2018 – 2033 dvs samma år som Cykla i gröna Kronoberg var klar prioriterades cirka 50 miljoner kronor till cykelvägsutbyggnad. I Länstransportplanen för 2022–2029 prioriterades 75 miljoner kr och i denna plan för 2026–2037 prioriteras 167 miljoner kronor. Med utgångspunkt från finansieringsprincipen om att 50 procent av cykelvägarna ska medfinansieras av kommunerna, kan det alltså under perioden byggas cykelvägar för 334 miljoner kronor.

Prioriterade cykelvägsobjekt

I samband med framtagandet av del 2 i cykelstrategin 2016 – "Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt", gjordes en uppskattning av både den kalkylerbara nyttan och den förväntade kostnaden för respektive cykelväg. I tabellerna nedan presenteras dessa objekt i prioritetsordning, uppdelade per kommun, utifrån nyttoberäkningar. Det är dock viktigt att notera att ordningen inte är bindande för utbyggnaden. Den faktiska turordningen påverkas av respektive kommuns finansiella förutsättningar för medfinansiering, liksom av Trafikverkets budgetutrymme.

Planeringsstatus

Nedan följer en sammanställning av status för de prioriterade cykelvägsobjekten, samt ytterligare vägar, dvs nya kandidater, som kommunerna lyft fram i denna planeringsomgång. Under respektive tabell summeras också det kommunerna framfört som svar på frågorna våren 2025.

Statusen för respektive cykelvägsprojekt anges i tabellerna och delas in i följande nivåer:

- ✓ **Reserverat i VP** – Trafikverket har avsatt medel i sin verksamhetsplan. Detta kan ha skett innan detaljerad dialog förts med kommunen om exempelvis avsiktsförklaring.
- ✓ **Planering inledd** – Innebär att Trafikverket och kommunen etablerat kontakt för åtgärden och att underlag tas fram. Arbetet med att upprätta avsiktsförklaring eller avtal har påbörjats.
- ✓ **Genomförs** – Projektet är färdigplanerat och klart för byggnation.
- ✓ **Klar** – Åtgärden är avslutad och årtal för genomförande anges.

Nya kandidater: Under rubriken har de cykelvägar som kommunerna lyft fram i förarbetet till Länstransportplanen sammanställts. Det ska endast ses som en brist/behovs inventering. Prioriteringen av medel i denna plan utgår från att fortsätta planering och byggnation av de 34 cykelvägarna. Om synnerliga skäl föreligger kan dock avsteg göras, det förutsätter dock att berörd kommun tar fram underlag och ÅVS för cykelvägen.

Alvesta

Vid kartläggningen av brister redovisade Alvesta kommun sammanlagt cirka 35 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 7 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Al 11		Lv 619/Lv 126 Alvesta-Blädinge; Hagav-Lv 635	Etapp 1 och etapp 2 med Alternativ 1	920	4,5
Al 13		Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding	Alternativ 1	5 100	9,8
Al 19	TrV reserverat i VP	Lv 738 Moheda; sporthall-V. Järnvägsg.		1 200	6
Al 20		Lv 610 Vislanda; Olvågen-Kyrkog		450	3
Al 35		Rv 23 Passage väg 23 - Huseby	Alternativ 1	2 200	8,3
Al 15	TrV reserverat i VP	Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen		2 400	10,5
Al 45		Lv 707 Alvesta-Gemla		5 400	28,5

Kommentar våren 2025: Cykelvägarna enligt cykelplanen är fortsatt aktuella.

Nya kandidater:

- Lekarydsvägen; Handelsområdet till Hpl Lekaryds vsk

Lessebo

Vid kartläggningen av brister redovisade Lessebo kommun sammanlagt cirka 7 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Le 7		Rv 25 Hovmantorp - Lessebo; Centralg-Industrig			18–43
Le 1	Klar 2024 Tot. 11 Mkr	Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation		1 600	
Le 5	Avbrutits	Rv 25 Lessebo; Tunnel under rv 25		25	

Le 7 ska finansieras via Nationellplan. Le 5 har avbrutits p.g.a. allt för stora svårighet att komma under Rv 25 vid den aktuella platsen. I stället har hastighetsdämpande tätortsåtgärder vid platsen genomförts. Utöver dessa åtgärder i Lessebo kommun planeras att inom ramen för den namngivna åtgärden ”Lv 834 Hovmantorp, korsning med järnväg” ska åtgärder som förbättra för cyklister också att genomföras inklusive Centralgatan från järnvägsstationen till Fabriksgatan i Hovmantorp.

Kommentar våren 2025: Lessebo vill att RV 25 byggs så att cykelvägen mellan orterna kan byggas.

Nya kandidater:

- Gång- och cykelväg utmed gamla järnvägsbanken mellan Lessebo och Kosta
- Gång- och cykelbro över RV 28 vid utveckling av västra Kosta

Ljungby

Vid kartläggningen av brister redovisade Ljungby kommun sammanlagt cirka 27 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 5 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Lj 119	Klar 2023 Tot. 3,2 Mkr	Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron		1 600	
Lj 109	Planering har inletts	Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker		8 000	40,5

Lj 108	Genomförs 2026–27	Lv 555 Mjälens badplats-Hovdinge		9 800	42,8
Lj 102		Angelstad-Ljungby; Banvallsleden		9 200	27
Lj 124		Lv 599 Agunnaryd-Lidhem (väg 124)		2 500	13,5

Kommentar våren 2025: För Lj 124 kommunen anser att bygdeväg bör övervägas på sträckan för att möjliggöra snabbare genomförande till lägre kostnad. Lj 102 är fortfarande aktuell, men har pausats på obestämd tid då överenskommelse med berörd markägare på del av sträckan inte har kunnat träffas.

Nya kandidater:

- Lv 618 Åby-Åbyskolan (Ev. bygdeväg)
- Hamneda-Hamneda vägsäl (ev. kan en del vara bygdeväg)
- Lidhult Järnvägsgatan/Unnarydsvägen
- Sickinge, passage över/under väg 25
- Vrå-Bjerseryds vägsäl (Ev. bygdeväg)
- Cykelbro över E4 norr om trafikplats Ljungby S

Markaryd

Vid kartläggningen av brister redovisade Markaryds kommun sammanlagt cirka 19 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 5 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
MA 2		Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120	Alternativ 1	2 100	3,5
MA 7	TrV reserverat i VP	Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Lagastigsgatan		620	2,3
MA 4	Klar 2021 Tot. 6,5 Mkr	Lv 520 Strömsnäsbruk; Vallv-Bäckv	Alternativ 1	1 900	
MA 3		Lv 520 Timsfors - Strömsnäsbruk; Bokhultsv-Vallv	Fördjupad ÅVS	8 600	18–45
MA 1		Lv 520 Timsors norra; Barkv-Bokhultsv	Alternativ 1	1 100	9

Kommentar våren 2025: --

Nya kandidater: --

Tingsryd

Vid kartläggningen av brister redovisade Tingsryds kommun sammanlagt cirka 7 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Ti 2	Klar 2023 Tot. ??Mkr	Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Höns-hyltefjorden	Fördjupad ÅVS	240	
Ti 5		Tingsryd-Konga <i>Tillhör inte det statliga vägnätet.</i>		8 400	6
Ti 9	Genomförs 2025	Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen		1 400	5

Kommentar våren 2025: För Tingsryds del behövs en uppdatering av aktuella och prioriterade cykelvägar. Sedan dessa åtgärdsförslag togs fram har Tingsryds kommun antagit en kommunal cykelplan (2022) där en lång rad åtgärdsförslag jämförts i en prioriteringsmodell som resulterat i en prioriteringslista. Det endast Ti 9 som fortsatt bör ses som aktuell.

Nya kandidater:

- (Lv. 648) Ryd objekt nr 4 – Storg, 1 400 m (Är detta Ti 4 ?)

- (Lv. 797) Ygden – Växthustippen, 510 m
- (Rv. 27) Överfart väg 27, Kvarnamåla, 220 m
- (Lv. 122) Linneryd – Korrö (kombination med enskilda vägar), 1 630 m
- (Lv 797) Linneryd – Bredebäckshult, 1 850 m

Uppvidinge

Vid kartläggningen av brister redovisade Uppvidinge kommun sammanlagt cirka 13 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 4 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Up 6		Lv 969 Åseda; Västrav-Älgultsv		1 000	5,3
Up 2	TrV reserverat i VP	Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog		1 700	9
Up 1		Lv 930 Lenhovda; Vallg-Uppvidinge-sjön		210	1,1
Up 4		Lv 946 Alstemo; Alsterv-Nygatan		75	0,8

Kommentar våren 2025:

Nya kandidater 2025:

- Lenhovda – trafiksäker överfart för gående och cyklister som korsar väg 27/31 i Lenhovda, i form av cirkulationsplats eller gång- och cykeltunnel.
- Lenhovda – Oskarshamnsvägen från Storgatan till befintlig cykelväg vid Lenhovdassjön. Detta innebär att den tidigare prioriterade sträckningen längs Oskarshamnsvägen mellan Vallgatan och Lenhovda sjön förlängs mellan Vallgatan och Storgatan.
- Älghult – cykelväg föreslås längs Högsbyvägen hela vägen från korsningen med Åsedavägen till badplatsen, vilket innebär en förlängning av tidigare prioriterad sträcka
- Cykelväg mellan Lenhovda och Marhult

Växjö

Vid kartläggningen av brister redovisade Växjö kommun sammanlagt cirka 19 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 4 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Vä 5		Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp	Alternativ 1 Ettapp 1	9 500	19,5
Vä 2		Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö		5 900	30
Vä 3		Lv 682 Tävelsås-Växjö	Alternativ 1	7 300	28,5
Vä 6	TrV reserverat i VP	Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25		500	4,5

Kommentar våren 2025: Växjös objekt i den regionala cykelvägplanen är fortfarande aktuella. Vill inte tillföra mer objekt utan fokusera på att genomföra dessa fem utvalda. Cykelvägen mellan Växjö-Alvesta har hög prioritet

Nya kandidater 2025:

Älmhult

Vid kartläggningen av brister redovisade Älmhult kommun sammanlagt cirka 5 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Äl 2		Lv 600 Liatorp - Eneryda; enskild väg - Björkholmsv	Alternativ 2	6 700	19,5
Äl 6	Klar 2022 Tot. ??Mkr	Lv 120 Delaryd-Göteryd; Delarydsv (Lv 586) - Bankvägen	Etapp 1	450	2
Äl 1		Lv 600 Diö-Möckeln Totalt 9 000 m			
	Planering har inletts och avbrutits	Etapp 1 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln (Möckeln-Kansliet)		2 500	32,5
	Planering har inletts och avbrutits	Etapp 2 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln (Kansliet-Stebrohults kyrka Exkl. bro över järnvägen.)		1 900	32,5
		Etapp 3 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln (Stebrohults kyrka – Diö)		2 400	13,5

Kommentar våren 2025: Medel till cykelvägar bör läggas till en bidragspott där kommunerna själva kan söka, bygga och genomföra. Det är mer kostnadseffektivt än att dessa cykelvägar hanteras av Trafikverket på grund av de projekten ofta är kostnadsdrivande. Älmhults kommun önskar en cykelväg mellan Diö och Möckeln men har pausat åtgärden pga. den planerade kostnaden blivit för hög.

Nya kandidater:

LV 592 Bökhult – Hökhult

Till innehållsförteckning

5.5 Resvaneundersökningar

En resvaneundersökning (RVU) tar reda på både hur resandet och hur efterfrågan på resandet ser ut. I takt med att boende och arbetsplatser växer eller minskar krävs det bra kunskap om resvanor för god trafikplanering och service till resenärerna. Data om resvanor är av stor vikt för utveckling av infrastruktur och trafikutbud, för trafiksäkerhetsarbetet men även för forskning och utveckling kring människors resande och kommunikationsmönster. Resvaneundersökningar kan se ut på många olika sätt beroende på vad beställaren vill ha för information och vilka frågeställningar som ska besvaras. Frågorna som ska besvaras handlar om människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna utförs, vilka färdssätt som resenären väljer samt vad som är syftet/ärendet för den valda resan.

Resultaten från tidigare och pågående RVU har varit ett viktigt kunskapsunderlag i arbetet med Länstransportplanen. De har bidragit till att identifiera resmönster, flaskhalsar och utvecklingsbehov – särskilt vad gäller cykling, kollektivtrafikens attraktionskraft och behov av infrastrukturförbättringar för vardagsresandet. RVU-resultaten från Resgrönt projektet har bekräftat att bilen fortsatt är dominerande, särskilt på landsbygden cirka hälften reser bil till arbete – vilket understryker att vägnätet fortsatt är nödvändigt. Det pekar dock på att prioriteringar bör fokusera på funktionalitet och säkerhet snarare än kapacitetsökning, med åtgärder som mötesseparering, säkra korsningar, smärre breddningar. Informationen har därmed utgjort en grund vid prioriteringen av åtgärder.

Under 2024 och 2025 har en resvaneundersökning genomförts i Kronobergs län med hjälp av Kollektivtrafikbarometern. Det är en branschgemensam resvane- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Inom Kollektivtrafikbarometern finns en modul RESKOLL som använts för att genomföra resvaneundersökningen. Länets kommuner har fått ett erbjudande att köpa till extra svar utöver ett grundutbud, vilket Växjö kommun och Uppvidinge kommun har nappat på. Resultatet från RVUn kommer att vara klart i slutet på juni 2025 och därefter kommer resultat infogas i slutversionen av länstransportplanen.

Andra resvaneundersökningar som genomförts tidigare

- **RVU 2012** En större resvaneundersökning för sydöstra Sverige genomfördes 2012 på uppdrag av Trafikverket, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland, Region Blekinge, Regionförbundet Kalmar samt Västman och Kalmar kommun. Alla typer av resor var inkluderade i undersökningen vilket innefattar studie och arbetspendling, resor i tjänsten och fritidsresor. Syftet med Resvaneundersökningen var att ge en uppdaterad kännedom om resvanorna regionalt och interregionalt. Alla typer av resor är inkluderade i undersökningen vilket innefattar studie och arbetspendling, resor i tjänsten och fritidsresor. Resultatet av resvaneundersökningen visar att i hela Småland, Blekinge och Öland görs 1,8 miljoner förflyttningar under ett genomsnittligt dygn. I den sydöstra regionen som är det aktuella området är siffran ca 1,4 miljoner.
- **Resgrönt** Under 2018 – 2023 genomfördes resvaneundersökningar bland de deltagande organisationerna i ResGrönt projektet. Nedslag från undersökningen 2023 visar att; 64 % bor på kortare avstånd än 10 km från sin arbetsplats. Var tionde anställd bor mindre än 3 kilometer från arbetet och reser i bil. 70 % av de som reser i bil i dag vill vara med på en testaktivitet som förändrar deras resvanor.

Till innehållsförteckning

6 Förutsättningar och ambitioner

I kapitlet ges beskrivning av specifika förutsättningar för Region Kronobergs samt ambition och ställningstagande kopplade till länstransportplanen och som inte återges i regionens styrande dokument. Kapitlet bidrar också en motivering till de prioriteringar som läggs fast i denna länstransportplan 2026–2037. Viktiga regionala förutsättningar och ambitioner är:

6.1 Regionförstoring- och förstärkning	Beskrivning av stråkbyggden Kronoberg samt länets stora inpendling.
6.2 De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg	Även om Kronoberg är ett tydligt stråk län, är länets mindre vägar viktiga för invånare och för näringslivets utveckling.
6.3 Mobility management	I kapitlet ges en sammanfattning över Kronobergs arbete med Mobility management.
6.4 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar	Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige har infrastrukturens positionspapper och de sydsvenska prioriteringarna uppdaterats för planeringsomgången 2026–2037.
6.5 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge	I kapitlet sammanfattas viktiga slutsatser från den uppföljande OECD-rapporten från 2018 med relevans för infrastrukturplaneringen.
6.8 Transportsystemets roll i civilt försvar och Sveriges NATO-medlemskap	Kapitlet tar kortfattat upp infrastrukturens betydelse i förhållande till förändringarna i det säkerhetspolitiska läget.

6.1 Regionförstoring- och förstärkning

För att nå en balanserad utveckling i hela länet i enlighet med den regionala utvecklingsstrategin Framtidens Kronoberg i världen första långsiktiga prioritering (*Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och artaktivitet*), finns det skäl att främja regionförstoring och regionförstärkning. Givet den ökade koncentrationen till städer har diskussionen kommit att handla om hur vi i framtiden kan främja en hållbar utveckling både i större och mindre orter. Ett svar är en ökad rörlighet, en regionförstoring, där orter drar nytta av varandra. Men det handlar också om att skapa attraktiva orter, platser och verksamheter, det vill säga att bidra till täta dynamiska miljöer vilka fungerar som magneter och därigenom drar till sig kunskap, kapital/näringsliv, och kreativa individer vilket bidrar till en förstärkning av regionen, så kallad regionförstärkning.

För att uppnå en långsiktigt hållbar regionförstoring och -förstärkning måste det finnas en klar koppling mellan infrastrukturåtgärder, investeringar och trafikering. Det är angeläget att skapa förutsättningar för

lokalt och regionalt anpassade trafik- och transportlösningar med intermodalitet, det vill säga byte från ett trafik- och transportslag till ett annat. Näringslivets utveckling och tillgången till service är de kanske enskilt viktigaste faktorerna för att åstadkomma en vidgad geografi för invånarna i en region. Tillväxten hos företagen i regionen är beroende av snabba och bekväma personresor, men också tillförlitliga och effektiva transporter av gods. För att uppnå detta och säkerställa både bekväma och säkra person- och gods-transporter, uppnå regionförstoring till fördel för arbetsmarknadsförstoring samt för att säkerställa näringslivets behov av arbetskraft, krävs infrastruktuursatsningar i stråk. Dessa stråks betydelse stärks än mer när man jämför dem med länets pendlingsstruktur som även de utgör de ”tunga” pendlingsstråken i Kronobergs län.

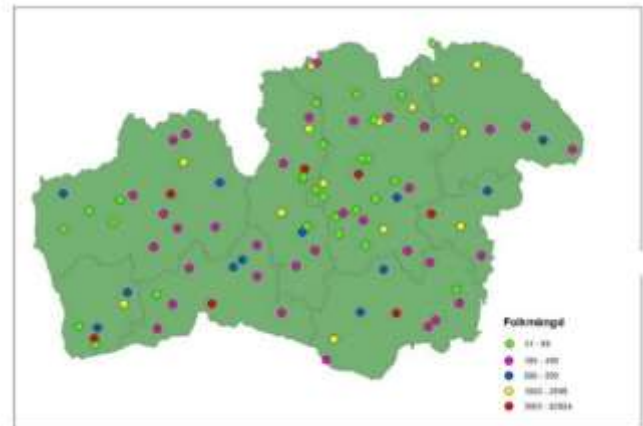
Stråkbygden Kronoberg

Kronobergs län är beläget mitt i Sydsverige och med en total yta av 8 424 km² (inkl. sjöar) ligger Kronoberg på 14:e plats överstorlek på län i Sverige. Med en befolkning på drygt 203 351 invånare (dec 2024) är Kronoberg det 4:e minsta länet. Kronoberg ligger i mitten över antalet invånare per kvadratkilometer, med sina 24 invånare/km² är Kronoberg dock bland de minsta i Sydsverige. Från Öster till väster har länet en sträcka av ca 16 mil och från norr till söder en sträcka av ca 10 mil.

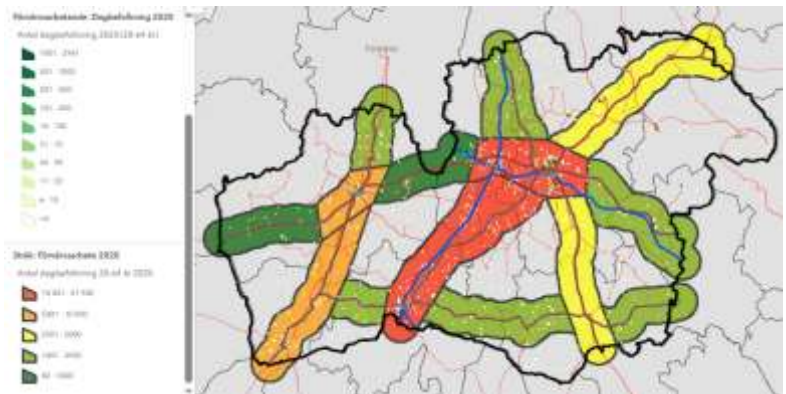
Kronobergs län har glesa strukturer och benämns ofta som en glesbygd. Tillsammans med Kalmar, är Kronoberg det glesaste länet i södra Sverige. Samtidigt är kopplingen mellan olika orter i Kronobergs län, och till orter utanför länet, stark. Länet genomkorsas av en stambana, en europaväg och flertalet riksvägar, och beroende på var i länet man befinner sig finns flera Sydsvenska större regionala centrumstäder – Malmö, Lund, Helsingborg, Karlskrona, Kalmar, Halmstad och Jönköping – inom en rimlig pendlingstid. Kronoberg har en tydlig stråkstruktur där 85 procent av människor bor utmed stråken och 91 procent arbetar i stråken. Kronoberg kan mer benämnas som en stråkbygd. I stråken ligger också de 11 stationsorterna som underlättar förbindelsen mellan orter både i och utanför länet.

Stråk

Kronoberg har inte ett huvudstråk genom länet. Länet genomkorsas av ett nät av vägar och järnvägar av betydelse för person- och godstrafik. Utgångspunkten för nätet är länets ortsstuktur. Även ur ett sydsvenskt perspektiv genomkorsas länet av ett nät av vägar och järnvägar. Ur det nationella (och internationella) perspektivet är nätstrukturen inte lika tydlig och här dominerar stråk i nord-sydlig riktning av E4 och Södra stambanan.



Figur: Glesbygden Kronoberg 8 kommuner, 48 tätorter, 24 inv./km²





Flöde av persontågtrafik på järnvägsnätet under ett medelårsdygn (till vänster) och trafikflöden på det övergripande vägnätet (europavägar och riksvägar) samt färjeleder (till höger). Källa Ramböll, 2020. Systemanalys för Sydsverige 2020

Där trafikflödena är som störst återfinns de viktiga stråken genom länet. I den Sydsvenska systemanalysen från 2020 identifierades ett antal viktiga stråk. Persontransportstråken definierades utifrån en sammanvägd bedömning avseende befintliga trafikvolym och funktionen att binda samman tillväxtmotorer och kärnor. Godstransportstråken är definierade utifrån en sammanvägd bedömning av befintliga godstransportflöden, större basindustrier, främst inom skogsnäringen, samt de system av hamnar och terminaler som utgör noder i hanteringen av enhetsberett gods (container och trailer).

I den Sydsvenska systemanalysen och i Trafikverkets underlag om nämns viktiga stråk, men det finns ingen exakt definition eller numrering av stråken. Följande stråk är dock identifierade och av betydelse för Kronoberg:

Nord-sydliga stråk:

1. Stråket utgörs i huvudsak av E4 (genom hela södra Sverige), samt Södra stambanan.
2. Baltic-Link-stråket, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg
3. 23:an stråket sträcker sig från Malmö/Lund via Älmhult och Växjö till Linköping. Till stråket kan även här också Södra stambanan inkluderas.
4. 37:an stråket sträcker sig från Växjö via Åseda till Oskarshamn

Öst-väststråk:

1. Öst-väst stråket utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt riksväg 15 "Tvärleden" från Karlshamn till Halmstad via Olofström-Lönsboda-Osby- Markaryd-Knäred-Veinge. I detta stråk ingår också Sydostlänken och Markarydsbanan. Till Öst-väststråket kan också inkluderas...
2. Lv 120 som sträcker sig från Nybro via Tingsryd, Älmhult till Traryd.

Pendlingslänet Kronoberg

Kronoberg är ett pendlings län, 2023 var det dagligen 21 127 personer som pendlade in eller ut från länet. För att ta sig till sin dagliga sysselsättning från sin bostadsort var det 13 024 personer som pendlade in i länet och 8 103 personer som pendlade ut från länet. Kronoberg har alltså ett positivt pendlingsnetto vilket endast kan visas upp i 5 av landets 21 län. Av inpendlarna till Kronobergs län var 2023 38 procent kvinnor och 61 procent män. Av utpendlarna från länet var samma år 39 procent kvinnor och 61 procent män. Av länets åtta kommuner har fem kommuner ett positivt pendlingsnetto, dvs fler som pendlar in än pendlar ut. Det positiva pendlingsnettot finns i kommunerna Växjö (3 722), Älmhult (1 954), Markaryd (1 645), Uppvidinge (459) och Tingsryd (147). Tre av kommunerna uppvisar ett negativt pendlingsnetto dvs fler som pendlar ut än pendlar in. Det negativa pendlingsnettot finns i kommunerna Alvesta (-1 938), Lessebo (-938) och Ljungby (-340). Uppgifterna är för 2023.



Att Kronoberg och flera av länets kommuner kan upp visa ett positivt pendlingsnetto är både positivt och negativt. Det positiva är att näringslivet kan få kompetensförsörjning till sin verksamhet. Det är också en signal att Kronoberg har ett starkt näringsliv samt att det finns tillräckligt bra kommunikationer för att folk ska välja att pendla till länet. Det negativa är att människor hellre väljer att pendla hit än att bo här, vilket tyder på en brist i boende-attraktiviteten. Detta gör i sin tur att skatteunderlaget tillfaller en annan kommun och region.

	Inpendlare över länsgräns	Utpendlare över länsgräns	Nettopendling
Stockholms län	125 782	47 269	78 513 (63 614)
Andel kvinnor/män	40% 60%	41% 59%	
Västra Götalands län	53 998	40 685	13 313 (11 870)
Andel kvinnor/män	41% 59%	41% 59%	
Kronobergs län	13 018 (12 599)	8 045 (7 168)	4 973 (5 431)
Andel kvinnor/män	38% (38%) 62% (62%)	39% (36%) 61% (64%)	
Jönköpings län	13 507	11 814	1 693
Andel kvinnor/män	39% 61%	37% 63%	

Tabell: Pendling över länsgräns för län med störst nettoinpendling 2023 samt uppdelat per kön. Inom parentes anges uppgifter för 2019, dvs vid upprättandet av förra länstransportplanen. Källa SCB.

Kronobergs pendlingsutbyte, det vill säga summan av in- och utpendling, sker i huvudsak med de fem grannregionerna, Skåne, Jönköping, Kalmar, Blekinge och Halland, men det finns också ett betydande pendlingsutbyte med Stockholm och Västra Götaland. Det största pendlingsutbytet har Kronoberg med Skåne. Mellan de båda länen rör sig dagligen nästan 7 000 personer, vilket är en minskning med 1 procent sedan 2018. Ökning i antalet pendlingsrörelse har skett till Jönköping med 7 procent, Blekinge med 15 procent, Halland med 17 procent och Kalmar med 4 procent mellan 2018 till 2023.

Även till de båda storstadsregionerna Västra Götaland och Stockholm finns en betydande pendling. Under perioden 2018–2023 har pendlingen till Västra Götaland minskat med 2 procent och till Stockholm har den ökat med 16 procent.

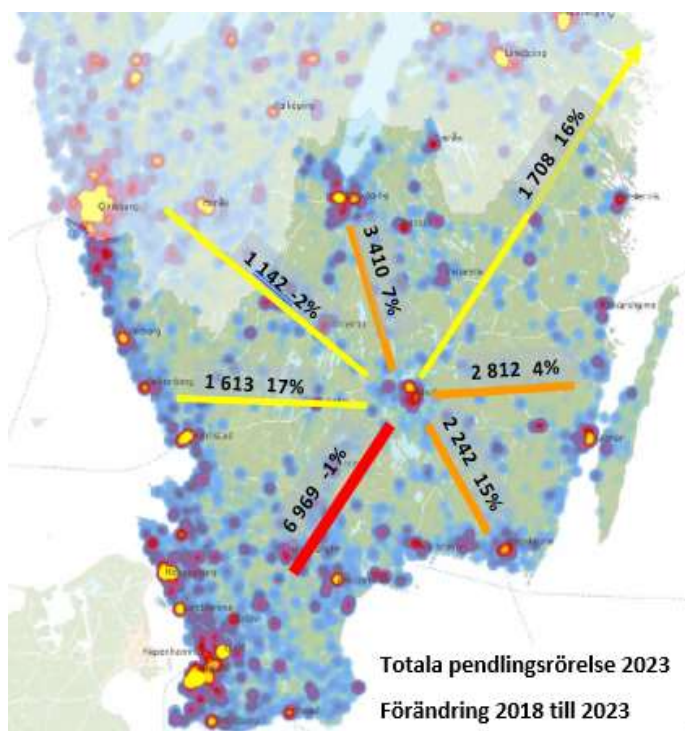


Bild: Total pendling mellan Kronoberg och de sex sydsvenska länen 2023 samt förändringen mellan 2018 och 2023.

LA-region

Lokal arbetsmarknadsregion, LA-region, är en indelning av Sverige i lokala arbetsmarknadsregioner som funnits som statistiskt begrepp sedan 1990. Tidigare och från 1960-talet användes begreppet arbetsmarknadsregion, A-region. SCB ansvarar för att ta fram underlag. Regionförstoring innebär att LA-regioner växer samman när arbetspendlingen mellan kommuner som tidigare ingått i olika LA-regioner överstiger en viss nivå. Till följd av regionförstoringen har antalet LA-regioner minskat från 187 år 1970 till 82 år 2005 och till 69 år 2019.

Enligt SCB:s statistiska kriterier ställs två krav för att en kommun ska bilda centrum i en LA-region:

- Andelen av de förvärvsarbetande som arbetspendlar till andra kommuner får inte överstiga 20 procent.
- Andelen utpendlare till någon annan enskild kommun får inte överstiga 7,5 procent.

Om dessa två villkor är uppfyllda anses kommunen vara självförsörjande med arbetstillfällen och får utgöra centrum i en LA-region. Övriga kommuner förs till den kommun mot vilken den största utpendlingen är riktad. För att inte LA-regionerna ska bli orimligt stora tillåts maximalt två länkar mellan den enskilda kommunen och den kommun som bildar centrum i LA-regionen.

Utifrån statistik från år 2020 består Kronoberg av tre LA-regioner vilka är Växjö, Ljungby och Älmhult. Tabellen nedan visar en av de två kriterierna för LA-regioner, vilket är utpendling över kommungräns uppdelat mellan män, kvinnor och totalt. Lessebo och Alvesta är de två kommuner i Kronoberg som har störst utpendling. I Lessebo är det betydligt fler män än kvinnor som pendlar ut. Kommunen uppvisar också den största skillnaden mellan män och kvinnor vad gäller utpendling i Kronoberg. Kommunerna med minst skillnad mellan män och kvinnor i utpendling är Uppvidinge och i Markaryd. Sedan 2015 har Älmhult närmast sig gränsen för att upphöra som centrum för en arbetsmarknadsregion och inrymmas under en annan (Växjö). För övriga kommuner är det ingen större skillnad mellan de två perioderna. Rödmarkerade i tabellen är kommuner där utpendlingen är större än 20 procent. Under 20 procent klassas orten som en egen arbetsmarknadsregion.

Utpendlare över kommungräns	Män	Kvinnor	Män och kvinnor	Differens kvinnor och män
0760 Uppvidinge	24% (26 %)	24% (24 %)	24% (25 %)	0% (1,5 %)
0761 Lessebo	52% (51 %)	42% (44 %)	47% (48 %)	10% (7,6 %)
0763 Tingsryd	29% (30 %)	26% (28 %)	28% (29 %)	3 % (2,5 %)
0764 Alvesta	46% (44 %)	44% (43 %)	45% (43 %)	3% (0,9 %)
0765 Älmhult	20% (19 %)	16% (15 %)	18% (17 %)	4% (3,9 %)
0767 Markaryd	23% (23 %)	23% (25 %)	23% (24 %)	0% (-2,0%)
0780 Växjö	18% (19 %)	13% (13 %)	15% (16 %)	5% (5,9 %)
0781 Ljungby	19% (17 %)	15% (14 %)	17% (16 %)	5% (3,5 %)

Tabell: Andel av kvinnor/män av de sysselsatta som pendlar över kommungräns 2020 och inom parentes 2015. Rödmarkerade är orter där utpendlingen är mer än 20 procent. Under 20 procent klassas orten som egen arbetsmarknadsregion.

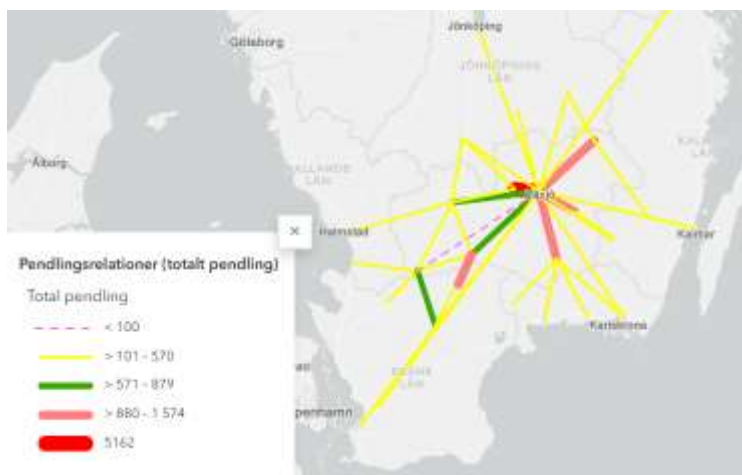


Bild: Total pendling in- och utpendling från Kronobergs åtta kommuner 2020.

Pendlingen skiljer sig avsevärt mellan kommunerna. Detta bör inte vara någon nyhet med tanke på geografi samt skilda förutsättningar och storlek. Växjö kommun har den mest omfattande inpendlingen vilket kan kopplas till Växjös betydelse som regioncentra och med en betydande arbetsmarknad. Till Växjö pendlar en betydande del av övriga kommunernas pendlare. Växjö står även för den största utpendlingen. Nettopendlingen i Växjö kommun är dock den högsta i länet. Älmhults kommun har också en relativt hög netto-pendling vilket till stor del kan härledas till IKEA som stor och attraktiv arbetsgivare. Alvesta har en relativt hög in- och utpendling, vilket kan bero på när-

heten till Växjö, men eftersom utpendlingen är mer omfattande har kommunen ett negativt pendlings-netto. Markaryd- och Älmhults kommun har en högre in- och utpendling mot Skåne och Halland. Tingsryds kommun har en större pendling till och från Blekinge.

Boende och arbete i stråkbbygden

Utvecklingen av bebyggelsestrukturen spelar en avgörande roll för möjligheterna att skapa ett hållbart samhälle. Var vi bor, arbetar, studerar och har tillgång till service påverkar direkt hur vi reser – och därmed behovet av infrastruktur. Genom transportsnål samhällsplanering, där tät och funktionsblandad bebyggelse planeras i närhet till kollektivtrafik, kan transportbehovet minska samtidigt som tillgängligheten ökar. Här har järnvägen särskilda styrkor. Den är energieffektiv, har låg klimatpåverkan och hög kapacitet, vilket gör den särskilt väl lämpad att fungera som ryggrad i ett hållbart transportsystem.

Region Kronoberg bedriver sedan länge ett framåtsträvande arbete för att knyta samman infrastrukturutvecklingen – särskilt järnvägens – med den regionala bostadsutvecklingen. Redan på Regionförbundet södra Smålands tid har regionen varit drivande i att utveckla järnvägsnätet med fler stationer och ökad tillgänglighet. I början av 2000-talet fanns endast fem stationsorter med tågstopp i länet – idag är antalet mer än fördubblat, till elva. Genom dessa nya stationer har inte bara förbindelserna inom Kronoberg förbättrats, utan också länets koppling till Sydsveriges övriga cirka 165 järnvägsstationer.

För att ytterligare stärka och synliggöra potentialen i stationsnära utveckling tog Region Kronoberg 2019 fram rapporten *”Stationsorter som regional resurs”*. Med den vägledande devisen ”tänk tåg – kör buss” lyfter rapporten fram 14 strategiska stationsorter: dels de 11 orter som har järnvägsstation, dels Ljungby, Tingsryd och Åseda som har goda bussförbindelser. Dessa orter utgör viktiga knutpunkter i länets transportnät och fungerar som regionala noder för sina omlandsområden. Genom att samordna infrastruktur, kollektivtrafik och samhällsplanering kan stationsorterna bidra till hållbar tillväxt och stärka Kronobergs position i Sydsverige – som ett län där effektiva kommunikationer binder samman människor, orter och regioner.

Bostadsutvecklingen i stationsorterna är avgörande för att lyckas med målet om ett mer hållbart transportsystem. 2020 bodde närmare 46 000 invånare och omkring 35 000 arbetsplatser inom en kilometers radie från en station. Att fortsätta utveckla dessa orter – genom samspel mellan trafikförsörjning, bostadsplanering och näringslivsutveckling – är en viktig pusselbit för att skapa fler hållbara resmöjligheter med en attraktiv kollektivtrafik där det är möjligt. Samtidigt behöver transportsystemet fortsatt erbjuda god tillgänglighet även för dem som inte har något alternativ till bilen. Det handlar om att erbjuda valfrihet och funktionella lösningar som fungerar för olika delar av länet.

Station	Inv. inom 1 km från station 2024	Andel inom 1 km 2024	Arbetsplats inom 1 km från station 2023	Andel inom 1 km 2023
Alvesta	4 160	46%	2 014	53%
Diö	396	28%	247	46%
Gemla	899	84%	228	80%
Hovmantorp	1 926	60%	339	75%
Lammhult	1 459	93%	397	56%
Lessebo	1 178	41%	645	62%
Markaryd	3 422	68%	3 422	72%
Moheda	1 520	83%	565	87%
Vislanda	1 536	87%	740	72%
Växjö	9 475	13%	13 812	32%
Älmhult	5 236	48%	5 384	62%
Ljungby	7 443	46%	4 730	49%
Tingsryd	2 034	65%	1 603	68%
Åseda	2 362	90%	1 779	65%
Summa:	45 850	32%	35 291	44%

Tabell: Antal invånare som bor inom en kilometer från stationen och andelen av boende i tätorten för 2024 samt antalet som har sin arbetsplats inom en kilometer från stationen och andelen arbeten i förhållande till totalt antal arbetande i tätorten för 2023.

Till innehållsförteckning

6.2 De "smala" vägarna viktiga för Kronoberg

Landsbygden utgör en stor del av Kronobergs län – cirka var femte invånare bor utanför en tätort. För att ta tillvara på landsbygdens potential krävs inte bara fungerande service i form av butik, drivmedel och offentlig verksamhet, utan också en tillgänglig och säker infrastruktur. I ett glest län ställs höga krav på planering, prioritering och samverkan.

Det lågtrafikerade vägnätet har en avgörande funktion – både för boende, arbetspendling och för näringslivets transporter, särskilt inom skogs- och lantbruk. För tunga transporter är tillräcklig bärighet en förutsättning. Samtidigt är det ofta svårt att motivera investeringar i dessa vägar utifrån traditionella kostnadsnyttoanalyser, eftersom trafikvolymerna är låga.

Under många planperioder har en samverkansmodell tillämpats, där statliga bärighetsmedel från den nationella planen har kombinerats med regionala medel från länstransportplanen som finansierar bland annat breddning. Breddning och bärighetsförstärkning har därmed kunnat samordnas, vilket gett stor effekt till relativt låg kostnad. Utmaningen framåt är att säkerställa fortsatt effektiv samverkan mellan regional och nationell planering – trots att åtgärderna ofta ligger på olika budgetposter och styrs från olika delar av Trafikverkets organisation.

Kartläggning av smala vägar

För att kartlägga bristerna på det smala vägnätet i Kronobergs län gav 2014 Regionförbundet södra Småland ett uppdrag till Trafikverket. Inventeringen var ett första steg i en kommande åtgärdsvalsanalys. Kartläggningen skulle ta sin utgångspunkt i de kriterier för breddning av smala vägar som arbetades fram som underlag till länstransportplanen 2004–2015, se ruta. Syftet var att få fram de mest prioriterade vägarna att åtgärda i respektive grupp samt ge en kostnadsuppskattning.

Från kartläggningen framkom att det statliga vägnätet i Kronobergs län har en sammanlagd längd av ca 360 mil. På dessa större vägar går en betydande del av resorna och transporterna inom länet. Nära 40 % av trafikarbetet som sker på statlig väg i länet utförs på motorväg, motortrafikled eller 2+1-väg, som endast utgör 6 % av vägnätet. Ytterligare 47 % av trafikarbetet utförs på de 30 % av vägarna som utgörs av vanlig landsväg bredare än 6,5 meter. Den övervägande delen av trafikarbetet i länet sker således på det större vägnätet. Cirka 40 % av vägnätet i länet är smalare än 5,6 meter. På dessa smala vägar sker bara ca 4 % av det trafikarbete som sker på länets statliga vägar.

Underlag för prioritering för breddning av smala vägar

A. Viktiga länsvägar med mycket tung trafik, mer än 100 lastbilar/dygn och en vägbredd kring 6 meter. Möten mellan tunga fordon är många och marginalerna är mycket små, om lastbilarna inte skall sänka farten betydligt vid möten. Breddning bör ske till 7 – 8 m.

B. Mindre länsvägar som är viktiga för näringslivets transporter, cirka 20–50 lastbilar/dygn eller mer och en vägbredd kring eller mindre än 5,5 m. Möten mellan tunga fordon kan endast ske vid låg fart om fordon samtidigt kör utanför vägbanan eller vid mötesplatser. Det gäller både lastbil-lastbil som möte med buss (kollektivtrafiken). Även möte mellan lastbil och personbil kan vara problem. Breddning bör ske till 6 - 6,5 m.

C. Mindre länsvägar med få lastbilar och problem vid möten. Genomgående breddning bedöms ej som rimlig, men mötesmöjligheterna bör förbättras med enkla mötesplatser. Detta bedömer vi på Vägverket att det bör normalt kunna inrymmas i bärighetsförstärkningen och inte ta något anspråk av länsplanernas utrymme.

Gemensamt för grupp A och B ovan är att kombinationen stor lastbilsandel och "smal väg" även inverkar negativt på tillgängligheten för arbetspendlingen.

Antal vägar i behov av breddning enligt analysen 2014:

- Analysgrupp A 11 vägar.
 - Väg 120 Göteryd – Älmhult
 - Väg 120 Älmhult – Häradsbäck
 - Väg 120 Holmahult – Länsgränsen

2019–2021 Breddning

- Väg 124 Hjälmabyd – Össjö
- Väg 124 Tjukö – Liatorp
- Väg 126 Fridafors – Ryd
- Väg 520 Timsfors – Alandsköp
- Väg 707 Alvesta – Gemla
- Väg 880 Åby - Borlanda
- Väg 897 Stockekvarn - Rottne
- Analysgrupp B: 7 vägar
 - Väg 530 Nötja – Hamneda
 - Väg 555 Bolmstad – Tanåker
 - Väg 557 Guddarp – Lagan
 - Väg 577 Eneborg – Kimmelsbygd
 - Väg 682 Urshult – Rössmåla
 - Väg 693 Våghult - Frännafälle
- Analysgrupp C: 6 vägar
 - Väg 536 Glamshult – Lidhult
 - Väg 546 Loshult – Odensjö
 - Väg 555 Tanåker – Sandvik
 - Väg 564 Torset – Dörrarp
 - Väg 678 Grimslöv – Sjöby
 - Väg 696 Odenslanda - Rikaby

2010–2013 Breddning

I länstransportplanen från 2018 angavs att kostnaden för breddning under normala förhållanden uppgår till 1500–2500 kr per kvadratmeter, cirka 2,5 miljoner per km. Med uppgifter från denna länstransportplan och för väg 941 Fröseke-Grönskåra ligger kostnaden för breddning på 7,7 miljoner kronor per km.

Prioritering av landsbygdens vägar

Redan i länstransportplan 2018 – 2029 pekade Region Kronoberg specifikt ut att Trafikverket ska vidta standardförbättrande åtgärder på de övriga länsvägarna, vilket är vägar med vägnummer 500–999. Denna prioritering ligger fast även i Länstransportplan 2026–2037. Under perioden prioriteras minst 48 miljoner kronor till pott för mindre investeringar i detta vägnät. Normalt innebär ett utpekande i pott för mindre investeringar att Trafikverket får ansvar att under planperioden genomföra åtgärder som ligger i linje med utpekandet. I ansvaret ligger bl.a. att genomföra åtgärdsvalsstudier, ta fram vägplan, projektering etc. samt att i möjligaste mån samordna standardförbättrande åtgärder med bärighet-, tjälsäkring- och beläggningsåtgärder. Region Kronoberg vill få en bättre återkoppling och bättre transparens kring hur Trafikverket använder medlen för att åtgärda dessa små men viktiga vägar. Mot bakgrund av detta vill regionen att Trafikverket:

- Redovisar ett "bokslut" över hur tidigare medel för mindre investeringar väg har använts
- Tar fram en plan för hur den nya utökade ramen, utöver det som planeringar inletts, ska användas. Focus ska inte ligga på att bredda längre sträckor, vi ser mer att det bör inriktas på åtgärder som säkrare korsningar, smärre breddningar och andra punktsatser

Till innehållsförteckning

6.3 Mobility management

Genom planeringsprocessen som gäller från 1 januari 2013 har metoden med bristanalys och åtgärdsvalsstudier fått en central position i arbetet att utveckla infrastrukturen. Det innebär att val av åtgärder för brister ska analyseras och föreslås utifrån fyrstegsprincipen. I regeringens direktiv till planupprättarna pekas specifikt det ska redovisas ”om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen”. Vidare hänvisas till förordningen (1997:263) i vilken det tydligt framgår att planen får omfatta ”Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur”.

Åtgärder som kan påverka valet av transportefterfrågan brukar samlas under begreppet och metoden *mobility management*. Det finns vanligen två möjliga huvudinriktningar för arbetet nämligen *mobility management i byggskedet* och *förebyggande mobility management arbete*.

1. **Mobility management i byggskedet** syftar till att effektivt hantera störningar under byggtiden, att på kort och eventuellt även lång sikt förändra resandet och att säkra arbetsmiljön. Finansiering av mobility management i byggskedet bör ske genom att medel säkerställs direkt i investeringsobjekten.
2. **”Förebyggande” mobility management** syftar till att skapa högre och bättre nyttjandegrad av befintlig infrastruktur, minska ensamåkandet i bil, öka kollektivresandet (väg och järnväg) och cyklandet på utvalda stråk med potential. Dessa åtgärder kan också med fördel genomföras ”i väntan på” en större investering i infrastrukturen.

I tidigare plan omgångar har regeringen pekat på möjligheten till att genomföra påverkansåtgärder. Kronoberg, liksom flera andra länsplaneupprättare, avsatte medel i planen för att möjliggöra för påverkansåtgärder. Dock visade det sig att Trafikverket som har ett flertal regelverk att följa inte kan finansiera sådana åtgärder via länstransportplanens medel. Region Kronoberg har tidigare prioriterat medel till mobility managementåtgärder, för att visa på regionens beredskap för att genomföra sådana åtgärder. För planperioden 2026–2037 görs dock ingen sådan prioritering. Om Regeringen och Trafikverket tar fram en lösning där medel från länstransportplanen kan användas till Mobility management är Region Kronoberg beredda att göra så.

Region Kronoberg har erfarenheter

Region Kronoberg har lång och gedigen erfarenhet av att arbeta med mobility management – insatser som syftar till att göra det lättare för människor att resa hållbart i vardagen. Redan 2004 etablerades ett av landets första *regionala mobilitetskontor* inom klimatinvesteringsprogrammet KLIMP, som då drevs av Regionförbundet Södra Småland. Mobilitetskontoret fungerade som en strategisk resurs för att stötta kommuner, arbetsgivare och andra aktörer i arbetet med att minska bilberoendet, öka kollektivtrafikens andel och främja cykling och gång – åtgärder som gynnar både klimatet, folkhälsan och framkomligheten.

År 2017 beviljades Region Kronoberg medel från europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) för det treåriga projektet *Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg*. Projektet riktade sig till 15–25 större arbetsplatser i samtliga av länets kommuner och omfattade de flesta typer av resor som en arbetsplats genererar – arbetsresor, tjänsteresor, besöksresor och godstransporter. Syftet var att minska koldioxidutsläppen från dessa resor på respektive arbetsplats. Projektet bidrog till målet om minskad klimatpåverkan inom ramen för Gröna Kronobergs första prioritering: Att utveckla platser, orter, städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra. Det låg även i linje med Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram, särskilt målsättningen om ett ökat resande med kollektivtrafik.

Under 2020 beviljades nya ERUF medel för ett 2-årigt fortsättningsprojekt med start i januari 2021, denna gång inriktad på företag och besöksnäringen i regionen. Till skillnad från tidigare projekt som erbjöd företagen att testa elcykel för arbets- och tjänsteresor, har nu även elfordon tillkommit som alternativ. Detta för att möjliggöra fossilfria transporter på längre sträckor där kollektivtrafik saknas.

Byresan – det finmaskiga vägnätet som resurs för hållbar omställning utanför staden är ett projekt som genomförs med stöd från Vinnova under perioden 2023–2026. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för aktiva transporter och en mer rättvis tillgänglighet på landsbygden och i mindre samhällen. I dag begränsas många människors möjligheter att förflytta sig tryggt mellan platser utanför städerna, främst på grund av bristande infrastruktur för gång och cykel. Projektet utmanar det befintliga systemet och utforskar både de möjligheter som redan finns och de hinder som kan finnas i policy och regelverk. Centrala delar i arbetet är att utveckla och pröva koncepten bygdevägar och byutvecklingsplaner – som verktyg för att skapa levande landsbygder där cykling och andra aktiva resor är naturliga inslag i vardagen. Arbetet sker genom två pilotområden: Lagan och Väckelsång. Som en del av projektet erbjuds även bilister i 8–10 mindre samhällen i Kronoberg att låna elcykel, för att prova på alternativa färd sätt till bilen.

PARSMO – Parking Policies for Shared Mobility är ett europeiskt samarbetsprojekt inom Interreg Europe som pågår 2025–2028. Projektet syftar bland annat till att främja hållbar och delad mobilitet i både städer och mindre samhällen. Region Kronobergs roll är att lyfta perspektiv från mindre orter och

landsbygdsområden. Genom att integrera värden från den gestaltade livsmiljön – som inkludering, hållbarhet och estetik – vill regionen utveckla platser där människor byter färdstätt, till exempel bytor, busshållplatser och pendlarparkeringar. Dessa platser har tidigare ofta utformats utifrån tekniska behov, men inom projektet sätts människan och platsens kvalitet i fokus.

Till innehållsförteckning

6.4 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar

Kronoberg utgör ett nav i södra Sverige. Länets infrastruktur påverkar och påverkas av angränsande län. Invånare och gods rör sig från norr till söder och öster till väster, och omvänt, oberoende av regionala gränser. Ett litet län med åtta kommuner och drygt 200 000 invånare kan inte ensamt påverka och få gehör för åtgärder i den nationella infrastrukturplaneringen. Samarbete i olika former sker med samtliga angränsade län och regioner. Under 2014 inleddes ett samarbete mellan Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Sedan mitten av 2015 ingår även Region Halland och Region Jönköpings län i arbetet. I de sex regionerna bor cirka 2,7 miljoner invånare eller 26% av Sveriges befolkning vilket gör att Regionsamverkan Sydsverige är en kraft att räkna med och en röst att lyssna till. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Utgångspunkt Regionsamverkan Sydsverige är:

Infrastrukturens positionspapper

Utifrån tidigare systemanalyser och gemensamma ställningstaganden tog de sex sydsvenska länen våren 2024 fram en uppdaterad version av sitt gemensamma positionspapper för infrastrukturen: "En välutvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige." Positionspapperet ligger till grund för regionernas gemensamma planering av infrastruktur och föreslås samtidigt utgöra en utgångspunkt för den statliga planeringen. Dokumentet lämnades som svar på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen – det underlag som ligger till grund för regeringens kommande infrastrukturproposition.



Sydsverige har ett strategiskt läge med starka kopplingar till både övriga Europa och de svenska tillväxtregionerna i Mälardalen och Västsverige. Här bor 26 procent av Sveriges befolkning. Tillgång till arbete, bostäder, utbildning, kultur och service förutsätter smidiga kommunikationer. Transportsystemets funktion och utveckling – för både person- och godstransporter – är avgörande för att knyta samman Sydsverige, underlätta vardagsresor och stärka näringslivets konkurrenskraft, inte minst i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar i början av 2030-talet

Regionsamverkan Sydsverige är eniga om följande positioner:

- Nationell och internationell tillgänglighet; Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna med omvärlden stärks
- Sammanknutet Sydsverige Transportsystemet ska stärka integration och sammanhållning i södra Sverige.
- Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter; Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt



Bild: Illustrationer över Regionsamverkan Sydsvertes tre positioner; Nationell och internationell tillgänglighet, Sammanhållt Sydsverte och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar

Utifrån det gemensamma positionspapperet för infrastruktur 2024 ”En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” har de sex regionerna enats om gemensamma utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukturen. Utifrån dessa har regionsamverkan Sydsverte lagt fast gemensamma sydsvenska prioriteringar som är de åtgärder och investeringar som Regionsamverkan Sydsverte anser behöver ingå i den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen.

Regionsamverkans Sydsvertes gemensamma ställningstaganden grundas på att utvecklingen av transportsystemet måste ske utifrån en förutsägbarhet som gynnar samverkan mellan olika aktörer, leda till ett robust transportsystem som fungerar för resenärer och transportköpare samt att arbetsmarknader och företag ska ges förutsättningar att växa. Ställningstagandena är:

- Förutsägbarhet och samverkan för att öka samhällsnyttan
- Stärka arbetsmarknader och stödja tillväxten i hela landet
- Rusta för utveckling av ett robust och pålitligt transportsystem

Gemensamma prioriteringar till nationell plan 2026–2037: Regionsamverkan Sydsverte har enats i gemensamma 23 prioriteringar. Dessa prioriteringar är av största vikt för internationell, nationell och regional utveckling. Av de 23 prioriteringarna ligger sex åtgärder i eller geografiskt nära Kronobergs län, men även åtgärder utanför länet har stor betydelse för länets invånare och näringsliv. De sex prioriterade åtgärderna i Kronoberg som också lyfts i Regionsamverkans Sydsvertes prioriteringar är:

- Kust- till kustbanan; dubbelspår Växjö–Alvesta
- Sydostlänken
- Alvesta, triangelspår
- Södra stambanan; Älmhults bangård spår 3–5
- Kust till kustbanan; Stationsombyggnad Emmaboda
- Markarydsbanan; Mötesstation Knäred

Utöver dessa prioriteringar lyfts också att Södra stambanan, två nya spår från Hässleholm och norrut via Alvesta behöver utredas under kommande planperiod.

Till innehållsförteckning

6.5 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge

OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) står för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling. Det är en internationell organisation med 36 medlemsländer. Organisationen arbetar i första hand med ekonomiska analyser, bedömningar och prognoser. En särskild styrka är att man kopplar samman olika politikområden med ekonomi och med varandra. Regionerna Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Jönköping, dvs Småland-Blekinge har genomfört två *OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge*. Den första 2012 och en uppföljande studie 2018. Även om det nu är några år sedan är de fortfarande relevanta. Fokus har legat på utvecklingsförutsättningar som innefattade ett analysarbete byggt på statistiska underlag och på intervjuer med olika nyckelpersoner. Genom analysen erhöles en kvalificerad bedömning från utomstående experter och även jämförelser med andra regioner i världen. Syftet med OECD-analyserna är att skapa underlag för regionala utvecklingsstrategier. Analysen innehåller också viktiga slutsatser kring problem och förutsättningar och även rekommendationer med stark relevans för infrastrukturplaneringen.



Viktiga slutsatser från OECD

Enligt OECD-rapporten Småland-Blekinge är de fyra länens läge en tillgång eftersom de ligger närmare de stora europeiska marknaderna än övriga mer nordliga regioner. Dock har analyser visat att det finns stora infrastrukturbegränsningar i Småland-Blekinge. Detta gör att nordligare regioner har bättre utgångsläge för att nå stora europeiska marknader än t.ex. Kronoberg har. Sett till befolkning och yta och i förhållande till den nationella normen har alla fyra länen avsevärda infrastrukturluckor.

Nedan presenteras i punktform de viktigaste slutsatserna från de båda OECD rapporterna med betydelse på infrastrukturen i Kronobergs län.

- Länet har fler bilar per invånare än det nationella genomsnittet. Invånarna gör färre men längre resor än det nationella genomsnittet
- Pendlingen över korta sträckor är lägre än i andra områden dvs vi pendlar längre sträckor. Antalet resor per tillgänglig kilometer, mått på utnyttjandet av väginfrastruktur, är under genomsnittet. Detta tyder på att infrastrukturens kvalitet ligger under normen vilket ökar pendlingskostnaden
- Europavägarna E4 och E22 har en relativt hög standard jämfört med resten av vägnätet, men det finns besvärliga flaskhalsar som behövs åtgärdas. Utöver dessa finns det tvåfiliga vägar mellan regionerna som gör trafiken i öst-västlig riktning långsam och ger en dålig förbindelse. Vissa vägar mellan större städer och de omgivande kommunerna är väldigt dåliga och hindrar den regionala utvecklingen.
- Järnvägsnätet i sydöstra Sverige är eftersatt och har kapacitetsproblem, är föråldrat eller saknar viktiga länkar.
- Järnvägsnätet har en huvuddel, Södra stambanan, med dubbla spår och relativt snabb trafik, men kapacitetsbristen är viktig och ett växande problem. Järnvägsnätet innefattar även ett antal regionala linjer, t.ex. Kust-tillkust-banan, Blekinge kustbana, Jönköpingsbanan och Stångådalsbanan.
- Flygförbindelse är viktig och det finns tillgänglighetsproblem inom området. Det krävs goda förbindelser till internationella flygplatser
- Infrastrukturbegränsningarna gör att det goda läget gentemot de stora europeiska marknaderna inte kan utnyttjas till fullo. Kronoberg och Kalmar är svåråtkomliga om man ser till vägnätet. Kronobergs tillgänglighet när det gäller järnvägen är dock bättre.

Konsekvenser av infrastrukturbegränsningar enligt OECD

- De fyra länen har hög andel lågutbildade och en lägre andel högutbildade än genomsnittet i Sverige. Bristerna i infrastrukturen hämmar dynamiken inom regionen. Bättre interna förbindelser skulle bidra till minskade pendlingskostnader, bredare arbetsmarknader och bättre matchning mellan tillgång och efterfrågan på arbetskraft.

- Bättre transport- och kommunikationsnät innebär att befolkningen inte behöver minska i småorter om det finns goda möjligheter till arbetspendling. Infrastrukturen begränsar länets möjligheter att dra nytta av sitt geografiska läge.
- Det finns en oväntad ökande efterfrågan på järnvägstransporter. Underhållet och utvecklingen av järnvägen inom länen är därför en strategisk fråga för regionen. En stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem.
- Fler regelbundna flygförbindelser till Köpenhamn och andra stora flygplatser i Europa skulle underlätta flygtransporterna till resten av världen och göra regionen mer attraktiv för högt utbildad arbetskraft och kunskapsbaserade företag.

Till innehållsförteckning

6.6 Transportsystemets roll i civilt försvar och Sveriges NATO-medlemskap

Det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde har förändrats i grunden, inte minst genom Sveriges medlemskap i Nato. Det ställer nya krav på transportinfrastrukturens funktion – både i fred, vid kris och i händelse av höjd beredskap eller krig. Transporterna är en grundläggande förutsättning för att samhället ska fungera, men också för att totalförsvaret ska kunna lösa sina uppgifter.

Ett fungerande och underhållet transportsystem ger inte bara bättre vardagsresor – det stärker också samhällets motståndskraft mot kriser och oförutsedda händelser, oavsett orsak. Men för att samhället ska fungera vid kris, höjd beredskap och krig krävs en robust och fungerande infrastruktur. Det handlar om att säkra tillgången till livsviktiga varor, skydda civilbefolkningen och möjliggöra både militär förflyttning och värdlandstöd. Vägar, järnvägar och anslutningar till hamnar och flygplatser måste därför vara tillgängliga, väl fungerande och i gott skick. I Trafikverkets inriktningsunderlag betonas särskilt behovet av att avsätta resurser för att vidmakthålla infrastrukturen i den nationella planen.

I arbetet med att rusta samhället har landets länstransportplaner en viktig roll. Genom planernas prioriteringar kan regionerna bidra till att stärka beredskapen i hela landet – inte minst genom att säkra tillgängligheten. Men med tanke på att de regionala planerna inte tar upp vidmakthållandet utan har sin inriktning mot standardhöjande åtgärder finns det egentligen ingen större skillnad i arbetet för regional utveckling i förhållande till arbetet med civilt försvar och effekter av Sveriges NATO-medlemskap.

I Regeringens proposition 2024/25:28 ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera” betonas dock att ett robust och tillgängligt transportsystem är avgörande för Sveriges civila försvar och för att uppfylla de krav som följer av medlemskapet i NATO. Transportsystemet måste kunna stödja både militära och civila behov i kris och krig, vilket kräver:

- **Redundans och robusthet:** Alternativa transportvägar och lösningar med kapacitet att hantera störningar är centralt för att säkerställa att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas.
- **Samverkan inom totalförsvaret:** Infrastrukturplaneringen ska ta hänsyn till totalförsvarets behov, inklusive möjligheten att snabbt förflytta personal, materiel och förnödenheter.
- **Internationell interoperabilitet:** Som NATO-medlem måste Sverige kunna ta emot och stödja allierade styrkor, vilket ställer krav på hamnar, flygplatser, vägar och järnvägar.
- **Skydd av kritisk infrastruktur:** Transportsystemet måste kunna motstå fysiska och digitala hot, inklusive sabotage och cyberattacker.

Regeringen föreslår därför att investeringar i transportinfrastruktur inte bara ska styras av samhällsekonomisk nytta, utan också av beredskaps- och försvarsvärde. Detta innebär att vissa projekt kan prioriteras även om de inte är lönsamma i traditionell mening, men är strategiskt viktiga för Sveriges säkerhet.

7 Hållbarhetsbedömningar av LTP

Länstransportplanen är en investeringsplan som ska styra utvecklingen av den regionala infrastrukturen på ett sätt som stödjer en hållbar regional utveckling. För att säkerställa att de föreslagna investeringarna och prioriteringarna bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle krävs analys av deras konsekvenser. Inför den föregående planperioden 2022–2033 genomfördes en omfattande hållbarhetsbedömning, som inkluderade en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), en hållbarhetssäkring samt ett barnrättsbaserat beslutsunderlag.

Eftersom inga nya namngivna vägåtgärder har prioriterats i den kommande länstransportplanen för 2026–2037 bedöms den tidigare hållbarhetsbedömningen till stora delar fortfarande vara relevant, liksom de knäckfrågor och målkonflikter som identifierades. En del av dessa rör emellertid senare planeringsskeden, såsom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer. För att hantera dessa utmaningar har Region Kronoberg sökt och blivit beviljad två projekt, Byresan och PARSMO (Parking policies for shared mobility). Båda projekten syftar till att förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet i mindre samhällen och på landsbygden, samt att dessa platser kan bidra till samhällets attraktivitet överlag.

Region Kronoberg har anlitat en oberoende konsult för att granska den nya planen samt uppdatera den tidigare hållbarhetsbedömningen. En preliminär version av hållbarhetsbedömningen kommer att bifogas till remissversionen av länstransportplanen. Under remissperioden kommer sedan en mer grundlig analys genomföras.

Region Kronobergs arbete med hållbarhetsbedömningar

Region Kronoberg har under lång tid arbetat systematiskt med att integrera sociala hållbarhetsaspekter i sin transportplanering. År 2018, i samarbete med Trivector Traffic och White Arkitekter, utvecklade regionen en modell för social konsekvensanalys inom regional transportplanering, kallad SKA-verktyget. Detta verktyg syftar till att säkerställa att transportinvesteringar bidrar till socialt hållbara samhällen.

Genom att integrera SKA-verktyget tidigt i den ordinarie planeringsprocessen ökar möjligheterna för olika grupper att delta i och påverka planeringsprocessen kopplad till länstransportplanen. Verktyget synliggör och hanterar olika gruppers behov av och tillgång till infrastruktur samt konsekvenserna av olika investeringar. Dessutom inkluderar SKA-verktyget ett geografiskt perspektiv som tar hänsyn till olika platser förutsättningar.

De sociala aspekter som analyseras med SKA-verktyget inkluderar bland annat tillgänglighet, trygghet, inkludering samt sociala och rumsliga samband. SKA-verktyget kompletterade den miljöbedömning som genomfördes för Länstransportplanen 2018–2029.

I Länstransportplanen 2022–2033 integrerades de tre bedömningarna i en omfattande hållbarhetsbedömning som inkluderade miljökonsekvensbeskrivning (MKB), social konsekvensanalys inom regional transportplanering (SKA) och ett barnrättsbaserat beslutsunderlag. Ambitionen var att skapa ett sammanhållet och brett beslutsunderlag där social hållbarhet, miljöpåverkan och barns perspektiv vägdes in tidigt i planeringsprocessen. Integrationen stärkte helhetssynen, men medförde också utmaningar – särskilt vad gäller att särskilja de olika bedömningarnas syften, metodik och krav. Det blev ibland svårt att tydligt visa hur varje perspektiv påverkat prioriteringarna i planen. Erfarenheten pekar på att det behövs en tydlig struktur för hur varje del ska redovisas, liksom hur slutsatserna konkret används i den fortsatta planeringen.

Som ett led i att skapa större tydlighet i det komplexa arbetet med hållbarhetsbedömningar och för att göra dem mer proaktiva, tog Region Kronoberg under 2024 fram ett trafikstrategiskt underlag. Syftet var att ytterligare stärka hållbarhetsperspektiven i både länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet, samt att bredda synen på tillgänglighet – även i termer av digital tillgänglighet. Det trafikstrategiska underlaget har, tillsammans med den tidigare hållbarhetsbedömningen, fungerat som vägledning för de prioriteringar som ligger till grund för denna plan.

Två scenarier för prioriteringar

Region Kronoberg har en ekonomiskt liten plan, vilket påverkar möjligheten att ställa upp flera parallella inriktningsalternativ. Samtidigt finns det åtgärder som är långt framskridna i planeringen, vilket gör att dessa åtgärder i praktiken är "låsta". Detta gäller särskilt större, kostsamma infrastrukturprojekt med långa ledtider där omfattande planeringsinsatser redan har genomförts. I detta sammanhang finns det en risk att mindre, men ur hållbarhetsperspektiv mycket betydelsefulla åtgärder – exempelvis cykelvägar, säkra hållplatser och åtgärder i tätorter – trängs undan.

För att motverka risken att mindre, men ur hållbarhetsperspektiv mycket betydelsefulla åtgärder trängs undan, har Region Kronoberg, tillsammans med länets kommuner, under förra planperioden tagit fram en cykelvägsplan. Denna plan möjliggör att cykelvägar längs de regionala vägar där Trafikverket är väghållare kan hanteras samlat inom ramen för "mindre investeringar – cykelvägar". Inför denna planeringsomgång har även en liknande struktur etablerats för så kallade "bidragsåtgärder" – det vill säga investeringar där kommunerna kan söka medfinansiering för exempelvis cykelvägar och hållplatser inom det kommunala vägnätet.

Åtgärder inom dessa båda kategorier har i hållbarhetsbedömningarna lyfts fram som särskilt positiva, eftersom de ofta ligger nära invånarna, stärker barns och ungas rörelsefrihet och bidrar till ett mer hållbart vardagsresande.

Med detta som bakgrund har Region Kronoberg tagit fram två teoretiska scenarier – Scenario A och Scenario B – för att visa hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade ramen på 1,3 miljarder kronor. De två scenarierna är inte förslag till färdiga planer, utan ett sätt att illustrera olika vägval och hur olika prioriteringsprinciper påverkar vilka behov som kan tillgodoses. Båda bygger på redan identifierade åtgärder där vissa åtgärder har relativt säkra kostnadsuppskattningar medan vissa enbart är grovt uppskattade, men de båda scenarierna utgör realistiska alternativ för vad som faktiskt är möjligt att prioritera i kommande länstransportplan. Det är viktigt att notera att båda scenarierna innehåller åtgärder som bidrar till hållbar utveckling, men på olika sätt och med olika fokus. Därför benämns de enbart A och B, utan värderande etiketter.

Genom att redovisa två möjliga men olika vägval – scenario A och scenario B – vill Region Kronoberg tydliggöra att länstransportplanen bygger på medvetna avvägningar och tydliga prioriteringar. Scenarierna är inte förslag som ska väljas mellan, utan illustrativa exempel som visar hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den ekonomiska ramen. Den föreslagna planen som presenteras i kapitel 3 är i praktiken en balanserad väg mellan dessa två ytterligheter. Genom att synliggöra planens inboende val och kompromisser, stärker scenarierna förståelsen för hur olika prioriteringar formar framtidens infrastruktur i Kronoberg – och hur hållbar utveckling, tillgänglighet och trafiksäkerhet kan vägas samman. En mer omfattande hållbarhetsbedömning av dessa två alternativ redovisas i hållbarhetsbedömningen.

Scenario A – Fokus på hållbart vardagsresande och nära åtgärder

Detta scenario prioriterar satsningar på cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder. Utgångspunkten är att inkludera samtliga kommuners identifierade behov inom cykel och bidragsåtgärder – vilket enligt grova kostnadsuppskattningar innebär ett omfattande investeringsbehov. Cirka 33 procent av medlen för "mindre investeringar väg" antas i detta scenario gå till ortsnära förbättringar som också stärker gestaltad livsmiljö.

Konsekvens: Scenario A prioriterar starkt de åtgärder som lyfts fram som mest positiva i hållbarhetsbedömningarna. Samtidigt innebär scenariet att inga större vägåtgärder kommer att genomföras. Utifrån att samtliga prioriterade områden i scenariot har tilldelats de belopp som framkommit i beräkningar och uppskattningar medför det att omkring 634 miljoner kronor av ramen inte används till fysiska infrastrukturinvesteringar.

Scenario B – Fokus på trafiksäkerhet och stora vägprojekt

Detta scenario fokuserar i stället på större namngivna vägprojekt och standardhöjande åtgärder som mötessepareringar och breddningar. Samtliga åtgärder som Trafikverket har tagit fram samhällsekonomiska

bedömningar för inkluderas. I scenariet minskar utrymmet för mindre åtgärder, vilket påverkar kommunernas möjligheter att få genomföra insatser i det kommunala vägnätet.

Konsekvens: Scenario B möjliggör att samtliga större, förberedda åtgärder kan realiseras under planperioden. Samtidigt minskar utrymmet för att möta kommunernas behov av hållplatser, cykelvägar och andra mindre investeringar.

Åtgärd (tkr)	LTP 2022–2033	%	Scenario A	%	Scenario B	%	I plan/ ö-kant LTP 26–37	%
Samfinansiering väg och järnväg till nationell plan								
K-t-K Alvesta - Växjö dubbel-spår	20 000		25 000		25 000		--	
Sydostlänken mötesstation	25 000		43 763		43 763		--	
	85 000	12%	68 763	12%	68 763	6%		5%
Större investeringar vägobjekt								
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000				74 290		100%	
Väg 834 Hovmantorp Korsning jvg, väg och cykel	72 000				97 540		100%	
RV 27 Tegnaby-Skir	83 691				304 500		100%	
Trafikplats Råppe	84 000				173 040		52%	
RV 23 Drättinge - Nottebäck					204 970		0%	
RV 27 Skir - Växjö					78 307		0%	
	359 691	49%		0%	932 647	78%		49%
Mindre investeringar								
Vägojekt	70 000		80 229		146 590		--	
Cykelvägar	75 000		230 000				73%	
Kollektivtrafik	12 500		20 000		20 000		182%	
	157 500	22%	330 229	59%	166 590	14%		33%
Bidragsobjekt								
TS och miljö, Kollektivtrafik	72 000		129 700				93%	
Enskilda vägar	28 400		30 000		25 000		--	
	126 800	12%	159 700	31%	25 000	2%		13%
Summa:	735 922		558 692		1 193 000			
Justering av obalans:	145 078		113 000		113 000			
Summa:	881 000		671 692		1 306 000			
			634 308					

Tabell: Fördelning av medel i länstransportplanen enligt två scenarier. Kolumnen till vänster, LTP 2022–2033, visar den faktiska fördelningen i den nu gällande planen (åtgärder som redan är genomförda eller inte längre aktuella har tagits bort). Kolumnen till höger visar hur stor andel av respektive åtgärd som föreslås komma med i den nya länstransportplanen 2026–2037.

Till innehållsförteckning

8 Bilagor

Bilaga 1A: Beskrivning av åtgärder till ”Större investering sam- och medfinansiering”

Sedan ett par planeringsomgångar tillbaka finns möjlighet att sam- och medfinansiera särskilt betydelsefulla investeringar. Samfinansiering innebär att medel avsätts både i länstransportplanen och i den nationella planen för en gemensamt utpekad åtgärd. Medfinansiering innebär att en åtgärd helt finansieras med nationella medel, men där regionala och/eller kommunala skattemedel används som medfinansieell insats.

Nedan redovisas samtliga åtgärder som Region Kronoberg avser att sam- och medfinansiera. Texterna är i huvudsak hämtade från Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, men även texter från åtgärdsvalsstudier, ÅVS, samt avsiktsförklaringar har använts. I Trafikverkets samlade effektbedömningar, SEB, görs dels beräkningar men också bedömningar över hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen det vill säga funktionsmål och hänsynsmål. Varje målområde har också underområden som bedöms. I sammanställningen nedan har dessa bedömningar sammanfattats i tabellen. Vidare i sammanfattningen nedan görs också en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Framtidens Kronoberg i världen. I bilagan miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys ges en mer utförlig konsekvensbeskrivning av åtgärderna. Bilagan tar också upp konsekvenser för barn.

Partiellt dubbelspår Alvesta-Växjö, samfinansiering

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk som i huvudsak utgörs av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kust-banan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg.
Funktion:	Kust till kustbanan är en enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig hela vägen mellan Göteborg, Kalmar och Karlskrona via Borås, Värnamo, Alvesta, Växjö och Emmaboda. Den trafikerar både interregionalt, regionalt och lokalt. För delen Växjö-Kalmar varierar mellan 140–200 km/h. För hela sträckningen gäller största tillåtna axellast 22,5 ton och lastprofil A, dock är flera av tunnlarna på sträckan angivna som trånga. I nuläget trafikerar banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen, helger är det något färre. Ungefär 2 godståg per dygn trafikerar sträckan. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar.
Nuläge och brister:	Alvesta–Växjö är ett av Sveriges mest belastade enkelspår. Bara Helsingborg–Malmö och Hålsjöholm–Kristianstad har fler tåg. I nuläget trafikerar banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen, helger är det något färre. Ungefär 2 godståg per dygn trafikerar sträckan. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar. I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekas hela Kust till kustbanan ut som en (1) av sexton (16) namngivna brister. Utpekandet avser brister i kapacitet, punktlighet och robusthet. Banan har en betydande brist i kapacitet mellan Alvesta och Växjö på grund av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och otillräckliga mötesmöjligheter vilket begränsar möjligheten att utveckla trafiken. Enligt Trafikverkets sammanställning av förseningsstatistik ligger Alvesta i botten i södra Sverige när det gäller punktlighet för tågtrafiken. Det beror till viss del på att kapaciteten mellan Växjö och Alvesta är otillräcklig i förhållande till den trafik som rullar på banan. Sträckan medger ingen återställningskapacitet för tågtrafik som redan är försenad. Sträckan medger inte heller taktfasttrafik.

	Sträckan Alvesta–Växjö utgör södra Sveriges "getingmidja", en central länk där trafik inte bara inom Kronoberg passerar utan även mellan Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne. Den strategiska placeringen gör att åtgärder på sträckan får stor betydelse för hela södra Sverige. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer – varav tre är Krösatåg – som tillsammans kopplar samman fem regioner. Den höga belastningen i kombination med komplex trafikering gör behovet av kapacitetshöjande åtgärder särskilt angeläget. För att möjliggöra kollektivtrafik med hög kvalitet planerar Region Kronoberg att förutom timmestrafik med Öresundståg också trafikera sträckan Alvesta–Växjö med tre lokaltågslinjer, vardera med en timmes turtäthet: en linje Växjö–Hässleholm samt två linjer Växjö–Jönköping, där den ena går via Värnamo och den andra via Nässjö. Det innebär en plan för taktfast 20-minuterstrafik på sträckan. Ambitionen formulerades i det tågstrategiska underlaget till Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram, som antogs hösten 2021. För att denna trafikering ska vara möjlig krävs att hela sträckan Alvesta–Växjö byggs ut till dubbelspår. Inför den nya planperioden 2026–2037 aviserade staten att vissa objekt kunde omprövas. Under 2024 skedde detta för den namngivna åtgärden i den gällande planen – etappen Råppe–Växjö. Omprövningen motiverades utifrån att mötes-spåret i Grönsången då behövde namnges i kommande plan samt på att planerna för sjukhuset i Råppe avbrutits. Mot denna bakgrund ansåg Region Kronoberg det nödvändigt att uppdatera analysen av hur olika åtgärder påverkar kapaciteten på denna korta men kritiska sträcka. En oberoende konsult fick därför i uppdrag att sammanställa rapporten "Kapacitetshöjande åtgärder Alvesta–Växjö – Analys av konsekvenser för trafikering". Rapporten bekräftar tydligt att kapacitetsproblemen på sträckan påverkar anslutande banor och att flera åtgärder är nödvändiga för att förbättra robustheten och minska restiderna.
Åtgärd:	Region Kronoberg anser att hela sträckan Alvesta–Växjö får dubbelspår, vilket även stöds av Regionsamverkan Sydsveriges prioriteringar. Rapporten som Region Kronoberg har tagit fram rekommenderar en prioritetsordning för kapacitetsstärkande åtgärder, där etappen Gemla–Råppe bör genomföras före den namngivna åtgärden Råppe–Växjö. Region Kronoberg vill dock understryka att hela sträckan måste få dubbelspår inom en överskådlig framtid. Vid en eventuell omprövning av liggande åtgärd måste Trafikverket beakta de omfattande infrastrukturinvesteringar och utvecklingsplaner som genomförts och planeras i Växjö stad, vilket är en viktig tillväxtmotor för regionen.
Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan för åtgärden. Region Kronoberg anser att åtgärden måste vara klar senast i slutet av planperioden dvs 2037.
Kostnad:	Kostnaden för dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta–Växjö har i tidigt skede uppskattats till 2,1 miljarder kronor. Då inkluderas inte en permanent och hållbar lösning för Alvesta station, vilket på sikt också behövs för att få fullgod kapacitet. Kostnad enligt SEB för etapp 1 Dubbelspår Råppe–Växjö C är 519,49 miljoner kronor. Senare uppgift från Trafikverket är att åtgärden kostar 525 miljoner kronor (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021
Sam- och medfinansiering	In för planperioden 2022–2033 upprättades avsiktsförklaring för sam och medfinansiering av åtgärden etapp 1 Dubbelspår Råppe–Växjö C har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg, Växjö kommun, Alvesta kommun och Lessebo kommun. samfinansiering skulle ske med 20 miljoner kr från länstransportplanen

	och medfinansiering på 53 miljoner kronor. Avsiktsförklaringen skulle senast i början av 2024 ha gått över till att avtal, men så skedde inte.																																																									
	In för planperioden 2026 – 2037 har Region Kronoberg prioriterat att 25 miljoner kronor ska avsättas som samfinansiering av åtgärden och detta utan att avsiktsförklaring har upprättats.																																																									
Förväntad effekt:	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att göra kollektivtrafiken attraktivare vilket leder till överflyttning från väg- till tågtrafik. Detta reducerar utsläpp från vägtrafiken. Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att tillgängligheten i kollektivtrafiken ökar för alla, men särskilt för personer med mindre resurser.																																																									
Effekter bostad:	Både Alvesta och Växjö är i en intensiv utvecklingsfas, bland annat när det gäller bostadsbyggande. I dag hämmas dock utvecklingen av osäkerheten för utbyggnaden av den aktuella sträckan.																																																									
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	<table><thead><tr><th></th><th>Cykel</th><th>K-trafik</th><th>Järnväg</th><th>Väg</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="5">Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet</td></tr><tr><td>Boendeattraktiviteten i länet har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Den sociala samanhållningen har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige</td></tr><tr><td>Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning</td></tr><tr><td>Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar									Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg	Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet					Boendeattraktiviteten i länet har ökat					Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika					Den sociala samanhållningen har ökat					Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige					Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats					Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat					Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning					Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				
	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg																																																						
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet																																																										
Boendeattraktiviteten i länet har ökat																																																										
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika																																																										
Den sociala samanhållningen har ökat																																																										
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige																																																										
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats																																																										
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat																																																										
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning																																																										
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat																																																										
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindre	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel																																																			
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet																																																			
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: -486				Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt																																																					
Underlag	SEB 2021-05-27 TRV 2020/66057; TRV 2019/16039				ÅVS 2020-12-18 TRV 2019/16039																																																					
Kommentar till åtgärden																																																										

Tillbaka till: [3.3 Större investering sam- och medfinansiering](#)

Sydostlänken mötesstation

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 5 utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt riksväg 15 ”Tvärleden” från Karls-hamn till Halmstad via Olofström-Lönsboda-Osby- Markaryd-Knäred-Veinge. I detta stråk ingår också Sydostlänken och Markarydsbanan.
Funktion:	En järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge Kustbana är viktig för basindustrin och dess framtida utveckling. I dagsläget trafikeras befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström av omfattande godstrafik till och från Volvos fabriker och en upprustning av järnvägen är av väsentlig betydelse för att Volvo ska kunna utöka sin produktion. Karlshamns kommun och hamnbolag har investerat i en ny godsbangård och kombiterminal för att möjliggöra intermodala transporter mellan sjöfart och järnväg samt elektrifierat järnvägsspåret till hamnen. Trafikeringen med godståg ökar kontinuerligt. Genom Sydostlänken skapas förutsättningar för ett effektivare trafikeringsupplägg med direktförbindelse till framförallt hamnen i Karlshamn. Genom att knyta ihop Södra stambanan med Blekinge kustbana möjliggörs för genomgående trafik för både gods- och persontåg. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan och bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet.
Nuläge och brister:	Upprustning av järnvägen Älmhult – Olofström och ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbanan för att möjliggöra effektiva och moderna godstransporter till och från Karlshamns hamn. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan, Blekinge kustbanan och Skånebanan. Den bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet. För att också möjliggöra persontrafik på sträckan Älmhult – Karlshamn behöver två mötesstationer byggas, vilka kommer att finansieras av de regionala planerna i Kronoberg och Blekinge. Efter beslut i Regionstyrelsen den 12 december 2023 (23RGK2167) undertecknades ett samfinansieringsavtal med Trafikverket. Enligt avtalet ska region Kronoberg samfinansiera åtgärden med 35 miljoner kronor i prisnivå 2021. Uppräknat till dagens prisnivå innebär det att 44 miljoner kronor ska prioriteras för perioden 2026–2037. Finansieringsavtalet som undertecknades 2023 var en uppföljning på avsiktsförklaringen som undertecknades 2017.
Åtgärd:	Projektet Sydostlänken som helhet innebär upprustning och elektrifiering av befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström (41 km) samt nybyggnad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana (18 km). För att möjliggöra en effektiv trafikering genom Älmhult ingår även kapacitetshöjande åtgärder på Älmhults bangård. För att möjliggöra för persontransporter krävs bland annat ytterligare mätesspår och åtgärder för resandeutbyte i berörda stationsorter.
Tidplan:	Trafikverket har under 2021 inlett arbetet med att ta fram järnvägsplan vilket normalt är en process på ett par år. Sommar 2022 planerar trafikverket att besluta om vald korridor för ny järnväg. Regeringen fattade den 4 juli 2024 beslut om att Sydostlänken får förberedas för byggstart. Det innebär att projektet placeras i en byggstartsgrupp med möjlighet till byggstart 2027–2029. Att projektet placerats i en byggstartsgrupp är inte samma sak som att få ett byggstartsbeslut, för det krävs en lagakraftvunnen järnvägsplan och ett nytt regeringsbeslut.
Kostnad:	Enligt uppgifter för nationell plan 2018–2029 är kostnaden för Älmhult-Olofström-Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana satt till 2,8 miljarder kronor. reserverat i den nationella planen 2018–2022 var 1,6 miljarder. Enligt 2017 års prisnivå behövs ytterligare 1,2 miljarder kronor avsättas till åtgärden.

	I förslag till nationell plan 2022–2033 anges en kostnad för åtgärden på 5,3 miljarder kronor. Sedan föregående plan har objektet utökats med bland annat bangårdarna i Olofström och Karlshamn samt ett mötesspår på Blekinge kustbana.																																																									
Sam- och medfinansiering	Enligt samfinansierings avtalet ska region Kronoberg samfinansiera åtgärden med 35 miljoner kronor i prisnivå 2021. Uppräknat till dagens prisnivå innebär det att 44 miljoner kronor ska prioriteras för perioden 2026–2037.																																																									
Förväntad effekt:	Möjliggöra att även persontrafik ska kunna trafikera sysostlänken.																																																									
Effekter bostad:	Åtgärden förbättra möjligheten för boende och personalförsörjningen för näringslivet i stråket Älmhult, Olofström Karlshamn.																																																									
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	<table><thead><tr><th></th><th>Cykel</th><th>K-trafik</th><th>Järnväg</th><th>Väg</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="5">Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet</td></tr><tr><td>Boendattraktiviteten i länet har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Den sociala samanhållningen har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige</td></tr><tr><td>Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning</td></tr><tr><td>Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar									Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg	Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet					Boendattraktiviteten i länet har ökat					Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika					Den sociala samanhållningen har ökat					Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige					Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats					Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat					Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning					Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				
	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg																																																						
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet																																																										
Boendattraktiviteten i länet har ökat																																																										
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika																																																										
Den sociala samanhållningen har ökat																																																										
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige																																																										
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats																																																										
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat																																																										
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning																																																										
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat																																																										
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel																																																			
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet																																																			
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: 2 110				Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt																																																					
Underlag	SEB 2024-03-04, delen Olofströms bangård, TRV 2020/66057, TRV 2022/107463 SEB 2017-08-23 TRV 2016/59617																																																									
Kommentar till åtgärden	Tidiga uppgifter om självfinansiering graden för trafikering av sydostlänken ligger den endast på ca 15 procent. Kostnaden för Region Kronoberg är dock mycket låg då endast någon kilometer ligger i Kronoberg.																																																									

Tillbaka till: [3.3 Större investering sam- och medfinansiering](#)

Bilaga 1B: Beskrivning av åtgärder till ” Större investering väg”

Större investeringar väg eller namngivna åtgärder som den också omnämns som, är den största posten för Region Kronobergs Länstransportplan. Nedan sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar som namngivna åtgärder. Texterna är i huvudsak hämtade från Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, och åtgärdsvalsstudier, ÅVS. I Trafikverkets samlade effektbedömningar, SEB, görs dels beräkningar men också bedömningar över hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen det vill säga funktionsmål och hänsynsmål. Varje målområde har också underområden som bedöms. I sammanställningen nedan har dessa bedömningar sammanfattats i tabellen. Vidare i sammanfattningen nedan görs också en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Framtidens Kronoberg i världen – Kronobergs utvecklingsstrategi 2025–2035. I bilagan miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys ges en mer utförlig konsekvensbeskrivning av åtgärderna. Den bilagan tar också upp konsekvenser för barn.

På Trafikverkets hemsida under ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag” finns samlade effektbedömning, SEB, för nerladdning: Direktlänken är: [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag - Bransch](#)

LvG 941 Lillagården-Stenbrohult

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår inte i något utpekat stråk.
Funktion:	Väg 941 är en 11,2 km lång vägsträcka mellan Lillagården och Stenbrohult norr om Fröseke i nordöstra delen av Kronobergs län i Uppvidinge kommun. (Tidigare har sträckan benämnts Grönskåra-Fröseke.) Näringslivet, framförallt skogsnäringen, har länge påpekat att det är viktigt att bredda väg 941. Under lång tid har det också i bygden funnits starka önskemål om förbättringar av vägen. Vägen trafikeras av lastbilstransporter till och från Södras anläggning i Orrefors och Bergs Timbers anläggning i Mörlunda. Lastbilstrafiken har ökat på senare år då Berghs Timber har förvärvat sågverk i närområdet, varvid väg 941 blivit en del i den närmaste vägen mellan dess produktionsenheter. Även viss fjärrtrafik med lastbil nyttjar vägen.
Nuläge och brister:	Vid senaste trafikmätning 2016, av väg 941 var årsdygnstrafik (ÅDT) i södra mätpunkten den totala trafiken 170 varav 35 tunga. Södra mätpunkten är den ordinarie mätpunkten för vägen. I ny mätpunkt i norra delen uppmättes 2016 ÅDT total trafik 130 varav tung trafik 30. Med anledning av den låga trafikmängden och med hänsyn till andra behov, har åtgärder på väg 941 inte kunnat prioriteras. Bärighetssituationen på vägen har varit besvärande. I samband med Trafikverkets verksamhetsplan 2012 genomfördes bärighetsförstärkande åtgärder. Vid planeringen av åtgärder möjliggjordes också att medel från olika anslag kunde läggas samman för att genomföra åtgärder på vägen. Detta resulterade i att längre mötesplatser kunde byggas och vägens bärighet förbättras. Av vägens 11,2 km har sammanlagt ca 3,7 km uppnått en bredd av ca 6,5 meter. Arbetet var klart våren 2013. Kvar återstår ca 7,3 km fördelat på 13 sträckor, som har en bredd av 5,3 meter. I och med att vägen nu har ett flertal mötesplatser och god bärighet innebär det att breddning av återstående kilometer skall ses som en standardhöjning och då finansieras av medel från Länstransportplanen.
Åtgärd:	Breddning av de resterande 2/3 av vägen, ca 7,5 km, till mins bredd på 6,5 m.
Tidplan:	2026 - 2027

Kostnad:	Kostnaden för breddning av resterande 7,5 km har varierat kraftigt. Inför planeringen av länstransportplanen 2018–2029 uppskattades kostnaden till 13–21 miljoner kronor. Under remissperioden av Länstransportplanen hade nya kostnadsuppskattningar tagits fram och totalkostnaden låg på 37,3 miljoner kronor. Den kostnaden inkluderar att en smal bro ersätts med bredare bro. Kostnadsuppskattningen inkludera ej bl.a. arkeologi, åtgärder inom vägens sidoområden och markintrång samt att geologin i området inte har finstuderats. Den samlade effektbedömningen, SEB, blev klar efter länstransportplanen 2018–2029 hade antagits av Region Kronoberg. I den angavs en kostnad på 78 miljoner kronor. De senaste uppgifterna från trafikverket (våren 2025) gör gällande att kostnaden för vägen uppgår till 79 miljoner kronor. En del av kostnaderna är redan upparbetade och för perioden 2026–2037 prioriteras 74 miljoner kronor. Preliminära uppgifter från Trafikverket pekar på att totalkostnaden för åtgärden kan bli lägre.																																																									
Förväntad effekt:	Minska risken för avåknningar och förbättra framkomligheten för framförallt lastbilstrafiken. Detta innebär att trafikmängden av framförallt lastbilar kommer att öka. Inga hastighetsjusteringar kommer att genomföras.																																																									
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet.																																																									
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	<table><thead><tr><th></th><th>Cykel</th><th>K-trafik</th><th>Järnväg</th><th>Väg</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="5">Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet</td></tr><tr><td>Boendattraktiviteten i länet har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Den sociala samanhållningen har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige</td></tr><tr><td>Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning</td></tr><tr><td>Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar									Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg	Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet					Boendattraktiviteten i länet har ökat					Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika					Den sociala samanhållningen har ökat					Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige					Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats					Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat					Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning					Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				
	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg																																																						
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet																																																										
Boendattraktiviteten i länet har ökat																																																										
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika																																																										
Den sociala samanhållningen har ökat																																																										
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige																																																										
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats																																																										
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat																																																										
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning																																																										
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat																																																										
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel																																																			
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet																																																			
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -41			Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ																																																						
Underlag:	SEB: 2019-09-18			ÅVS 2018-xx-xx TRV 2018/41187																																																						
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg har framfört: - Medfinansiering från näringslivet ska prövas av Trafikverket. - Då bron har bedömts ha tillräcklig bärighet ska behovet av dess breddning särskilt prövas om det måste utföras.																																																									

Tillbaka till: [3.4 Större investering väg](#)

Väg 834 Hovmantorp, korsning med järnväg

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår som en avstickare till stråket vilket bl.a. utgörs av riksväg 25
Funktion:	Stråket har viktiga funktioner på internationell, nationell, mellanregional, regional och lokal nivå. God tillgänglighet för personresor är betydelsefullt längs kust-till-kuststråket. Stråket har stor betydelse för pendling såväl inom som utanför länets gränser. Linnéuniversitetet har campus både i Växjö och i Kalmar, vilket ytterligare förstärker behovet av goda och snabba kommunikationer längs stråket. Kust-till-kustbanan är också länets förbindelse med Göteborg, Södra stambanan och anslutande tågförbindelser till Stockholm och Malmö samt Kastrup.
Nuläge och brister:	LvG 834 passerar Kust-till-kustbanan inne i Hovmantorp. Det är också den enda förbindelsen mellan norra och sydöstra delen av samhället. I sydöstra delen av samhället bor det idag 1 050 invånare och flera områden har pekats ut av kommunen som prioriterade för exempelvis bostäder och förskola. I hela Hovmantorp bor det ca 3 000 inv. Det finns i dagsläget ingen planskild korsning för biltrafik i Hovmantorp. I takt med att tågtrafiken ökat och godstågen blivit längre har problem med täta och långa bomfällningar förvärrats vilket medför bilköer och förseningar för boende i samhället. Långa bomfällningstider innebär också ökad risk för att utryckningsfordon inte kan betjäna sydöstra Hovmantorp. Plan-korsningar medför även risker i trafiksäkerheten och Trafikverket jobbar aktivt med att minska antalet plankorsningar. Mötesspåret i Hovmantorp sträcker sig över plankorsningen. Det medför att godståg i vissa fall kan bli stående relativt länge och blockera korsningen vid möten. I tidtabellsplanering och trafikledning har hänsyn tagits för att mildra problemet i avvaktan på en mer långsiktig lösning. Stängda bommar innebär också människor smiter över spåret, med allvarliga säkerhetsrisker som följd.
Åtgärd:	Åtgärdens syfte: Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp. Åtgärden är uppdelad i två delar dels en planskild korsning för fordonstrafik och dels en för gående och cyklister. Enligt förslaget kommer fordonstrafiken från Storgatan (väg 834) att ledas via en ny sträckning vid norra delen av fastighet Sandvik 8, över järnvägen och ansluter till Järnväggsgatan. Förslaget börjar med en korsning på Storgatan lite längre norrut än tidigare alternativ. Detta innebär att korsningen blir tydligare för trafikanterna. Längs med sträckan söder om järnvägen, korsar ny sträckning befintlig gång- och cykelväg. Trafiksäker gång- och cykelpassage måste anläggas. Enligt förslaget ska också en planskild gång- och cykelpassage i ett stationsnära läge byggas. Trafikverket har utrett både bro över och port under järnvägen. Trafikverket har undersökt en tunnellsättning för GC- trafik i ungefärligt läge för befintlig plankorsning. Dock får denna lösning oacceptabla lutningar och ingrepp i centrala Hovmantorp. Alternativet för en planskild passage i stationsnära läge är därför en trapplösning med/utan hiss.
Tidplan:	Trafikverket har inte pekat ut någon tid för genomförande. Eftersom åtgärden behöver utredas ytterligare är Region Kronobergs bedömning att den tidigast kan genomföras under perioden 2029–2037.

Kostnad:	Totalkostnaden för åtgärden enligt ESB 2025-04-11 uppskattad till 141 miljoner kronor i 2023 års penningnivå, uppräknat till 2025 års penningnivå uppskattas kostnaden till 145 miljoner kronor.																																																									
Förväntad effekt:	Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp																																																									
Effekter bostad:	Hovmantorp, med sin närhet till Växjö, är ett levande samhälle och en attraktiv boendeort. Hovmantorp är strategiskt beläget mellan Lessebo och Växjö, vilket möjliggör ett stort och varierat utbud av arbeten och fritidsaktiviteter inom ett rimligt avstånd. I området som direkt berörs av åtgärden enligt Lessebos bostadsförsörjningsprogram, (2017-04-26) planeras det för perioden 2018 – 2021 för 195 bostäder och för perioden 2022–2025 för ytterligare 15 bostäder																																																									
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	<table><thead><tr><th></th><th>Cykel</th><th>K-trafik</th><th>Järnväg</th><th>Väg</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="5">Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet</td></tr><tr><td>Boendattraktiviteten i länet har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Den sociala samanhållningen har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige</td></tr><tr><td>Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning</td></tr><tr><td>Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar									Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg	Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet					Boendattraktiviteten i länet har ökat					Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika					Den sociala samanhållningen har ökat					Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige					Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats					Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat					Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning					Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				
	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg																																																						
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet																																																										
Boendattraktiviteten i länet har ökat																																																										
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika																																																										
Den sociala samanhållningen har ökat																																																										
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige																																																										
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats																																																										
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat																																																										
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning																																																										
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat																																																										
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshinder	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel																																																			
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet																																																			
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -173				Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ																																																					
Underlag:	SEB 2025-04-11 TRV 2024/35446 SEB 2017-01-12 TRV 2016/59617 Ny SEB förväntas komma under 2021				ÅVS 2020-06-02 TRV 2020/564006 Finns tidigare utredning från 2011																																																					
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg ser det som viktigt att åtgärden innehåller en bra eller acceptabel lösning för cyklister.																																																									

Tillbaka till: [3.4 Större investering väg](#)

RV 27 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken

Åtgärden är en del av Rv 27 Säljeryd-Växjö

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 4 och 9, vilken bl.a. utgörs av riksväg 27, en del av Baltic-Link
Funktion:	Rv 27 är en viktig förbindelse från Karlskrona och norrut till Växjö och vidare mot Rv 40 (Borås och Göteborg) och E4. Sträckan ingår i Baltic-Link och via hamnarna i Blekinge skapas en länk till Europa. Vilket stödjer de övergripande slutsatser som finns på Europeisk nivå där man påtalar vikten av att hitta nya transportsätt och alternativa transportkorridorer för att undvika den så kallade trafikinfarkten i Tyskland. Aktuell sträcka är också mycket viktig för arbetspendling.
Nuläge och brister:	Rv 27 har bitvis dålig plan- och profilstandard, saknar mitträcke och har otillfredsställande trafiksäkerhet. Passagen genom utkanten av Ingelstad och genom Bramstorp innebär olycksrisker samt negativ miljöpåverkan för de boende. Hela sträckan Säljeryd-Växjö är 20 km lång och har övervägande 90 km/h som skyltad hastighet men riskerar att sänkas utan mötesseparering. Vid Ingelstad och Bramstorp är skyltad hastighet 50–70 km/h.
Åtgärd:	Genom åtgärden ska vägen mötes separeras i befintlig sträckning. Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde ska ske.
Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan, men bedömning är att åtgärden kommer att genomföras i slutet av planperioden 2025 - 2033
Kostnad:	Till länstransportplanen 2018–2029 angav Trafikverket att kostnaden för hela sträckan Säljeryd-Växjö låg på 196 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Inför planeringen av Länstransportplanen 2022–2033 anger Trafikverket att kostnaden ligger på 601 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. I den samlade effektbedömning (SEB) som tagits fram inför planeringsomgången 2026–2037 för åtgärden RV 27 Etapp 2 Tegnaby–Skir, inklusive förbifart Bramstorp och trafikplats till Södra länken, uppskattas kostnaden till 421 miljoner kronor. Cirka 25 procent av denna avser en etapp av Södra länken som Växjö kommun ansvarar för att finansiera. I länstransportplanen 2026–2037 prioriteras resterande 75 procent, vilket efter avräkning av redan upparbetade kostnader motsvarar 304,5 miljoner kronor. Åtgärden är därmed fullt finansierad i planen. Region Kronoberg ansökte (18RGK1436) 2018 om medel från trafiksäkerhets miljarden. Länet erhåll 63,7 miljoner kronor till standardhöjningen av Rv 23 Husby-Marklanda. I ansökan angavs att frigjorda medel skulle användas till standardhöjningen av Rv 27 Säljeryd-Växjö.
Förväntad effekt:	Trafikmängden kommer att vara oförändrad. Hastigheten kan höjas till 100 km/h. Barn och unga gynnas när trafiken genom Bramstorp minskar.
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet. Ingelstad erbjuder emellertid ett attraktivt boende och flera pendlar till Växjö. I Ingelstad bor ca 2 000 inv. Tingsryd som ligger ca 4 mil söder om Växjö kommer att öka sin attraktivitet som bostadsort genom åtgärden. Området sydöst om Växjö är också intressant för tätortsnära landsbygdsboende. Trafikplatsen, som ingår i åtgärden, gör att Södra Länken kan byggas. Detta möjliggör en bostadsutveckling i Växjös södra delar.

	Området Bramstorp, med ett 30-tal småhus, kan efter genomförd åtgärd utvecklas till ett mer attraktivt bostadsområde när riksväg 27 inte längre passerar genom byn.																																																									
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	<table><thead><tr><th></th><th>Cykel</th><th>K-trafik</th><th>Järnväg</th><th>Väg</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="5">Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet</td></tr><tr><td>Boendeattraktiviteten i länet har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Den sociala samanhållningen har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige</td></tr><tr><td>Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning</td></tr><tr><td>Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar									Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg	Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet					Boendeattraktiviteten i länet har ökat					Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika					Den sociala samanhållningen har ökat					Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige					Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats					Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat					Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning					Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				
	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg																																																						
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet																																																										
Boendeattraktiviteten i länet har ökat																																																										
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika																																																										
Den sociala samanhållningen har ökat																																																										
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige																																																										
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats																																																										
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat																																																										
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning																																																										
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat																																																										
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindre	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel																																																			
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet																																																			
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -95 mkr Nettonuvärdeskvot (NNK) -0,25				Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ																																																					
Underlag:	SEB 2024-12-06 TRV 2024/35446 SEB 2017-01-09 TRV 2016/59617				ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222																																																					
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg har framfört att åtgärden måste innehålla en bra lösning för cyklister och bra hållplatser för kollektivtrafikresenärer.																																																									

Tillbaka till: [3.4 Större investering väg](#)

RV 23 trafikplats Räppe

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 11, vilken bl.a. utgörs av riksväg 23
Funktion:	Idag har väg 23 ett körfält i vardera riktning söder och norr om korsningspunkten och två körfält genom den signalreglerade korsningen. Hastigheten varierar från att vara 80 km/h söder om korsningen till 50 km/h genom korsningspunkten och 90 km/h norr om. Riksväg 23 är av riksintresse och väg 23 utgör en viktig förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Väg 23 utgör en del av en viktig förbindelse mellan Malmö/Lund/Kristianstad, Växjö och Linköping.

	Väg 23 ingår i det av Trafikverket och landets regioner utpekade funktionellt prioriterade vägnätet (klass 2) för godstransporter, långväga och dagliga persontransporter och för kollektivtrafiken. Möjligheterna att upprätthålla jämn hastighet är av effektivitets och miljöskäl en viktig kvalitet att tillhandahålla på detta vägnät.																																																		
Nuläge och brister:	Korsningspunkten Stora Råppevägen – väg 23 är redan i dag en hårt belastad och nuvarande utformning. Den bedöms inte klara en ökad trafik i området.																																																		
Åtgärd:	I teknisk utredning har tre trafikerings principer studerats. Två varianter är med så kallad dropprefuger där den ena går över och där den andra går under Rv 23 samt en cirkulationsplats över Rv 23. I vägplanen avgörs lämpligaste trafikplatslösning.																																																		
Tidplan:	Åtgärden förväntas inte kunna genomföras förrän i slutet av planperioden.																																																		
Kostnad:	Trafikverkets uppskattning av kostnaden för åtgärden vid upprättandet av länstransportplanen 2022–2033 låg den på 84 miljoner kronor. Inför upprättandet av Länstransportplanen 2026–2037 hade Trafikverket uppskattat kostnaden till 168 miljoner kronor. Åtgärden kan inte fullt finansieras i länstransportplanen.																																																		
Förväntad effekt:	Effekterna bedöms för alla tre alternativ som studerades i den tekniska utredningen bedömdes samtliga tre som positiva, främst på grund av nyttorna för res-tider och resekomfort för resenärer.																																																		
Effekter bostad:	Åtgärden var i huvudsak kopplad till byggnation av sjukhuset. Det sjukhus som var planerat för området. Genom en bra och attraktiv väg till sjukhuset eller vad som i framtiden kommer att ligga på området via det övergripande vägsystemet dvs Rv23 och genom trafikplatsen, bidrar det till att minska attraktiviteten att köra genom stadsdelen Bergsnäs.																																																		
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	<table><thead><tr><th></th><th>Cykel</th><th>K-trafik</th><th>Järnväg</th><th>Väg</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="5">Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet</td></tr><tr><td>Boendeattraktiviteten i länet har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Den sociala samanhållningen har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige</td></tr><tr><td>Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="5">Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning</td></tr><tr><td>Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar		Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg	Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet					Boendeattraktiviteten i länet har ökat					Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika					Den sociala samanhållningen har ökat					Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige					Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats					Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat					Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning					Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				
	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg																																															
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet																																																			
Boendeattraktiviteten i länet har ökat																																																			
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika																																																			
Den sociala samanhållningen har ökat																																																			
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige																																																			
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats																																																			
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat																																																			
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning																																																			
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat																																																			

Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medbor- garnas re- sor	Närings- livets transpor- ter	Tillgäng- lighet regionalt	Jäm- ställdhet	Funkt- ions- hindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -41 mkr Nettonuvärdeskvot (NNK) -0,28				Sammanvägning av ej värderbara effekter: Positivt		
Underlag:	SEB 2024-12-06 TRV 2024/35446 SEB 2022-01-26 TRV 2020/66057				ÅVS: ÅVS 2021-02-26 TRV2021/98189		
Kommentar till åtgär- den							

Tillbaka till: [3.4 Större investering väg](#)

Bilaga 2: Hållbarhetsbedömning



Trivector.se

Trivector Rapport 2025:61 / Remissversion

Hållbarhetsbedömning LTP Region Kronoberg

Remissversion

Dokumentinformation

Titel: **Hållbarhetsbedömning LTP Region Kronoberg- Remissversion**

Projektnummer: **25086**

Rapportnummer: **2025:61**

Författare: **Frida Odbacke, Emma Lund, Lovisa Indebetou, Julia Nyberg**

Medverkande: **Kristoffer Levin**

Beställare: **Region Kronoberg**

Kontaktperson: **Per Hansson**

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
Remissversion	2025-06-25	Remissversion	Beställare

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur.....	3
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning	3
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen	4
2. Avgränsningar och metod.....	6
2.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad	6
2.2. Generella avgränsningar	6
2.3. Avgränsning av miljöaspekter	7
2.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter	10
2.5. Analysmetoder.....	13
3. Bedömning av planalternativ	15
3.1. Studerade alternativ	15
3.2. Bedömning av alternativ.....	16
4. Bedömning av planförslag	17
4.1. Nollalternativ	17
4.2. Planförslag.....	18
4.3. Bedömning	19
4.4. Bedömning av måluppfyllelse	20
Bilaga 1: Bedömningsmatriser	23

1. Inledning

Region Kronoberg ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronoberg 2026–2037. En strategisk miljöbedömning av länsplanen ska genomföras och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Kronoberg har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning där också en social konsekvensbedömning inkluderas.

1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad till SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹ De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken² uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Så har också skett i denna process, och en bedömning av påverkan från olika alternativ presenterades för politiken under framtagandet av planen. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 2.

¹ Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263)

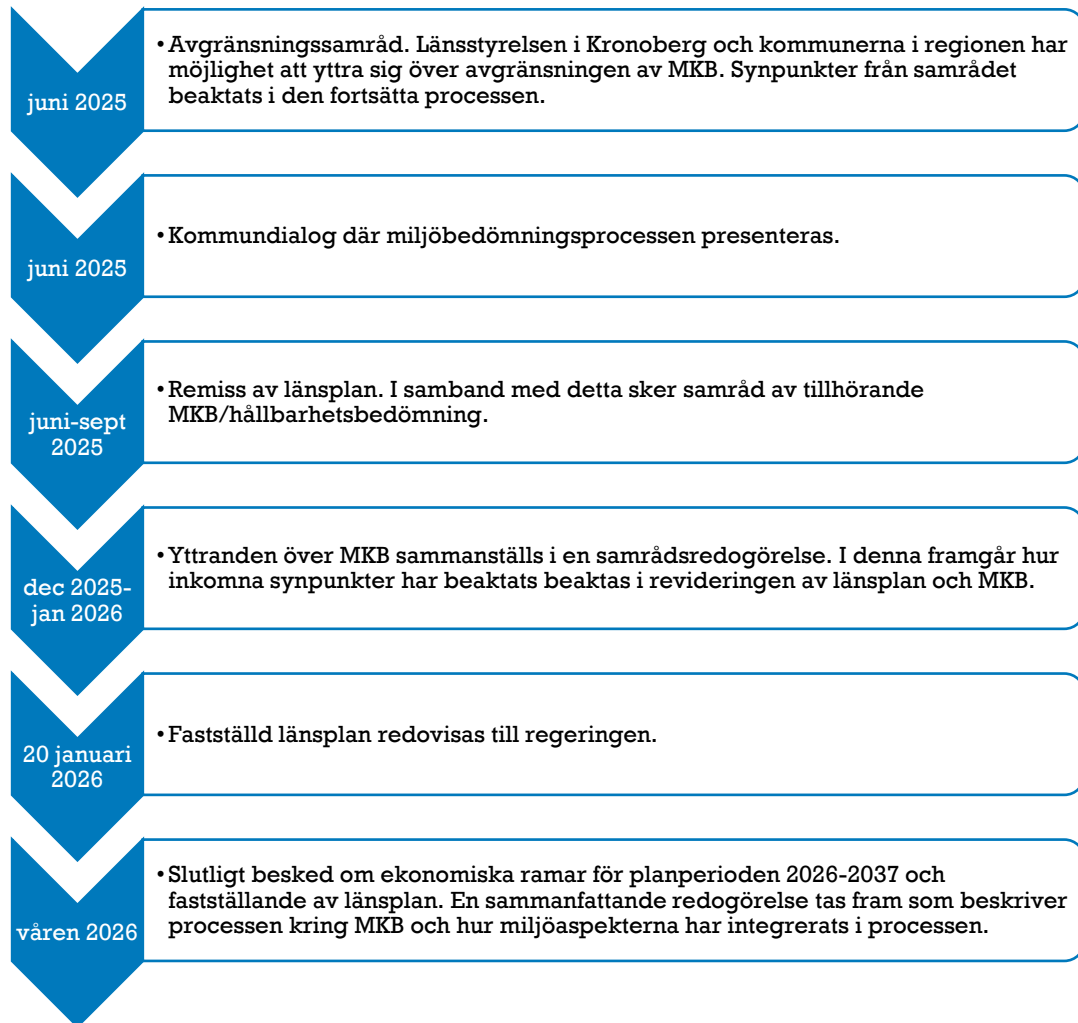
² Miljöbalken (SFS 1998:808)

Det finns inga lagkrav på att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms. För Region Kronoberg har en social konsekvensbedömning gjorts som presenteras tillsammans med MKB i denna rapport.

1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen

Den pågående revideringsomgången av länsplanerna styrs av infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer även hållbarhetsbedömningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30 september 2025. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 30 december 2025. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



2. Avgränsningar och metod

För att få till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet.

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan.

Som utgångspunkt för bedömningen finns ett antal mål som beskrivs i kapitel 4 i länstransportplanen.

2.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt och åtgärdsområden. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa tar Trafikverket fram underlag i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter) där medel också avsätts för mindre åtgärder som beslutas under planperioden. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs för åtgärdsområdena som helhet utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan ingå i respektive område.

Hållbarhetsbedömningen görs av länsplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB) för de namngivna åtgärderna. Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som påverkar den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

2.2. Generella avgränsningar

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och

åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

I MKB:n föreslås effekter på kort, medel-lång och lång sikt hanteras enligt följande:

- ▷ Effekter på kort sikt – första fyra åren av planperioden (2026–2029)
- ▷ Medel-lång sikt – fram till slutet av planperioden (2032-2037)
- ▷ Lång sikt – efter planperiodens slut och fram till 2050 (2038-2050)

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Kronoberg. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, eftersom den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed effekter av alternativ och planförslag utifrån förändringar jämt mot gällande plan med beslutade åtgärder och prioriteringar.

2.3. Avgränsning av miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 2-1. Det finns

möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transport-systemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till be-tydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effek-ter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 2-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Figur 2-2 nedan. Fokusområden och miljöaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.

Fokusområden		Miljöaspekter		
Klimat	Transport-effektivitet	Energi-effektivisering	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll	
Hälsa	Buller	Fysisk aktivitet	Trafik-säkerhet	Luft
Landskap och naturresurser	Vatten	Natur-resurser	Landskap och kulturmiljö	Biologisk mångfald

Figur 2-2 Miljöaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Transporteffektivitet.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
- ▷ **Energieffektivisering.** Påverkan på energianvändning per fordonskilometer

▷ **Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur**

Åtgärder som berör klimatanpassning av infrastrukturen hanteras främst i den nationella planen och denna aspekt har därför avgränsats bort från MKB:n.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, diskrimineringsgrunderna, barnkonventionen, Nollvisionen

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Buller.** Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- ▷ **Fysisk aktivitet i transportsystemet.** Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- ▷ **Trafiksäkerhet.** Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
- ▷ **Luft.** Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Vatten.** Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan på sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- ▷ **Naturresurser.** Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utradering, med speciellt fokus på areella näringar.
- ▷ **Landskap och kulturmiljö.** Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- ▷ **Biologisk mångfald.** Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

2.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att alla har rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.³ Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

- ▷ Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
- ▷ Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
- ▷ Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
- ▷ Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
- ▷ Konsekvensbedömning - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
- ▷ Kompletteringar – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärdsområdena med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

- ▷ Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- ▷ Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- ▷ Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- ▷ Hälsofrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

³ Region Kronoberg (2018) Social konsekvensanalys i regional transportplanering, verktyg för att inkludera sociala aspekter

Den sociala konsekvensbedömningen bygger vidare på det gedigna arbete som Region Kronoberg redan genomfört kopplat till den regionala utvecklingsstrategin.

Det första fokusområdet ”Inkluderande” handlar framförallt om involvering av medborgare i framtagandet av planen. Invånarna i länet spelar en central roll i arbetet med att ta fram länstransportplanen. Dialogen med invånarna sker i stor utsträckning genom kommunerna, som fungerar som en viktig länk mellan regionen och medborgarna. Förutsättningar för ökad delaktighet stärks genom att Regionen i sin dialog med kommunerna ställer frågor kopplade till olika målgruppers behov och platsers olika förutsättningar. För att säkerställa att invånarnas erfarenheter och behov står i centrum för utvecklingen genomförs också särskilda projekt, såsom Parsmo och Byresan (beskrivna i länstransportplanens kapitel 6.3), där invånarnas perspektiv lyfts genom uppsökande och inkluderande dialogmetoder. Målet för dessa projekt är att skapa hållbara mobilitetslösningar och att utveckla gator, torg och bytespunkter i byar och mindre samhällen till attraktiva, tillgängliga och väl gestaltade livsmiljöer. Ett särskilt fokus är på kvinnor och barn.

Eftersom inkludering i framtagandet av planen endast kan bedömas på övergripande nivå är fokus för den sociala konsekvensbedömningen av länsplanen på de övriga tre fokusområdena Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsofrämjande, som kan användas för att bedöma de olika åtgärdernas och åtgärdsområdenas bidrag till social hållbarhet.

Sociala knäckfrågor och nycklar

Utifrån den metod för SKA som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Region Kronoberg har i Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg⁴ pekat ut följande utmaningar/knäckfrågor för social hållbarhet med bäring på infrastrukturen:

- ▷ Boendeattraktiviteten i länet har ökat
- ▷ Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika
- ▷ Den sociala samanhållningen har ökat
- ▷ Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats
- ▷ Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat.

För att bemöta utmaningarna har Region Kronoberg formulerat målsättningar om vilka förflyttningar som ska verkas för i länet, vilket motsvarar det som i SKA-metodiken kallas ”nycklar”. Följande förflyttningar relaterar till utmaningarna ovan:

- ▷ Ökad boendeattraktivitet genom ökad tillgång till service, ökad befolkningsutveckling och minskad bostadsbrist. Kronoberg vill verka för att utveckla

⁴ Framtidens Kronoberg i världen, Regional utvecklingsstrategi 2025-2035

livskraftiga byar med gemenskap och engagemang, hållbara och attraktiva livsmiljöer och goda vardagsmöjligheter.

- ▷ Ökad jämlikhet genom ökad folkhälsa, minskat antal ekonomiskt utsatta hushåll, och ökad sysselsättning.
- ▷ Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem samt ett transporteffektivt samhälle.
- ▷ Utveckla samhällsplaneringen och stärk Kronoberg i sin flerkärnighet genom att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk.

Bedömningsgrunder sociala aspekter

Utifrån analysen av sociala knäckfrågor och nycklar har en lista med sociala aspekter tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Fokus är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper, utveckla attraktiva boendemiljöer och till att stärka flerkärnigheten i Kronoberg. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- ▷ Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- ▷ Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Tillgänglighet för olika grupper

- ▷ Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- ▷ Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- ▷ Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- ▷ Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- ▷ Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

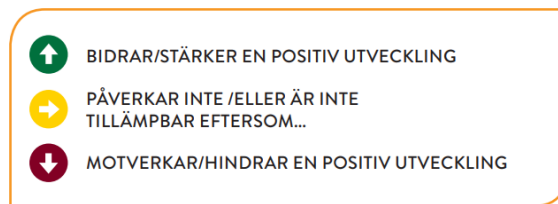
Sammanhållning

- ▷ Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- ▷ Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- ▷ Boendeattraktivitet: Bidrag till att utveckla hållbara och attraktiva livsmiljöer och goda vardagsmöjligheter

2.5. Analysmetoder

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Den bedömning av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser som görs av enskilda objekt och åtgärds-kategorier ska ses synonymt med riktning-förändring. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 2-3. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se avsnitt 2.3 och 2.4) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen påverkar de olika aspekterna antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel, där kolumnbredden visar hur stor andel av planramen som avsätts till respektive åtgärd eller åtgärdsområde. Bedömningsmatrisen för planförslaget finns i Bilaga 1.

Underlag för bedömning

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för namngivna åtgärder i Nationell plan och i länsplanerna och i de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna dock justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord belyser de samlade effektbedömningarna i viss grad även social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

För åtgärdsområdena har en övergripande bedömning gjorts utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan komma att ingå i respektive åtgärdsområde samt kunskap om generella effektsamband för olika typer av infrastrukturåtgärder.

För de sociala hållbarhetsaspekter som är geografiskt kopplade, det vill säga bidraget till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidraget till att stärka utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk, har geografiska analyser tagits fram som underlag för bedömningen.

3. Bedömning av planalternativ

3.1. Studerade alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebär att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder.

Under planeringsprocessen tog Region Kronoberg två teoretiska scenarier – Scenario A och Scenario B – för att visa hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade ramen på 1,3 miljarder kronor. De två scenarierna är inte förslag till färdiga planer, utan ett sätt att illustrera olika vägval och hur olika prioriterings principer påverkar vilka behov som kan tillgodoses. Båda scenarierna innehåller åtgärder som bidrar till hållbar utveckling, men på olika sätt och med olika fokus. Därför benämns de enbart A och B, utan värderande etiketter. Scenarierna har inte använts som förslag som ska väljas mellan, utan illustrativa exempel som visar hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den ekonomiska ramen.

▷ **Scenario A – Fokus på hållbart vardagsresande och nära åtgärder**

Detta scenario prioriterar satsningar på cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder. Utgångspunkten är att inkludera samtliga kommuners identifierade behov inom cykel och bidragsåtgärder – vilket enligt grova kostnadsuppskattningar innebär ett omfattande investeringsbehov. Cirka 33 procent av medlen för ”mindre investeringar väg” antas i detta scenario gå till ortsnära förbättringar som också stärker gestaltad livsmiljö. Utifrån att samtliga prioriterade områden i scenariot har tilldelats de belopp som framkommit i beräkningar och uppskattningar medför det att omkring 634 miljoner kronor av ramen inte används till fysiska infrastrukturinvesteringar.

▷ **Scenario B – Fokus på trafiksäkerhet och stora vägprojekt**

Detta scenario fokuserar i stället på större namngivna vägprojekt och standardhöjande åtgärder som mötessepareringar och breddningar. Samtliga åtgärder som Trafikverket har tagit fram samhällsekonomiska bedömningar för inkluderas. I scenariet minskar utrymmet för mindre åtgärder, vilket påverkar kommunernas möjligheter att få genomföra insatser i det kommunala vägnätet.

3.2. Bedömning av alternativ

Som utgångspunkt för bedömningen av alternativen skapades bedömningsmatriser för Scenario A och B som finns i Bilaga 1 där samtliga aspekter bedömts för de olika åtgärder och åtgärdsområden som ingår i de olika scenarierna. Här sammanfattas de viktigaste skillnaderna i påverkan mellan de två alternativen.

Scenario A och B är konstruerade för att betona olika aspekter av hållbarhet, där scenario A helt utesluter större vägåtgärder för att minimera den negativa påverkan på klimat och miljö som uppstår från sådana åtgärder. I stället prioriteras i detta scenario mindre investeringar och bidragsåtgärder, som har en betydligt mindre negativ påverkan på klimat och miljö. Samtidigt har dessa åtgärder stora positiva effekter på de sociala hållbarhetsaspekter som handlar om tillgänglighet för olika grupper, boendeattraktivitet och olika aspekter av hälsa. Däremot innebär scenario A begränsade bidrag till att förbättra näringslivets tillgänglighet.

Scenario B å andra sidan är konstruerat för att maximera de nyttor som uppstår från större vägåtgärder, vilket innebär betydligt större negativ påverkan på klimat, landskap och naturmiljö och biologisk mångfald, men också större bidrag till näringslivets tillgänglighet.

Båda scenarierna bidrar positivt till aspekten Boendeattraktivitet, men på olika sätt. Scenario A:s fokus på investeringar i cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer lokalt. Scenario B:s fokus på namngivna vägåtgärder bidrar i större utsträckning till att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan olika orter, men i mindre utsträckning till förbättringar i den lokala miljön. Skillnaderna visar sig också tydligt i vilka grupper som gynnas mest av de olika scenarierna, där Scenario A stärker tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning samt kvinnor i större utsträckning, medan Scenario B främst stärker tillgängligheten för de som reser med bil.

4. Bedömning av planförslag

Länsplanen innebär ett *planförslag* som jämförs med ett *nollalternativ*. Nollalternativet utgör en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från de nya åtgärderna i planen. Nollalternativet tolkas i denna hållbarhetsbedömning som att implementering av den gällande länsplanen (för perioden 2022-2033) genomförs. Nedan beskrivs nollalternativet och planförslaget närmare.

4.1. Nollalternativ

Nollalternativet innebär alltså att de åtgärder som fastställts i den gällande länsplanen genomförs. Med tanke på att åtgärderna ökat i kostnad sedan den gällande planen beslutades innebär det att åtgärderna i nollalternativet inte är fullt finansierade. En relativt stor del av de satsade medlen i den gällande länsplanen går till åtgärder som ökar framkomligheten för biltrafiken, men av de mindre investeringarna avsätts en relativt stor andel för cykelvägar. Tabell 4-1 listar de åtgärder som ingår i nollalternativet. För pottorna motsvarar budgeten 2/3 av vad som avsatts i gällande plan eftersom 8 av planens 12 år återstår.

Tabell 4-1. Åtgärder som ingår i nollalternativet och kostnader i nu gällande plan

Åtgärd	Budget i gällande plan, tkr
Samfinansiering väg och järnväg	45 000
K-t-K Alvesta – Växjö dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1	20 000
Sydostlänken mötesstation	25 000
Större investeringar vägobjekt	295 700
Tpl Räppe	84 000
Lv 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000
Väg 834 Hovmantorp, Korsning jvg, väg och cykel	72 000
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	83 700
Mindre investeringar	109 000
Vägobjekt	47 000
Ortsåtgärder	4 000
Cykelvägar	50 000
Kollektivtrafik	8 300
Bidragsobjekt	67 000
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	48 000
Enskilda vägar	19 000
Totalt för planförslaget	516 700

4.2. Planförslag

Jämfört med föregående plan har planramen ökat från 735,9 miljoner till 1 193 miljoner. Samtidigt har kostnadsnivån för de namngivna åtgärder som ligger kvar i planen sedan tidigare stigit kraftigt, vilket innebär att kostnaden för större investeringar vägojekt ökat kraftigt jämfört med tidigare trots att inga nya namngivna åtgärder lagts till. Jämfört med tidigare plan är de största skillnaderna annars att pottorna för mindre investeringar för vägojekt och cykelvägar ökat betydligt, och även i viss mån bidragsobjekt inom Kollektivtrafik och Trafiksäkerhet och miljö. Tabell 4-2 listar de åtgärder som ingår i planförslaget.

Tabell 4-2. Sammanställning av planförslag

Åtgärd	Budget, tkr (%)
Samfinansiering väg och järnväg	69 000 (6%)
K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår	25 000
Sydostlänken mötesstation	44 000
Större investeringar vägojekt	560 500 (47%)
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult (fullt finansierad)	74 000
Väg 834 Hovmantorp	98 000
Korsning mellan jvg, väg och cykel (fullt finansierad)	
RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (fullt finansierad)	304 500
Trafikplats Räfte (Ej fullt finansierad)	84 000
Mindre investeringar	413 500 (35%)
Vägojekt	219 500
Ortsåtgärder	7 000
Cykelvägar	167 000
Kollektivtrafik	20 000
Bidragsobjekt	150 000 (13%)
Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och miljö	120 000
Enskilda vägar	30 000
Totalt för planförslaget	1 193 000

Motivering till vald inriktning

Region Kronobergs länstransportplan har utformats med ambitionen att väga samman många perspektiv och behov i en balanserad plan. Den bygger på tydliga vägval och principer för prioritering och en samlad avvägning där resurserna används där de gör störst nytta för länets

utveckling. Planen utgår från strukturbilden, trafikslagets olika roller, mål om ökad trafik-säkerhet, tidigare beslut, hållbarhetsbedömningar och samhällsekonomiska analyser, och strävar efter att både tillgodose kända behov och lyfta fram nya, strategiskt viktiga åtgärder. Som grund till prioritering har även en kommundialog genomförts och regionen har också tagit fram ett trafikstrategiskt underlag. Framtagandet av scenario A och B (beskrivna ovan) har fungerat som underlag i processen fram till den slutliga prioriteringen. Den föreslagna planen är i praktiken en balanserad väg mellan dessa två ytterligheter.

4.3. Bedömning

Som underlag för bedömningen av planförslagets påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna skapades en bedömningsmatris som återfinns i Bilaga 1. Eftersom samtliga större investeringar och även samfinansieringen till nationell plan finns med även i nollalternativet innebär planförslaget dock i jämförelse med nollalternativet en begränsad påverkan på de bedömda hållbarhetsaspekterna. Den största skillnaden jämfört med nollalternativet är att planen innebär ökade satsningar på mindre investeringar för vägobjekt och cykelvägar och även i viss mån bidragsobjekt inom kollektivtrafik och trafiksäkerhet och miljö.

Social hållbarhet

De ökade satsningarna på mindre investeringar innebär att planen jämfört med nollalternativet bidrar positivt till medborgarnas tillgänglighet generellt, och även för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Prioriteringen av mindre investeringar går också väl i linje med kvinnors resmönster och värderingar och bidrar därmed till ökad jämställdhet. Det finns potential för de mindre åtgärderna att också bidra till förbättrad tillgänglighet för socioekonomiskt utsatta grupper och att binda samman områden med olika socioekonomi, men det går inte att bedöma på förhand om denna potential realiserar eftersom det beror på var investeringarna görs. Satsningarna på mindre åtgärder bidrar också till att öka boendeattraktiviteten genom att skapa bättre tillgänglighet lokalt, vilket också bidrar till ökad transporteffektivitet. Dessutom ges bidrag till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet, möjligtvis något bidrag till minskat buller, bättre luftkvalitet och dessutom ökad trafiksäkerhet, framförallt för gående och cyklister. De namngivna åtgärder som ligger kvar sedan tidigare bidrar positivt framförallt till medborgarnas generella tillgänglighet, näringslivets tillgänglighet och boendeattraktivitet genom förbättrade pendlingsmöjligheter.

Miljömässig hållbarhet

I jämförelse med nollalternativet innebär planförslaget en begränsad negativ påverkan på klimat. Även om det enbart tillkommer mindre åtgärder jämfört med nollalternativet sker en viss negativ påverkan eftersom all ny infrastruktur innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet. Den negativa påverkan är dock betydligt mindre från mindre åtgärder än från större. Även påverkan på vatten, naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk

mångfald bedöms bli begränsad eftersom de tillkommande satsningarna handlar om mindre åtgärder som företrädesvis genomförs inne i samhällen, men hänsyn behöver tas i utformningen av åtgärderna för att minimera den negativa påverkan utifrån lokala förutsättningar.

Genomförandet av åtgärderna i planen som helhet utan jämförelse med nollalternativet innebär dock en negativ påverkan på klimatet där flera större väginvesteringar bedöms motverka ett transporteffektivt samhälle genom att öka biltrafikens relativa attraktivitet. Åtgärden Rv 27 etapp 2 Tegnaby-Skir innebär att den skyltade hastigheten ökar till 100 km/timme vilket leder till ökade utsläpp. Åtgärden Väg 834 Hovmantorp, korsning järnväg, väg och cykel, ligger i ett vattenskyddsområde och det finns därmed risk för att åtgärden påverkar vattenkvaliteten negativt. Alla de namngivna vägåtgärderna som ingår i planen bedöms ge en negativ påverkan på aspekterna landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Det är också viktigt att ta med sig att påverkan på den biologiska mångfalden inte begränsas till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen genom att infrastrukturen bidrar till att fragmentera naturliga ekosystem. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald ger därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt samtidigt som kompenserande åtgärder inte genomförs i tillräcklig utsträckning.

4.4. Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Tabell 4-3. Bedömning av den regionala planens påverkan på de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		De namngivna vägobjekten går generellt i negativ riktning eftersom de bidrar till ökat bilresande, medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning genom att förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet. Inga nya namngivna åtgärder tillkommer dock och i jämförelse med nollalternativet innebär den ökade satsningen på potter i planen att åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering ökar jämfört med nollalternativet. Samtliga nybyggnadsåtgärder har dock negativa effekter på klimatet från konstruktionsfasen.
God byggd miljö		Främst positiv påverkan vad gäller hälsa (buller och trafiksäkerhet). Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har

		betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan svagt negativ. I många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Frisk luft		De regionala vägobjekten leder generellt sett i svagt negativ riktning genom ökad vägtrafik och högre hastigheter. Övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken. En ökad satsning på potter i planen innebär att planen i jämförelse med nollalternativet bidrar positivt.
Bara naturlig försurning		
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från många åtgärder men i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning. Utformningen av åtgärderna spelar stor roll för påverkan.
Ett rikt odlingslandskap		Neutral påverkan från många åtgärder men i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Levande skogar		
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från framförallt de namngivna åtgärderna.

Etappmål klimat och trafiksäkerhet

Tabell 4-4. Bedömning av den regionala planens påverkan på etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		De namngivna vägobjekten bedöms leda till ökat bilresande trots att många av åtgärderna också innehåller satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Övriga åtgärder förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet. Trafikverket bedömer att etappmålet kan nås trots ökad trafik genom ökad elektrifiering och ökad andel biodrivmedel. Naturvårdsverket konstaterar att det är en riskfylld strategi eftersom det kräver stora mängder biodrivmedel där vägtrafiken hamnar i konkurrens med andra sektorer.

Tabell 4-5. Bedömning av den regionala planens påverkan på etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom väg-trafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet om-komna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planen bedöms samlat bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Mindre åtgärder i potter för trafiksäkerhet och gång- och cykelåtgärder har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster.

Bilaga 1: Bedömningsmatriser

Hållbarhetsaspekt	Samfinansiering till nationell plan	Mindre investeringar				Bidragsobjekt	
		Vägoobjekt (TS, korsningar, tätorter)	Vägoobjekt (breddning etc)	Cykelvägar	Kollektivtrafik	TS, miljö & kollektivtrafik	Enskilda vägar
Medborgarnas tillgänglighet (generellt)							
Näringslivets tillgänglighet							
Tillgänglighet för pers. med funktionsneds.							
Barns tillgänglighet							
Äldres tillgänglighet							
Jämsställdhet							
Hållbar tillgång, ur ett socioekonomiskt							
Binda samman socioekonomi							
Flerkärnighet							
Boendetraktivet							
Fysisk aktivitet i transportsystemet							
Buller							
Luft							
Trafiksäkerhet							
Transporteffektivitet							
Energieffektivisering							
Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.							
Vatten							
Naturreсурser							
Landskap och kulturmiljö							
Biologisk mångfald							

Bedömning av Scenario A

[illegible]

	Samfinansiering till nationell plan	Större investeringar vägojekt	Mindre investeringar	Bidragsojekt
Hållbarhetsaspekt	K-t-K Alvesta-Växjö dubbelspår	Trafikplats Räfte	Vägojekt (TS, korsningar, tätorter)	Enskilda vägar
	Sydostlänken mötesstation	TV 27 Etapp 2 Tegnaby - Skir	Vägojekt (breddning etc)	TS, miljö & kollektivtrafik
	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)			
	Väringsstivers tillgänglighet			
	Tillgänglighet för pers. med barns tillgänglighet			
	Andras tillgänglighet			
	Lämnatighet			
	Hållbar tillgång. ur ett socioekonomiskt			
	Binda samman socioekonomi			
	Flerkärnighet			
	Boendetraktitet			
	Fysisk aktivitet i transportsystemet			
	Buller			
	Luft			
	Trafiksäkerhet			
	Transporteffektivitet			
	Energieffektivisering			
	Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.			
	Vatten			
	Naturresurser			
	Landskap och kulturmiljö			
	Historiska värden			