



Region Kronobergs ärendenummer: 24RUN151
registrator@kronoberg.se

Alvesta kommuns svar på remiss gällande revidering av Region Kronobergs Länstransportplan (LTP) 2026-2037

Alvestas centrala läge i södra Sverige har alltid varit en betydelsefull nod mellan kust-till-kust-banan och Södra stambanan. Med det ändrade geopolitiska läget får Alvestas position framåt en än mer avgörande roll för infrastrukturen för både järnväg och för Rv. 25 från väst till öst. Alla satsningar nedan har stor betydelse för människors vardag i fredstid men bidrar också till ett robust samhälle i händelse av höjd beredskap eller krig. Alvesta kommun anser att Länstransportplanen ska kompletteras med följande:

- Generellt bör inte projekt som går under nationell plans ansvar belasta Länstransportplanen. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Alvesta och Växjö är dock så pass viktig för Kronobergs län att medel bör avsättas för att möjliggöra en fullgod utbyggnad av aktuellt dubbelspår. (sid 6)
- Kommunerna inom regionen står inför stora infrastruktursatsningar på regional och kommunal ansvarsnivå under planperioden. Region Kronoberg och kommunerna i länet har ett stort ansvar att samverka och bidra med finansiella och personella resurser i anslutning till att nationella projekt genomförs för att få vinster på kommunal och regional nivå i anslutning till de nationella projekten. (sid 6)
- I Länstransportplanen ska det framgå vilken tidplan det finns för att det ekonomiska ansvaret för Rv 27 ska övergå till nationell plan. (Sid 6)
- En lokaliseringsutredning i samband med utbyggnad av triangelspår mellan Södra stambanan och Kust till kust-banan i Alvesta tätort är under framtagande. Projektet genomförs med finansiering av nationell plan. Den senaste sträckan (yttre) som samråds innebär att en planskild korsning för södra infarten till Alvesta tätort går förlorad. En planskild korsning för väg och cykelväg på Lv 126, södra infarten till Alvesta tätort, tillsammans med en ombyggnation av korsningen Fabriksgatan/Värnamovägen behöver kompletteras under större investeringar vägområdet med anledning av att denna åtgärd inte längre planeras i nationell plan. Ombyggnation av korsningen vid Fabriksgatan/Värnamovägen är en del av lösningen för att få bort tung trafik från centrala Alvesta. Inför beslut om Länstransportplanen bör en uppskattad kostnad framarbetas för att bättre kunna reservera rätt belopp, fram tills detta underlag finns bör mellanskillnaden för tidigare samrått förslag på triangelspår (inre) mot nu samrått förslag (yttre) reserveras för att säkerställa planskild korsning för södra infarten till Alvesta tätort. (sid 6)
- Alvesta kommun anser att dokumentet ska förtydliga att dubbelspårsutbyggnaden ska påbörjas skyndsamt. Dokumentet ska också förtydliga att det är hela vägen in till Alvesta bangård som dubbelspårsutbyggnaden avser. (sid 17)



- Ett mötesspår i Grönsången planeras att påbörjas skyndsamt som en trimningsåtgärd av Trafikverket. Länstransportplanen behöver kompletteras med information om att förberedelser för ett nytt stationsläge samt planskildhet vid denna behöver förberedas som ett led i Alvesta kommuns utvecklingsområde österut åt Gemla. Åtgärden är också ett steg framåt i den gemensamma utvecklingsstrategi som finns mellan Alvesta och Växjö. Tätortsutveckling längs med de befintliga stråken och att möjliggöra hållbara resor för nya bostadsområden bidrar till att fler väljer att resa kollektivt. Alvesta och Växjö utgör en gemensam motor för Kronoberg och genom att tillgängliggöra Kust till kust-banan för fler bidrar satsningen till strukturbilden för Kronoberg. (sid 16)

- Medel som avsätts till ortsåtgärder kan behöva utökas om projekt får startbesked där det krävs medfinansiering. Att delvis genomföra åtgärder med extern finansiering bör prioriteras. (sid 19)

- Trafikverket, Region Kronoberg, Chalmers samt Alvesta och Markaryds kommuner står bakom projektet "Vägar till bygatan" vars syfte är att genom flernivåsamverkan och i testbäddar hitta vägar mot den nya bygatan. Ett viktigt inslag är lokal mobilisering, där byutvecklingsplaner tas fram och ägs lokalt. Testbäddar används för att prova rumsliga och sociala lösningar som med platsen i centrum utmanar traditionella synsätt på trafikplanering och samhällsutveckling. Projektet har fått beviljat 6 miljoner kronor och pågår till augusti 2028. Länstransportplanen behöver avsätta medel för att möjliggöra synergier för dessa åtgärder alternativt ge möjlighet till att utföra goda exempel som arbetas fram i projektet på andra ställen i länet.

- Alvesta kommun anser att flera bygdevägar ska genomföras under planperioden. Att få till flera bygdevägar under samma period underlättar arbetet med att marknadsföra och informera trafikanter vad som gäller och det blir mer igenkänt inom länet. (sid 19)

- Sista stycket om bidrag till enskilda vägar behöver kompletteras med "...till de övriga statliga och kommunala bidragen för enskilda vägar." Alvesta kommun anser att icke utnyttjade bidrag kan tillfalla enskilda vägar där kommunerna kan vara behjälpliga med prioriteringar. (sid 22)

- Alvesta kommun ser positivt på en rastplats vid Huseby. Det är viktigt att val av placering av rastplats vid Huseby görs i dialog med kommunen för att få samordningseffekter vid etableringen. (sid 35)

- Alvesta kommun anser att utbyggnadsprinciperna bör kompletteras så det möjliggörs att kommunerna själva håller i entreprenaderna trots genomförande längs statlig väg för att få ner kostnaderna. (sid 47)

- Alvesta kommun vill att Lekarydsvägen; handelsområdet till Hpl Lekaryds vsk läggs till i listan på de prioriterade objekten. Åtgärden behöver förtydligas med att det inte avses att tunneln ska breddas. (sid 49)

- Bilaga 1A behöver ändra rubrik från partiellt dubbelspår till dubbelspårsutbyggnad. Under åtgärd bör texten kompletteras med att det finns en gemensam utvecklingsstrategi för Alvesta och Växjö där Alvesta pekas ut att växa österut åt Gemla med en ny stadsdel Aringsås som skulle kunna innebära en fördubbling av Alvesta tätort. Tidplanen bör förtydligas att det är hela dubbelspåret som ska vara färdigställt till år 2037. (sid 70)

- Planen behöver kompletteras med att ombyggnation av Elnaryds spårområde bör aktualiseras för att möjliggöra en öppen omlastningscentral. Spårområdet har också



potential att vara en viktig nod i en transportled i uppbyggnaden av totalförsvaret. Projektet bör delvis finansieras av Länstransportplanen, delvis externa projektmedel och delvis av näringslivet. Alvesta kommun samordnar satsningen.

- Alvesta kommun anser att Rv 25 bör analyseras utanför länsgränserna i Länstransportplanen för att få till en helhet nationellt. Resultatet blir ett viktigt inspel för satsningar som görs i nationell plan men ger resultat för Kronobergs utveckling.
- En god dialog med tydliga gemensamma prioriteringar mellan Region Kronoberg, länsstyrelsen, Trafikverket och kommunerna i länet är avgörande i infrastrukturplaneringen och vi hoppas på ett fortsatt gott samarbete.
- Alvesta kommun vill att väg 23 byggs ut med viltstängsel mellan Gottåsa och Huseby.

Sammanträdesdatum: 2025-09-16
Diarienummer: KS/2025:67

§ 179

Yttrande i remiss angående länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att avge yttrande till Region Kronoberg i enlighet med ärendebeskrivningen nedan.

Ärendebeskrivning

I arbetet med länstransportplanen lämnades synpunkter inför planeringsomgång 2026–2037 från Lessebo kommun daterade 2025-01-30. Därefter har samhällsbyggnadschef deltagit i regionens arbetsgrupp under våren. Arbetsprocessen har landat i ett förslag på ny länstransportplan som Lessebo kommun ställer sig bakom och fördelningen av resurserna i nuläget överensstämmer väl med behovet i länet. För vår kommun är väg 834 Hovmantorp korsning mellan järnväg, väg och cykel ett namngivet och låst projekt inom större investeringar vägprojekt, vilket är positivt för ortens utveckling. När det gäller bidragsprojekt kommer troligtvis de kommunala behoven att öka framöver. Detta kan innebära att en omfördelning av resurser från statliga vägobjekt och cykelvägar, om inte dessa genomförs, kan bli aktuellt i nästa planeringsomgång. Kommunen konstaterar att tågstopp och perronger i Skruv saknas i denna plan, men bör vara med i nästa planeringsomgång.

Beslutsunderlag

Remiss av Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 (2025-06-26)
Beslut SBN 2025-08-25 § 99
Beslut KSAU 2025-09-02 § 128

Beslutet skickas till

Region Kronoberg

Kommunstyrelsen

Region Kronoberg

Svar på regionens frågor avseende länstransportplan 2026–2037

Ljungby kommun har tagit emot Region Kronobergs skrivelse "Inhämtande av synpunkter till Region Kronobergs Länstransportplan (LTP)" daterad 2025-01-20. Frågorna i skrivelsen besvaras nedan.

A. Övergripande frågeställningar

1. Vilka är de viktigaste infrastrukturprojekten för oss i Kronoberg de kommande 15 åren, både på regional och nationell nivå?
 - **Utbyggnad av järnvägen i nord-sydlig riktning.** Det viktigaste ur ett nationellt perspektiv är utbyggnad av järnvägen för att öka hållbarheten i transporter generellt. Med tanke på Fehmarn bältförbindelsen och kapacitetsbrist på Södra stambanan förefaller förstärkning av nord-sydliga förbindelser viktigast att prioritera, även om behov finns även i öst-västlig riktning. Ljungby kommun kan se nationella, regionala och kommunala fördelar med att nya spår inte dras längs med befintlig stambana. Fler orter skulle kopplas upp på järnvägsnätet om till exempel en dragning längs tidigare planerad stambana för höghastighetståg Malmö-Jönköping hade övervägts på nytt. Det vore förmodligen även positivt ur ett kontinuitets- och beredskapsperspektiv om möjligheterna att leda om trafiken är flera. En förutsättningslös utredning av vad som är mest lämpligt vore önskvärt.
 - **Upprustning av väg 25 – prioritera delen genom Halland.** En trafiksäker och relativt snabb väg 25 är viktig ur flera perspektiv. Vägen knyter samman Ljungby och Växjö med Halmstad och Kalmar, vilket är viktigt ur ett nationellt beredskapsperspektiv, vilket har stärkts i och med Sveriges inträde i Nato. Regionalt knyter vägen samman Kronobergs två största orter, Ljungby och Växjö, tillika sjukhusorter. Vägen har också stor betydelse för Ljungby som logistiknav i korsningen med E4. Särskilt angeläget är att delen i Hallands län rustas upp, för att underlätta för arbetspendling och godstransporter till/från Halmstads hamn. Kommunen har inväntat mot vald placering av faunapassage i vattenskyddsområde på sträckan Ljungby-Växjö, men är positiv till faunaåtgärderna i sig. När det gäller sträckan Glamshult-Boasjön ser kommunen att vägen i så stor utsträckning som möjligt byggs som verklig 2+1-väg med dubbla körfält i en riktning i taget och inte endast 1+1-väg med kortare omkörningssträckor.
 - **Bättre förbindelse mellan Ljungby och Älmhult behövs.** Både Ljungby och Älmhults kommuner lyfter fram behovet av förbättrad förbindelse mellan kommunernas huvudorter i sina respektive



översiktsplaner. Snabbare möjlighet till pendling mellan kommunhuvudorterna och bättre tillgång till Älmhults station från Ljungby är önskvärda effekter. Trafikverket har ett uppdrag att utreda utifrån länstransportplanen, men detta har ännu inte påbörjats. Ljungby kommun ser att det är angeläget att genomföra utredningsuppdraget snarast.

- **Övriga större projekt ska gynna hållbart resande och trafiksäkerhet.** Ljungby kommun ser att det finns många större projekt som så att säga står i kö i länstransportplanen, vilka inte direkt påverkar Ljungby kommun men i olika utsträckning har regional betydelse. Det är angeläget att projekt som främjar hållbart resande och trafiksäkerhet prioriteras före sådana som framför allt gör nytta för biltrafiken.
- **Mindre investeringar av regional betydelse.** Det finns även ett antal behov av mindre vätgätgärder värda att lyfta fram i detta sammanhang, då de har betydelse för utvecklingen i Ljungby kommun och västra Kronoberg, eller är särskilt brådsakande. Åtgärderna är huvudsakligen kopplade till de stråk som identifierats som viktiga i Ljungby kommuns översiktsplan.
 - **Väg 555 (Ljungby-Bolmsö).** Vägen är ett viktigt stråk för att koppla samman Ljungby med utvecklingsområdet vid Bolmens östra strand. Trafiksäker korsning med väg 547 mot Angelstad och 547.01 mot Bolmstad hamn är mest angelägen, men åtgärdandet av tidigare identifierade brister på sträckorna Bolmstad-Värmsjö och Tannåker-Sandvik är också angelägna.
 - **Väg 568 (Storgatan genom Lagan).** I det regionala projektet Byresan har brister i tryggheten för oskyddade trafikanter identifierats. Det är önskvärt att vägen uppfyller krav på både trygg bygata och omledningsväg för E4. Möjliga åtgärder skulle behöva utredas för att komma vidare.
 - **Väg 616 (Ljungby-Åby).** Vägen ligger inte utmed ett prioriterat stråk, men är i dåligt skick med rasrisk. Det är därför angeläget att åtgärd prioriteras snarast.
 - **Väg 124 (Ljungby-Liatorp).** Ljungby kommun ser här ett behov av breddning på stora delar av sträckan. Nära Ljungby är det även angeläget att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter. Eventuellt kan dessa brister utredas i samband med att förbindelse mellan Ljungby och Älmhult studeras.
- 2. **Hur påverkar den nuvarande infrastrukturen våra utvecklingsmål, och vilka utmaningar ser ni i samband med genomförandet av nya planer?**
 - Det finns åtskilliga målsättningar som går att koppla till nuvarande och framtida infrastruktur. För att göra svaret på frågan överblickbart begränsar sig Ljungby kommun i sitt svar de mål och inriktningar som



finns i den regionala utvecklingsstrategin samt kommunens översiktsplan och klimat- och energiplan.

- Sammantaget bedömer Ljungby kommun att de prioriterade behov som kommunen redogör för i svaren på regionens frågor ligger i linje med mål i kommunens översiktsplan samt klimat- och energiplan, och i stor utsträckning även den regionala utvecklingsstrategins ambitioner. Det som skulle behöva förtydligas i länstransportplanen är framför allt hur och av vem mindre (ej namngivna) vägtrafikåtgärder prioriteras, samt ställningstaganden kring hur regionen ser på olika typer av åtgärder, till exempel bygdevägar. Det är också angeläget att klargöra hur olika hållbarhetsaspekter styr val och prioritering av åtgärder.
- En generell utmaning vad gäller infrastruktur och kommunikationer är att ett stort genomförandeansvar för åtgärder ligger på andra aktörer, i första hand Trafikverket och Region Kronoberg. Det är därför viktigt att försöka få en samsyn i dessa frågor.
- När det gäller den regionala utvecklingsstrategin finns ambitioner om att förbättra kopplingar till närliggande regioner och vidare mot övriga Europa. Det framgår också att satsningar på kollektivtrafik och cykel är viktiga medel för att nå strategins övergripande målsättningar. Detta ligger väl i linje med kommunens målsättningar och infrastrukturprioriteringar.
- Det är dock tydligt att den strukturbild som tagits fram till den regionala utvecklingsstrategin uppvisar diskrepanser mot strukturbilden i Ljungby kommuns översiktsplan. Det handlar bland annat om utpekande av noder och regionalt stråk Ljungby-Älmhult. Kommunens infrastrukturprioriteringar följer i nuläget översiktsplanens strukturbild. Det kan bli en utmaning kring vilka prioriteringar som ska göras om samsyn inte kan nås.
- Strukturbilden för kommunen definierar fem stråk (E4:an, riksväg 25, Väg 545 till Lidhult, väg 594/592 mot Älmhult via Hamneda och Pjätteryd samt väg 124), dit trafikinfrastruktur och transporter fokuseras. Bebyggelse och service fokuseras till en centralort och fem serviceorter med grundläggande service (Agunnaryd, Hamneda, Lagan, Lidhult och Ryssby). Vidare pekas ett utvecklingsområde ut utmed sjön Bolmens östra strand med tillhörande utvecklingsstråk på väg 555. Prioriterade behov är i första hand kopplade till stråken. Strukturbildens stråk ska genomgående ha en hög standard för att kunna användas effektivt för huvuddelen av resorna i kommunen, oavsett om det rör sig om pendling, tjänsteresor, godstrafik eller fritidsresor.
- I centralorten möts de viktigaste stråken och huvudfokus för ny bebyggelse och infrastruktur i kommunen sker här. Tillgång till kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik är viktiga frågor för



centralorten. Även i serviceorterna satsas det på långsiktig service, nya bostäder, gång- och cykelvägar och övrig infrastruktur samt koppling till stråkens snabba kollektivtrafik genom gång- och cykelförbindelser och pendlarparkeringar med laddinfrastruktur.

- På övrig landsbygd är målet att bibehålla befintlig service och förbättra möjligheten till arbetspendling, bland annat genom att knyta dem till stråken där de större satsningarna på kollektivtrafik görs. Utvecklingsstråket mot Bolmens östra strand är viktigt att arbeta med parallellt med utvecklingsområdet så att stråket fungerar både för arbetspendling och fritidsresor i framtiden.
- I översiktsplanen har det i serviceorterna och centralorten pekats ut ett antal framtida markanvändningsförslag. För varje område definieras var behovet av gång- och cykelvägar finns. Vidare har kollektivtrafiknoder föreslagits på strategiska platser. Den generella hållningen till infrastruktur är att utveckling i första hand ska ske så att befintlig infrastruktur kan nyttjas som den är eller utvecklas. Ett fåtal undantag finns från denna regel, framför allt när det gäller utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur samt järnväg.
- Hållbara trafikslag som kollektivtrafik, gång och cykel ges i översiktsplan högre prioritet i samhällsplaneringen, både vad gäller utbyggnad och skötsel. Viktiga målpunkter är större bostadsområden, arbetsplatser, busshållplatser, skola/förskola, offentlig och kommersiell service samt rekreativ mål som idrottsplatser och badplatser. Säker skolväg har här särskild prioritet.
- En 500 meter bred korridor för den tidigare planerade nya stambanan för höghastighetståg har reserverats strax öster om Lagadalen. Kommunen har en restriktiv hållning till nyetableringar inom hela denna korridor. Kommunen kommer utifrån resonemanget om järnväg ovan sannolikt behålla denna korridor i den översiktliga planeringen framöver.
- Klimat- och energiplanen har målsättningar om att minska klimatutsläppen från bland annat transporter. Till år 2045 ska nettoutsläppen från Ljungby kommun vara noll. Till 2030 ska utsläppen ha minskat med 63 procent och till 2035 med 70 procent, i båda fallen jämfört med 2005. Ett effektivt sätt att nå målet är att överföra största möjliga del av transportarbetet till gång, cykel och fossilfri kollektivtrafik. Detta i sin tur kräver att infrastruktur organiseras, utformas och prioriteras på ett sätt som uppmuntrar till en sådan förflyttning.



3. Hur ser ni på ni på den procentuella fördelningen till följande åtgärdsområden:

- Samfinansiering till större väg- och järnvägsåtgärder (12 %)
- Större vägåtgärder (49 %)
- Mindre vägåtgärder (10 %)
- Mindre kollektivtrafikåtgärder (2 %)
- Mindre cykelåtgärder (10 %)
- Bidragsåtgärder (17 %, varav cykel/trafiksäkerhet 10 %, enskilda vägar 3,5 % och drift av flygplats 3,5 %)
- Ljungby kommun anser att en samlad hållbarhetsbedömning inklusive samhällsnyttor i första hand ska styra prioritering av åtgärder. Nedan ges ändå kommunens syn hur fördelningen principiellt bör förändras.
- *Samfinansiering av större åtgärder i nationell plan tar upp en väsentlig del av länstransportplanen. Det bör vara regionens ambition att minimera denna andel, dels eftersom åtgärder i nationell plan principiellt inte bör finansieras av länstransportplanerna, dels då det är osäkra pengar som förutsätter att prioriterade åtgärder även prioriteras från statligt håll för att komma till nytta. Om regionen väljer att avsätta medel till att medfinansiera projekt som inte blir av blir medfinansieringspengarna inlåsta till ingen nytta.*
- Större vägåtgärder som i första hand gynnar biltrafiken *utgör en orimligt stor del av tillgängliga medel i en tid när hållbara trafikslag behöver öka på bilens bekostnad. Även om många projekt står i kö behöver dessa prioriteras hårdare, inte minst för att utmana den orimliga kostnadsutvecklingen för stora projekt.*
- Mindre vägåtgärder är svåra att bedöma. Förmodligen är det rimligt att den procentuella andelen ökar något, men detta är helt beroende av hur många mindre åtgärder som är aktuella och hur angelägna de är, samt i vilken utsträckning de väntas gynna de hållbara trafikslagen.
- Med anledning av de allt högre krav som ställs på kollektivtrafikanläggningar och de krav som ställs från regionen på att kraven ska uppfyllas inom den närmaste tiden *bör anslaget för mindre kollektivtrafikåtgärder öka kraftigt. Trafikverket signalerar att det idag inte finns tillräckliga medel för att möta behoven.*
- Utifrån resonemanget om att överföra medel från statlig cykelväg till kommunala bidragspotter samtidigt som det kommunala medfinansieringskravet slopas *bör anslaget till statlig cykelväg vara konstant eller minskas något beroende på hur mycket av bidragspotten kan öka på bekostnad av större väginvesteringar och samfinansiering.*
- *Anslaget till bidrag på kommunalt vägnät bör utökas kraftigt för att möta det behov som finns för åtgärder som gynnar omställning till mer klimatsmart resande, till exempel cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Det*



finns ett stort behov i kommunerna, och i och med utfasningen av stadsmiljöavtalen finns mindre medel att söka. Större delen av bidragsanslaget bör fortsatt gå till cykel och kollektivtrafik. Utifrån framtida behov kan även delen avsedd för enskilda vägar behöva utökas något.

B. Frågeställningar om cykelvägar

1. Är cykelvägarna i regional cykelstrategi fortfarande aktuella och prioriterade?

- **Finns det cykelvägar som inte längre är aktuella att bygga?**
Nej. Det finns dock anledning att beakta kommentarer enligt nedan.
 - **Hovdinge-Tannåker** (Lj 108+109) Båda etapperna är prioriterade och fortfarande aktuella för byggnation.
 - **Agunnaryd-Lidhem** (Lj 124) saknar dock tidsplan för genomförande i nuläget. Ljungby kommun anser att bygdeväg bör övervägas på sträckan för att möjliggöra snabbare genomförande till lägre kostnad.
 - **Angelstad-Ljungby** (Lj 102) är fortfarande aktuell, men har pausats på obestämd tid då överenskommelse med berörd markägare på del av sträckan inte har kunnat träffas.
- **Finns det nya cykelvägar som bör läggas till?** Ja, följande:
 - **Åby-Åbyskolan, väg 618.** Ljungby kommun anser att bygdeväg ska övervägas på sträckan. Åtgärden finns inte med i någon plan eller utredning, men har lyfts i projektet Byresan med anledning av behov av säkrare skolväg på sträckan.
 - **Hamneda-Hamneda vägskäl.** Ljungby kommun anser att ett säkert gång- och cykelstråk ska utredas mellan byn och busshållplatsen vid Riksettan. Trafiksäkerheten på platsen är låg. Bygdeväg kan vara en del av lösningen. Åtgärden finns inte med i någon plan eller utredning, men har lyfts i bland annat serviceortsdialog i Hamneda.
 - **Lidhult Järnvägsgatan/Unnarydsvägen.** Åtgärden finns inte med i någon plan eller utredning, men har lyfts i bland annat dialog kring utveckling av orten. Diskussionen har bland annat handlat om att göra det tryggare och enklare att cykla på framför allt Järnvägsgatan, till exempel genom att bredda trottoarer eller skapa cykelbanor i befintlig vägbana.



- **Sickinge, passage över/under väg 25** (Lj 111) finns med i sammanställning över önskade åtgärder till strategin men prioriterades inte. Åtgärden är angelägen för att möjliggöra säker cykelväg till Sickinge ridanläggning norr om väg 25. Kommunen har tagit fram en förstudie som visar på att en port under väg 25 är den lämpligaste lösningen.
- **Vrå-Bjerseryds vägska**. Ljungby kommun anser att bygdeväg ska övervägas på sträckan. Åtgärden finns inte med i någon plan eller utredning, men har lyfts av förvaltningen med anledning av Trafikverkets planer på att rusta upp busshållplatsen vid Bjerseryds vägska, utifrån bedömningen att trafiksäkerheten på vägen dit från Vrå är låg.
- **Cykelbro över E4 norr om trafikplats Ljungby S.** Åtgärden finns inte med i någon plan eller utredning, men näringslivet i Ljungby har lyft behovet av en säker passage över E4 på denna plats för bättre cykelpendling till Karlsro industriområde.
- **Vilka cykelvägar har ett planeringsarbete påbörjats för, såsom upprättade avsiktsförklaringar, undertecknade avtal eller påbörjad projektering?**
 - För Hovdinge-Mjälén (Lj 108) är projektering färdig och bevakningsavtal mellan kommunen och Trafikverket väntas godkännas av kommunfullmäktige i mars 2025. Det finns också medfinansieringsavtal från 2019 avseende både Hovdinge-Mjälén och Mjälén-Tannåker (Lj 109). Vägplan har fastställts för Lj 108.
- **Finns det nya kostnadsuppskattningar för dessa projekt?**
 - Ny beräknad kostnad för Lj 108 är 42 815 000 kronor (beräknat 2024)

2. Hur ser ni på prioriteringen mellan utbyggnad av kommunala cykelvägar jämfört med regionala cykelvägar?

Eftersom cykel främst är ett alternativ för resor kortare sträckor – gärna inom orter – är det rimligt att tro att resurser som flyttas över från statligt vägnät till kommunalt är en god idé, med tanke på att få prioriterade statliga cykelvägar byggs. Detta kan ske genom att anslag förs över från statliga cykelvägar till bidragspotter för kommunala cykelvägar. En förutsättning i så fall är att de cykelvägar som förväntas byggas främst är aktuella i tätorter. Om det i stället är fråga om att i praktiken överföra ansvaret för cykelvägar mellan orter från stat till kommun hamnar saken i ett annat läge. Även om kommunen får bidrag för denna typ av cykelvägar återstår driftkostnaden för all framtid, vilken kan bli omfattande.



I detta sammanhang vill Ljungby kommun även lyfta dagens princip om att statlig cykelväg ska medfinansieras till 50 procent av berörd kommun. Trafikverket har identifierat fram detta som en av flera möjliga orsaker till att få statliga cykelvägar byggas – kommunerna klarar för närvarande inte av att prioritera kostnaden. Ljungby kommun vill därför att regionen överväger att, utöver att överföra en del av anslaget från statliga cykelvägar till kommunala, även stryka medfinansieringskravet. Borttagande av kravet skulle i praktiken innebära en lägre totalsumma till statlig cykelväg, men skulle förhoppningsvis leda till att de medel som finns skulle komma till användning och att fler statliga cykelvägar faktiskt byggs.

C. Frågeställningar om bidragsobjekt

1. Vilka åtgärder avser kommunen att söka bidrag för, under perioden 2026–2030?
2. Vilka åtgärder avser kommunen att söka bidrag för efter 2030?
 - Ljungby kommun listar nedan möjliga bidragsobjekt för 2026–2030 samt 2030 och framåt. Både objekten och kostnadsberäkningar ska betraktas som preliminära. Förändrade förutsättningar kan medföra att kommunen söker för helt andra åtgärder. Kommunen kommer framöver att anta fördjupad översiktsplan för Ljungby stad, och göra en hastighetsöversyn i tätorterna, vilket i båda fallen kan ha stor inverkan på hur bidragsobjekt väljs ut och prioriteras. En del kostnadsuppskattningar är äldre och kan behöva justeras framöver. För åtgärder som ligger långt fram i tiden har kostnadsuppskattningar inte kunnat göras. Hållplatsåtgärder är kopplade till Länstrafiken Kronobergs prioritering av upprustning eller nybyggnation.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	Byggperiod (preliminär)	Kostnad (tkr)	Anmärkning
GC-väg Strömgatan (Tomtebovägen - Ågårdsvägen), Ljungby	2027	1 500	
GC-väg Björket / Byagården inkl GC-bro vid Replösabron, Ljungby	2025	40 500	Tidigare sökt och avslagen, kanske därför inte aktuell för ny ansökan. Genomförandeår ändras eventuellt, tas därför ändå med.
GC-väg längs Ringvägen, Ljungby (I samband med byggnation huvudspilledning Ljungby västra)	2025–2027	15 000	Påbörjas sannolikt inte 2025 och tas därför med ändå. Kan komma att etappindelas.
GC-väg Bäck-Hamneda (förlängning av befintlig GC-väg från Ljungby)	Kommande, ej tidsatt	1 500–3 000	
Ny GC-väg längs John A Lagers väg, Ljungby (i samband med omgestaltning till lokalgata)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	Blir aktuell först när ringväg öster om Replösa byggs – det är oklart när detta sker



GC-väg Sickinge – väg 25 inklusive bro/tunnel	Kommande, ej tidsatt	10 000	Detta är samma objekt som benämns Lj 111 ovan. Det är väsentligen en kommunal cykelväg, men innefattar åtgärd vid korsning av statlig väg.
GC-vägar i anslutning till CG-port under E4 Ljungby Södra.	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	Beror på när området väster om E4 utvecklas
GC-väg utmed Märta Ljungbergsvägen Myreborondellen-Sunnerborondellen och vidare mot Harabergsgatan, Ljungby	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	
GC-väg Strömgatan (Tomtebovägen - Storgatan via Aspebacken), Ljungby	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	
GC-väg på Storgatan i Lidhult (förlängning väster om Unnarydsvägen)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	
Diverse åtgärder för prioritering av gång- och cykeltrafik i samband med eventuellt sänkt bashastighet och omprioritering av stråk (cykelöverfarter, hastighetsdämpande åtgärder, ommålning, skyltning av GC-stråk och så vidare).	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	En större mängd åtgärder som sannolikt blir aktuella i arbetet med hållbart resande och trafiksäkerhet.
Kollektivtrafik	Byggperiod (preliminär)	Kostnad (tkr)	Anmärkning
Nya hållplatser ny linje Ljungby-Lagan (Laganland, Ljungbystopp, Rosendal)	2026	1 500–2 000	Presenteras som ett paket, eftersom hållplatserna utgör en helhet.
Hållplats Lasarettet, Ljungby (tillgänglighetsanpassning, cykelparkering, eventuell flytt/omgestaltning)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	Ett större projekt. Behovet förstärks av ny linje Lagan-Ljungby och ännu mer vid eventuell stadsbusstrafik.
Hållplats Astradskolan, Ljungby (tillgänglighetsanpassning, eventuell flytt/omgestaltning)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	Beroende av när ombyggnad av Astradskolan sker.
Hållplats Sunnerbogymnasiet, Ljungby (tillgänglighetsanpassning, eventuell flytt/omgestaltning)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	
Hållplats Harabergsgatan, Ljungby (tillgänglighetsanpassning, cykelparkering)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	



Hållplats Torggatan, Lidhult (<i>trolig flytt, annars tillgänglighetsanpassning</i>)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	
Hållplats Vråvägen, Lidhult (<i>cykelparkering</i>)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	Beroende av framtida linjedragning genom Lidhult.
Hållplatser Åbyskolan, Lagan (<i>tillgänglighetsanpassning</i>)	Kommande, ej tidsatt	Kostnad osäker	
Diverse åtgärder stadsbusstrafik (<i>nya hållplatser, upprustning av befintliga</i>)	Kommande, ej tidsatt	8 000–10 000	Enskilda åtgärder specificeras ej, då tidsplaneringen av stadsbusstrafik för närvarande är osäker.

3. Hur ser ni på motprestationer kopplade till bidragsobjekt i samband med upprättandet av den nya planen?

- Negativt, då det krånglar till ansökningsprocessen. En tydlig fördel med den process som tidigare tillämpats är att den har varit enkel, vilket är positivt för små kommuner med begränsade resurser att lägga på ansökningar. Med de relativt små belopp som bidragen har omfattat har det troligen varit nödvändigt för att många ska söka – om ansökningsprocessen blir alltför resurskrävande minskar incitamentet att söka bidrag. För att positiva effekter och transparens ska uppnås med motprestationer krävs också att ett regelverk för att värdera och bedöma motprestationerna. Ljungby kommun anser inte att Region Kronoberg och Trafikverket ska lägga resurser på sådana saker och avstyrker därmed förslag om fortsatt användning av motprestationer i länstransportplanens bidragsprocess. Till yttermera visso är det inkonsekvent att begära motprestationer av detta slag för cykel- och kollektivtrafikåtgärder, men inte för andra bidrag.
- **Bör motprestationer bli ett krav?**
 - Nej, de bör tas bort helt. Om de ska finnas kvar bör de vara obligatoriska för att vara meningsfulla, och det behöver finnas ett regelverk. Som antyds ovan riskerar krav på motprestationer att få motsatt effekt – att kommunen inte söker eller lägger fokus på fel saker – trots att intentionerna är goda.
- **Ska de förbli frivilliga?**
 - Nej, det blir meningslöst och omständligt.
- **Kan de utvecklas på andra sätt?**
 - Förmodligen inte på ett meningsfullt sätt i detta sammanhang. Motprestationer förefaller lämpligare i sammanhang där bidragen avser större paket av åtgärder, som stadsmiljöavtalen, där motprestationer kan vara kopplade till helheten snarare än



enskilda åtgärder. Regionen bör ha tilltro till att kommunerna arbetar med olika typer av åtgärder för hållbart resande utan krav från regionen.

- **Vilka incitament skulle kunna öka vilja att genomföra motprestationer?**
 - Svårt att bedöma. Ljungby kommun ser inte att åtgärder i syfte att växla upp infrastrukturåtgärder ska ses som enbart motprestationer mot regionen, utan som åtgärder som kommunen har egna incitament att genomföra.
- **Övriga synpunkter?**
 - Det vore önskvärt att så kallade steg 1 och 2-åtgärder utifrån fyrstegsprincipen kunde finansieras via länstransportplanen. Detta skulle förhoppningsvis leda till de effekter som regionen eftersträvar med motprestationerna.

D. Kompletterande frågeställningar om hållbarhet

1. **Vilka gruppers behov ligger till grund för de prioriteringar som kommunen vill göra?**
 - Kommunens vision är "I Ljungby kommun formar vi framtiden tillsammans, mot 35 000 invånare". Alla invånares och gruppers behov ligger därmed till grund i prioriteringarna i utvecklingen av kommunen inklusive dess transportinfrastruktur. Visionen är kopplad till de globala målen i Agenda 2030 och utifrån detta prioriteras i vissa fall grupper för att uppnå bland annat jämställdhet och jämlikhet.
 - I översiktsplanen har de globala målen "översatts" till mål för hållbart samhällsbyggande. Det för trafikinfrastrukturen mest "Vardagsliv" sätter alla gruppers behov i fokus och framförallt genom ett yteffektivt transportsystem som främjar hälsa och välbefinnande samt minskar miljö- och klimatpåverkan. För kortare sträckor prioriteras därför gång och cykel som färd sätt. För längre sträckor är utgångspunkten kollektivt resande utmed i första hand prioriterade stråk. Ljungby kommun ser att transport- och yteffektivitet i förlängningen gynnar alla grupper, men givetvis i olika grad.
2. **Vilka grupper har deltagit i att sätta kommunens prioriteringar?**
 - I grunden sätts kommunens prioriteringar av de förtroendevalda, som representerar kommuninvånarna.
 - I den tidiga processen i framtagandet av översiktsplanen har alla kommuninvånare, föreningar, kommunala nämnder och förvaltningar haft möjlighet att komma med utvecklingsförslag för kommunen, inklusive för transporter samt gång- och cykelvägar. Under översiktsplanarbetet har också två fokusgrupper, bestående av



ideellt engagerade samt övriga kommuninvånare fått påverka planförslaget till samrådsförslaget.

3. Hur bidrar kommunens föreslagna insatser till minskad klimat- och miljöpåverkan?

- Genom att satsa på hållbart resande och åtgärder som gynnar gång-, cykel, och kollektivtrafik minskar klimat- och miljöpåverkan från transporter. Kommunens prioriteringar enligt ovan följer huvudsakligen denna princip. Frågan om tillgänglighet för trafik på allmän väg är dock komplex, då åtgärder för kollektivtrafik ofta gynnar även biltrafik. Det är viktigt att detta beaktas vid val och utformning av åtgärder.

4. Hur bidrar de prioriterade insatserna till ökad trygghet och säkerhet?

- Generellt innebär lägre hastigheter och prioritering av oskyddade trafikanter ökad trygghet och säkerhet. Separering av trafikslag ska tillämpas där särskilt behov finns. Det är här viktigt att infrastruktur och deras omgivning gestaltas fysiskt på ett sätt som förstärker regelverk och önskvärda beteenden.

5. Hur fördelas kommunens prioriteringar geografiskt mellan centralorten, tätorter, och övriga geografier?

- Prioriteringarna följer i stora drag översiktsplanens principer och rollfördelning avseende centralorten, serviceorterna, landsbygden och stråken. Då centralorten inrymmer mer än halva kommunens befolkning och har en viktig funktion för fler än så är det naturligt att många åtgärder prioriteras där. Prioriteringarna utgår ifrån de olika geografiernas behov och vilken nytta åtgärder kan göra på olika platser. Det är viktigt att resurser kommer alla till del. Därför är det rimligt att vissa åtgärder utanför centralorten genomförs även när de inte gör lika stor nytta per invånare som i centralorten.

6. Hur bidrar kommunens föreslagna insatser och åtgärder till omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer?

- Kommunen har i många fall endast identifierat problem och behov, som behöver utredas ur olika aspekter innan en särskild åtgärd med en viss utformning väljs. Det är därför svårt att svara på, men för att fortsätta resonemanget från ovan är gestaltningen av infrastrukturen och dess omgivning viktig för dess funktion och effekter kopplade till livsmiljöerna.



Kommunstyrelsen

Region Kronoberg

Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 – yttrande

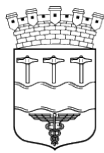
Kommunstyrelsen lämnar för Ljungby kommuns räkning synpunkter på Region Kronobergs förslag till länstransportplan (LTP) enligt nedan.

Ljungby kommun har tidigare under 2025 svarat på frågor från regionen avseende bland annat specifika infrastrukturbehov. Svaren på frågorna bifogas och utgör en del av kommunens yttrande på remissen. I de eventuella fall det förekommer motsägelser mellan huvudyttrandet och bilagan är det yttrandet som gäller först.

Sammanfattande synpunkter

Ljungby kommuns synpunkter avseende länstransportplan kan sammanfattas i följande punkter.

- Det är viktigt för omställningen till ett hållbart transportsystem att länstransportplanen vägleds av ett antal centrala principer:
 - Ökad trafiksäkerhet och förbättrad tillgänglighet för hållbara färdssätt ska vara det huvudsakliga motivet till alla större och mindre vägåtgärder.
 - En effektiv utbyggnad av gång- och cykelvägar i och utanför tätort behöver stimuleras. Mod att testa nya och kreativa lösningar, till exempel bygdevägar, krävs.
 - Åtgärder som verkar för hela regionens tillgång till järnvägen, inte minst när det gäller nya stambanor i västra länsdelen.
- För att stärka den flerkärnighet i regionen som den regionala utvecklingsstrategin (RUS) tar sikte på är det rimligt att åtgärder utförs i hela länet. Resurser bör över tid fördelas proportionellt efter befolkningsstorlek mellan länets kommuner.
- Jämfört med tidigare planperioder tas flera steg i mer hållbar riktning när det gäller fördelning mellan olika åtgärdstyper, men ytterligare förbättringar är möjliga:
 - Undvik samfinansiering väg och järnväg.
 - Motivera större väginvesteringar och prioritera hårt utifrån principerna ovan.



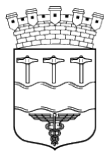
- Bra med ökat anslag till mindre investeringar i cykelväg och trafiksäkerhet, men uppföljning och dialog kring genomförande är önskvärd.
- Potten för bidragsobjekt bör utökas ytterligare.
- Prioriteringen av brister att utreda behöver förändras och ansvarsfördelningen förtydligas. Särskilt viktiga utredningar berör förbättrad förbindelse Ljungby - Älmhult, plan för mindre väginvesteringar och reviderad cykelstrategi.
- Löpande uppföljning av planen är viktig för ett framgångsrikt genomförande av planen, liksom kontinuerlig dialog mellan regionen, kommunerna och Trafikverket kring prioriteringar av ej namngivna åtgärder under planperioden.
- Det nationella etappmålet i Sveriges miljömål om andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige bör läggas till bland nationella utgångspunkter för planen.
- Regionen bör arbeta för att staten förenklar och förbättrar regelverk och processer för mer effektiv användning av statliga infrastrukturmedel, bland annat:
 - möjlighet att prioritera medel i länstransportplanen för mobility management-åtgärder.
 - förenkling av regelverket för statliga cykelvägar så att sådana kan byggas på fler ställen och till lägre kostnad.
 - översyn av regelverket för med- och samfinansiering av infrastruktur för att undvika otillbörligt gynnande av redan resursstarka kommuner och regioner.

Resonemangen bakom synpunkterna utvecklas nedan.

Hållbart transportsystem – förtydliga principerna

De principer som ligger till grund för länstransportplanens prioriteringar är oklara, vilket försvårar förståelsen av dokumentet. Ett brett underlag som visar på transportsystemets komplexitet redovisas, men planen skulle vinna på att ett antal slagkraftiga huvudprinciper lyfts fram. Ljungby kommun föreslår dessa:

- **Trafiksäkerhet och/eller de hållbara trafikslagens framkomlighet ska motivera de vägtrafikåtgärder som finansieras av länstransportplanen.** Detta innebär att det inte finns utrymme för åtgärder som enbart eller huvudsakligen syftar till ökad kapacitet för biltrafik. Ett transporteffektivt samhälle kräver att biltrafiken totalt



sett minskar. Samtidigt måste den trafikmiljön vara både trygg och säker – för alla trafikslag. Åtgärder bör därför endast vara aktuella där trafiksäkerhet eller hållbart resande är det tyngst vägande skälet.

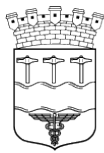
- **Stimulera effektiv utbyggnad av gång- och cykelvägar i och utanför tätort.** Detta kräver bland annat
 - ett förändrat regelverk för statliga gång- och cykelvägar
 - generös statlig medfinansiering till kommunala gång- och cykelåtgärder
 - mod att i större skala testa olika sätt att kostnadseffektivt anpassa befintlig infrastruktur till gång och cykel, till exempel bygdevägar och nyttjande av enskilda vägar.
- **Gör järnvägen tillgänglig för invånare i hela regionen.** I ett hållbart samhälle behöver många av de transporter som idag går på väg flyttas över till järnväg. På lång sikt handlar det om att utbyggnad av järnvägsnätet behöver prioriteras så att det täcker en större del av länet. Den snart klara Fehmarn bält-förbindelsen är ett utmärkt motiv för en sådan expansion av järnvägsinfrastrukturen både ur ett regionalt och nationellt perspektiv. På kortare sikt finns möjlighet att genom åtgärder i länstransportplanen underlätta tillgängligheten till bytespunkter till/från järnväg för boende och företag i hela regionen.

Förutom att lyfta fram ovanstående principer skulle planen vinna på att de delar som endast är beskrivande och inte direkt tillför något förkortas kraftigt. Detta skulle bidra till att det som är dokumentets kärna – hur medel prioriteras och principerna för detta – blir tydligare.

Stärk flerkärnigheten – rättvis fördelning av medel

Den nyligen antagna regionala utvecklingsstrategin tar sikte på ett flerkärnigt Kronoberg, och nämner behovet av att på olika sätt stärka de regionala kärnorna. Infrastrukturen är ett viktigt verktyg för att hjälpa de olika delarna av länet att utvecklas utifrån sina styrkor och förutsättningar.

I planen redovisas hur regionala infrastrukturmedel har fördelats mellan kommunerna under de senaste 10–15 åren. Det är tydligt att denna fördelning har skett väldigt ojämnt. En av de kommuner som tydligast sticker ut är Ljungby som endast fått del av 5 % av planens totala resurser och 8 % av medfinansieringen till kommunal infrastruktur. Detta ska sättas i relation till att Ljungby



med 14 % av befolkningen är Kronobergs näst största kommun. Dessutom är kommunen störst till ytan av alla regionens kommuner och inrymmer en betydande del av den regionala och statliga infrastrukturen.

Infrastrukturplanering är komplext och det finns olika faktorer som påverkar fördelningen, i synnerhet på kort sikt. Att fördelningen är så pass ojäm och har varit en längre tid tyder ändå på en snedfördelning av medel. I det längre tidsperspektivet bör en princip som gynnar alla regioninvånare likvärdigt eftersträvas.

Fördela mer medel till hållbara åtgärder

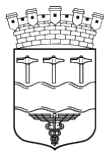
Det är generellt positivt att länstransportplanens totala ram ökar, men det är viktigt att framhålla att hårda prioriteringar fortfarande är nödvändiga. Redan konstaterade kostnadsökningar kommer att äta upp en stor del av det utrymme som potentiellt skapas för nya satsningar. Trafiksäkerhetssatsningar kommer att i större utsträckning än tidigare behöva rymmas i planen (Trafikverkets särskilda satsningar utanför planen tas bort), och dessutom innebär stadsmiljöavtalens avskaffande sannolikt ett hårdare tryck på länstransportplanens bidragspotter för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.

Det är också generellt positivt att det skett en viss procentuell förflyttning i planens prioriteringar från större kapacitetshöjande vägprojekt till cykelvägs- och kollektivtrafikåtgärder (statliga och kommunala) samt mindre omfattande trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Även om Ljungby kommun gärna hade sett att planförslaget hade gått längre är det ett steg i rätt riktning. Det är dock viktigt att noga följa planens genomförande för att säkerställa att intentionerna fullföljs.

Hållbarhetsbedömningen som bifogas planen ger en komplex bild av planens effekter ur olika hållbarhetsperspektiv. Sammantaget verkar dock de mindre åtgärderna vara mer positiva än de större. När det gäller den helt avgörande klimatfrågan tycks planen ge svagt positiva effekter jämfört med föregående plan. Med tanke på klimatkrisens akuta läge är detta av allt att döma inte ett tillräckligt bidrag för att hejda klimatförändringarna.

Undvik samfinansiering väg och järnväg

Ljungby kommun anser att samfinansiering av åtgärder i nationell plan är principiellt olämpliga, då de syftar till att åsidosätta den prioriteringsprocess som normalt sett gäller. Dessutom riskerar medel som avsatts till samfinansieringsåtgärder att bli låsta till åtgärder som inte blir av om åtgärderna trots allt inte prioriteras i nationell plan. Det är därför viktigt att samfinansiering via länstransportplanen används ytterst sparsamt eller inte alls, och att det finns en konsekvent princip som gör att samfinansiering tillämpas på ett likvärdigt sätt för åtgärder i hela regionen.



Ljungby kommun vill framhålla att föreslagna järnvägsåtgärder i sig är viktiga ur ett regionalt perspektiv. Regionen bör fortsätta arbeta för att de prioriteras i nationell plan, dock inte via samfinansiering.

Större väginvesteringar – motivera och prioritera hårt

Som nämnts ovan bör effekter på trafiksäkerhet och hållbart resande vara styrande för prioriteringen. I vissa fall kan till exempel vägars bärighet också vara en faktor att räkna in. I samtliga fall måste sådana nyttor ställas mot åtgärdens sammanvägda effekter på klimatet, i ljuset av att transporter är en stor bidragande orsak till klimatkrisen.

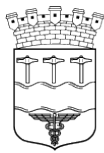
De föreslagna större vägåtgärderna förväntas ge varierande effekter på klimat, hållbart resande och trafiksäkerhet. Det finns genomgående målkonflikter – ingen åtgärd har entydigt positiva effekter på allt. Samtliga namngivna åtgärder bedöms dessutom som samhällsekonomiskt olönsamma. Trots detta saknas tydlig motivering och resonemang kring prioritering av de åtgärder som motsvarar ungefär halva anslaget i planen. För att rättfärdiga pottens storlek vore det önskvärt om skälen klargjordes – vilka principer har fått väga tyngst vid prioritering?

Mindre investeringar – bra med ökat anslag, viktigt med uppföljning och dialog

Det är positivt att potten för mindre vägåtgärder inklusive cykelåtgärder ökar kraftigt. Mest uppenbart positivt är att mer resurser avsätts till cykelvägar, vilket förhoppningsvis bidrar till att fler viktiga cykelvägar byggs. Det är även positivt att stora resurser avsätts till mindre vägobjekt generellt, då dessa kan användas till många välbehövliga trafiksäkerhetsåtgärder på det mindre vägnätet, förhoppningsvis till nytta även för de hållbara trafikslagen.

Ljungby kommun vill dock framhålla vikten av löpande uppföljning och dialog kring hur pengarna ska prioriteras. Det är viktigt att de används till åtgärder som kan motiveras utifrån övergripande målsättningar. Transparens kring vad som prioriteras är också centralt eftersom åtgärder inte är namngivna på förhand.

När det gäller cykelvägar är det särskilt viktigt att följa att pengarna kommer till effektiv användning – de höga kostnaderna och de höga kraven på kommunal medfinansiering är riskfaktorer som behöver bevakas. Ljungby kommun vill än en gång framhålla att bygdevägar (vilka i formell mening inte är cykelåtgärder i länstransportplanen) är lämpligt att testa i större skala. Om ett sådant test visar sig framgångsrikt kommer både statliga och kommunala resurser kunna användas till fler cykelfrämjande åtgärder totalt. Ljungby kommun vill i detta sammanhang lyfta fram Riksrevisionens nyligen genomförda granskning av statens



arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken (RiR 2025:11), vilken med all önskvärd tydlighet visar att arbetet med cykelinfrastrukturen måste effektiviseras på en lång rad punkter.

När det gäller kollektivtrafik är det angeläget att potten finns och används till det den är avsedd för, samt att den är tillräckligt stor. I förslaget baseras potten på ett minimum av åtgärder som behöver göras för att hållplatser på statligt vägnät ska uppfylla beslutad hållplatshandbok. Om regionen har ambitioner om särskilda satsningar för att öka säkerhet, attraktivitet eller tillgänglighet på hållplatser med statligt väghållningsansvar (till exempel pendlarparkeringar för bil eller cykel) kräver detta ytterligare medel.

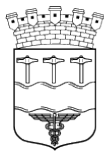
Bidragsobjekt - utöka potten

Generellt sett är det positivt att bidragspotten för åtgärder inom kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö höjs kraftigt. Samtidigt höjs den från en ganska låg nivå och det är tveksamt om potten räcker till.

Kommunerna har fått lämna uppgifter om kända behov inom bidragsområdet och uppskattat kostnaderna för dessa. Regionen har gjort bedömningen att bidragspotten täcker dessa behov (50 % statlig medfinansiering). Ljungby kommun, som ensam aviserat medfinansieringsbehov om 40–50 miljoner kronor för planperioden, anser ändå att bidragspotten borde höjas ytterligare, av följande skäl:

- De senaste åren har setts en tydlig ökning av ansökningar, vilket medfört att relevanta åtgärder har prioriterats bort. Det är troligt att behovet kommer att öka ytterligare framöver – det är inte ovanligt att behov i trafikmiljön uppstår oväntat och det är svårt att ha upp till tolv års framförhållning för små till medelstora åtgärder.
- Effekterna av att stadsmiljöavtalen avvecklas har troligen inte fullt ut visat sig. När denna medfinansieringsmöjlighet försvinner finns inte längre några bidrag tillgängliga för helhetslösningar och större projekt. Ansökningar måste då ske via länstransportplanen eller inte alls. Samtidigt visar kommunernas sammanställningar att behoven av större investeringar (stationsmiljöer, cykelbroar med mera) ökar. Dessa kommer att vara svåra att hantera inom en årlig pott om 10 miljoner kronor.
- En större pott ger en tydlig signal att regionen vill se en utbyggnad av infrastrukturen för hållbara trafikslag. Om det finns mer pengar att söka ökar kommunernas incitament för att prioritera denna typ av investeringar.

När det gäller enskilda vägar är det angeläget att länstransportplanen avsätter medel för bidrag. Det är dock lika angeläget med ett förtydligande kring vilka åtgärder potten kan



användas till och hur processen kring medelsfördelning fungerar, så att pengarna kommer till verklig nytta.

Brister att utreda – förenkla, förtydliga, utred

Erfarenheter från tidigare planperioder är att brister under rubriken "Viktiga brister att utreda" inte utreds alls. Eftersom det inte är tydligt i texten att statliga medel från länstransportplanen ska användas för utredningarna skapas osäkerhet kring hur utredningarna ska initieras och av vem. Antingen bör det förtydligas vem som ansvarar för respektive utredning eller så bör endast utredningar som ska initieras/finansieras av Trafikverket vara med i listan.

Det är också oklart varför det behövs två kategorier av brister att utreda – prioriterade och viktiga. Eftersom båda kategorierna förväntas utredas inom planperioden bedömer Ljungby kommun att det räcker med en kategori, "Brister att utreda".

Ljungby kommun bedömer att följande utredningar är särskilt angelägna och anser att de bör genomföras innan nästa revidering av planen:

- "Ljungby - Älmhult"
- "Kartläggning och plan för mindre investeringar väg"
- "Uppdatering av cykelstrategi och cykelplan"

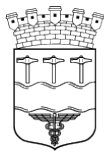
När det gäller cykelstrategin är det angeläget att hitta en process för hur nya och förändrade behov löpande kan lyftas in i prioriteringen. Ljungby kommun vill även peka på behovet av att integrera en samordnad strategi för cykelleder i infrastrukturplaneringen. En regional samordning av arbetet med lederna skulle leda till bättre helhetslösningar och i förlängningen öka Kronobergs attraktivitet som besöksmål. Särskilt potentialen i cykelleder på gamla banvallar borde utredas närmare.

Även väg 25 är viktig, men Ljungby kommun bedömer att den sträcka på vägen som är särskilt angelägen att åtgärda går genom Halland och redan är utredd för prioritering i nationell plan.

Viktigt med dialog och uppföljning

Ljungby kommun ser positivt på den dialog som regionen har initierat inför revideringen av länstransportplanen, både i den nybildade arbetsgruppen för infrastruktur inom Samplanering Kronoberg (Sia-gruppen) och remisseminariet i augusti. Kommunen bedömer att dialogen har bidragit positivt till förslaget till länstransportplan.

Ljungby kommun anser att det är angeläget att denna dialog fortsätter när planen ska genomföras. Det är viktigt att regionen, kommunerna och Trafikverket överlägger och håller varandra



informerade för att utvecklingen av infrastrukturen som helhet ska gå i önskad riktning.

Det behövs också en bättre och tydligare process för uppföljning av planen, varifrån lärdomar kan dras inför kommande planrevideringar.

Ljungby kommun bedömer att detta dialog- och uppföljningsarbete underlättas av att Sia-gruppen fortsätter att träffas kontinuerligt under planperioden. Regionen uppmanas därför att även fortsättningsvis avsätta tid för att samordna gruppens arbete.

Lägg till etappmål om andel hållbara persontransporter

Till de nationella mål som nämns i kapitel 4 borde läggas ett av de etappmål som formulerats för hållbar stadsutveckling:

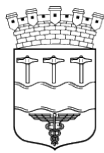
”Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.”

Detta mål är synnerligen relevant för prioritering av åtgärder som gynnar olika trafikslag. Förutom att bidra till klimatmålet medverkar ökat resande med hållbara trafikslag till attraktiva stads- och bymiljöer som i förlängningen gynnar befolkningstillväxt. Att målet utgör utgångspunkt för prioritering torde påverka val av åtgärder, då målet är långt ifrån uppnått. Uppföljning kan göras med hjälp av resvaneundersökningar i den mån statistik på regional nivå saknas.

Regionen kan uppmana staten att förenkla och förbättra regelverk och processer

Dessa avslutande synpunkter gäller inte planens prioriteringar, utan ska snarare ses som förslag på hur statliga regelverk och processer kan förbättras för att länstransportplanens medel ska kunna användas mer effektivt.

- För att Fyrstegsprincipen ska kunna tillämpas fullt ut i det regionala infrastrukturarbetet är det angeläget att regelverket anpassas så att länsplanerna åtminstone i viss utsträckning får finansiera så kallade steg 1 och 2-åtgärder (även benämnda mobility management).
- Regelverk och processer för statliga cykelvägar behöver anpassas:
 - Kostnadsutvecklingen när det gäller planering och anläggning av statlig cykelväg har medfört att de summor som kommuner måste bidra med har blivit orimligt höga. Processerna kring cykelvägar behöver förenklas så långt det går för att få ner kostnaderna,



givetvis med hänsyn tagen till krav på trafiksäkerhet och hållbarhet.

- Regelverket för var Trafikverket får bygga cykelvägar behöver ses över så att statliga cykelvägar inte måste förläggas i direkt anslutning till väg avsedd för samtliga trafikslag. En förändring behövs så att staten kan upprätthålla sitt ansvar för trafikinfrastrukturen utanför sammanhängande bebyggelse, samtidigt som det blir möjligt med mer gena och attraktiva cykelvägar mellan tätorter, till exempel utmed gamla banvallar.
- Ovanstående och flera andra relevanta brister identifieras i den ovan nämnda granskningen från Riksrevisionen (RiR 2025:11). Det är angeläget att statliga aktörer tar sig an de utmaningar som presenteras där.
- Regelverken för kommunal och regional medfinansiering bör ses över. Större och rikare kommuner har större möjligheter att medfinansiera och därmed påverka prioriteringsordningen för olika åtgärder. Det är viktigt att detta inte missbrukas, då det riskerar att öka klyftorna mellan tät- och glesbefolkade områden.

Magnus Gunnarsson
**Kommunstyrelsens
ordförande**

Lars-Ove Johansson
**Kommunstyrelsens 1:e vice
ordförande**

Anne Karlsson
Kommunstyrelsens 2:e vice ordförande

Bilaga

Svar på regionens frågor avseende länstransportplan 2026–2037,
2025-02-26



§ 186

Dnr KS2025-0049 510

Yttrande på Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Beslut

Kommunstyrelsen lämnar synpunkter till Region Kronoberg i enlighet med förslag till yttrande daterat 2025-07-04 med tilläggstext om att åtgärder som verkar för hela regionens tillgång till järnväg även ska inkludera nya stambanor i västra länsdelen.

Sammanfattning av ärendet

Region Kronoberg har översänt förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 på remiss. Ljungby kommun har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget senast 17 september 2025.

Region Kronoberg har ett samlat politiskt ansvar för Kronobergs utveckling. I detta ansvar ingår bland annat prioritering av regionala infrastrukturåtgärder. Genom länstransportplanen prioriterar regionen åtgärder på viss statlig trafikinfrastruktur, framför allt landsvägar och cykelvägar utanför kommunalt väghållningsområde. Järnvägar och större riks-/europavägar prioriteras (i allmänhet) på statlig nivå, liksom underhåll av all statlig infrastruktur och ingår därför inte i länstransportplanen. Länstransportplanen kan även medfinansiera åtgärder på det kommunala vägnätet, framför allt cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar. Planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

För åren 2026–2037 har Kronoberg preliminärt tilldelats 1,3 miljarder kronor, vilket är väsentligt mer än tidigare. Inom den utökade ramen ska dock hanteras ett större ansvar för trafiksäkerhets- och cykelåtgärder, medfinansiering till kommunal infrastruktur samt kostnadsökningar för planerade åtgärder.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott föreslår den 26 augusti 2025 att kommunstyrelsen lämnar synpunkter till Region Kronoberg i enlighet med förslag till yttrande daterat 2025-07-04.

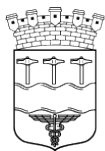
Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts förslag till beslut, 2025-08-26 § 41

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-07-04

Förslag till yttrande, 2025-07-04

Svar på regionens frågor avseende länstransportplan 2026–2037, 2025-02-26 (bilaga till yttrandet)



Kommunstyrelsen

Remissbrev och sändlista, 2025-06-26

Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037, remissversion 2025-06-26

Yrkanden

Anne Karlsson (S) yrkar i enlighet med kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts förslag till yttrande med tilläggs-text om att åtgärder som verkar för hela regionens tillgång till järnväg även ska inkludera nya stambanor i västra länsdelen.

Beslutsordning

Ordföranden frågar om kommunstyrelsen kan besluta i enlighet med kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts förslag till beslut med tillägg enligt Anne Karlssons (S) yrkande.

Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutat i enlighet med kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskotts förslag till beslut med tillägg enligt Anne Karlssons (S) yrkande.

Skickas till

Region Kronoberg



Protokoll

Kommunstyrelsen

2025-09-16

KS § 127

Yttrande över förslag till Länstransportplan, LTP, 2026–2037

Dnr 2025/67.KS

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att, avge yttrande enligt i enlighet med förslaget.

Bakgrund och sammanfattning

Region Kronoberg har tagit fram ett förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037. Förslaget har skickats ut på remiss och Markaryds kommun har beretts möjlighet att, senast den 17 september 2025, lämna synpunkter på förslaget.

Region Kronoberg har det övergripande politiska ansvaret för länets utveckling. Infrastrukturplanering är ett av flera viktiga verktyg för att främja regional utveckling och tillväxt. Därför är Länstransportplanen 2026–2037 ett centralt styrdokument i det arbetet. Även om planeringen av infrastruktur är en löpande process, intensifierades arbetet i mars 2025 när regeringen presenterade direktiven och beslutade om den finansiella ramen för den kommande planperioden. Förslaget till Länstransportplan 2026–2037 bygger vidare på den tidigare planen, som fastställdes av regionfullmäktige i oktober 2022.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2025-09-08, § 105, att uppdra till kommunstyrelsens ordförande att skriva samman ett förslag till yttrande som föreläggs kommunstyrelsen den 16 september. I ärendet föreligger ett förslag till yttrande samt två bilagor med fotodokumentation samt statistik gällande antal fordon och hastighetsmätning i samband med avstängning och omledning av trafiken på E4:an.

Dagens sammanträde:

Kommunstyrelsens ordförande (KD) redogör för förslaget till yttrande.

Beslutsunderlag

Beslut KSAU § 105, 2025-09-08

Remiss av LTP Kronobergs län, e-postmeddelande, 2025-07-01

Remissbrev och sändlista av LTP, 2025-07-01

LTP G-län 2026–2037 med bilaga 1, 2025-074-01

Brev och frågeställningar om LTP 2025-01-23

Kommunstyrelsen

2025-09-16

Yttrande över förslag till LTP, 2025-09-15
LTP Bilaga 1 till yttrande, 2025-09-15
LTP Bilaga 2 till yttrande Statistik omledning söder 2025-09-02—2025-09-5

Beslutet expedieras till:

registrator@kronoberg.se märk svaret med diarienummer 24RUN151

Bengt Germundsson
Kommunstyrelsens ordförande
bengt.germundsson@markaryd.se
0433-72010

Bilaga 1

2025-09-11

Bilaga 1 till yttrande över förslag till "Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037"

Bakgrund och sammanfattning

Nedan följer några bilder som illustrerar den närmast kaotiska situation som uppstår vid dessa omledningar:



Omledning i södergående riktning via Hinnerydsvägen och Lagastigsgatan i Strömsnäsbruk.



Övergångsställen saknas och linjemålningen är bristfällig. Däckspåren i asfalten vittnar om kraftigt gummislitage vid den för tvära svängen.



Utfart från Hinnerydsvägen till Lagastigsgatan. I stort sett samtliga långtradare behöver använda båda filerna, ändå kör släpets bakaxel upp på gångbanan.



Notera hur släpets bakaxel kör upp på gångbanan.



Lv 520 vid Axhult. Inga vägrenar, skyddsräcken omedelbart intill vägbanan och minimalt utrymme för oskyddade trafikanter.



Bild från Alandsköp mellan Strömsnäsbruk och Axhult. Sträckan trafikeras av Länstrafikens bussar (linje 150) med hållplatser där resenärerna, till följd av de minimala vägrenarna, får gå av och på eller vänta på vägbanan eller i dikesrenen.



Bristfällig skyltning vid omledning innebär att mycket trafik kör igenom Markaryds centrum där Drottninggatan är avsmalnad och försedd med två rondeller som ofta skadas av de långa ekipagen.



Utfart från ICA Kvantums parkering med mycket tung trafik i korsningen Skulptörvägen/Hässleholmsvägen för utfart mot E4:an.



Omledningsväg

Skola, förskola, fritidsanläggningar



Ulvarydsvägen, önskad omledning utanför samhället

Skulptörvägen, befintlig omledning

Bengt Germundsson
Kommunstyrelsens ordförande

BILAGA 2

ÉlanCité

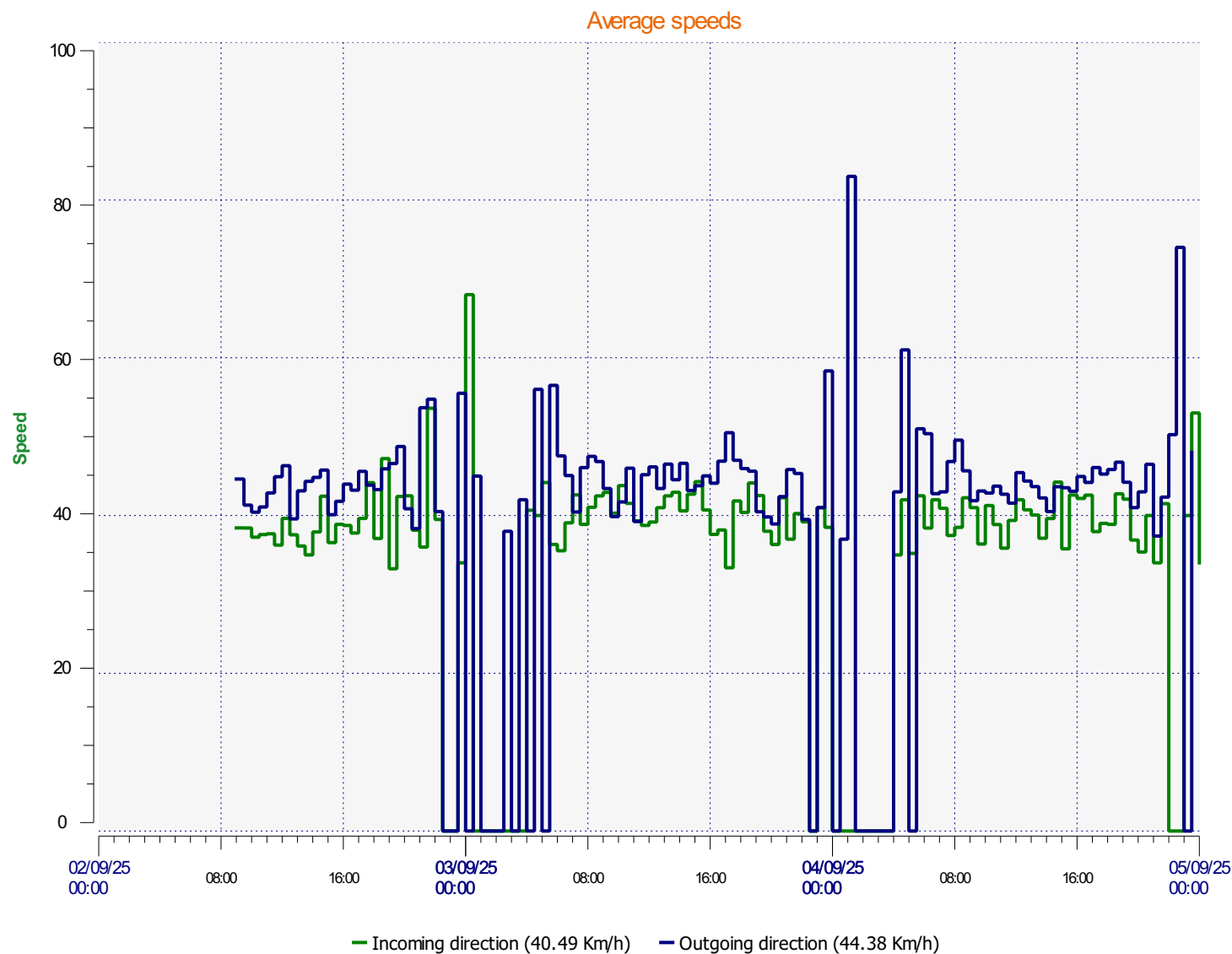


DÉTECTER • INFORMER • SÉCURISER

Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

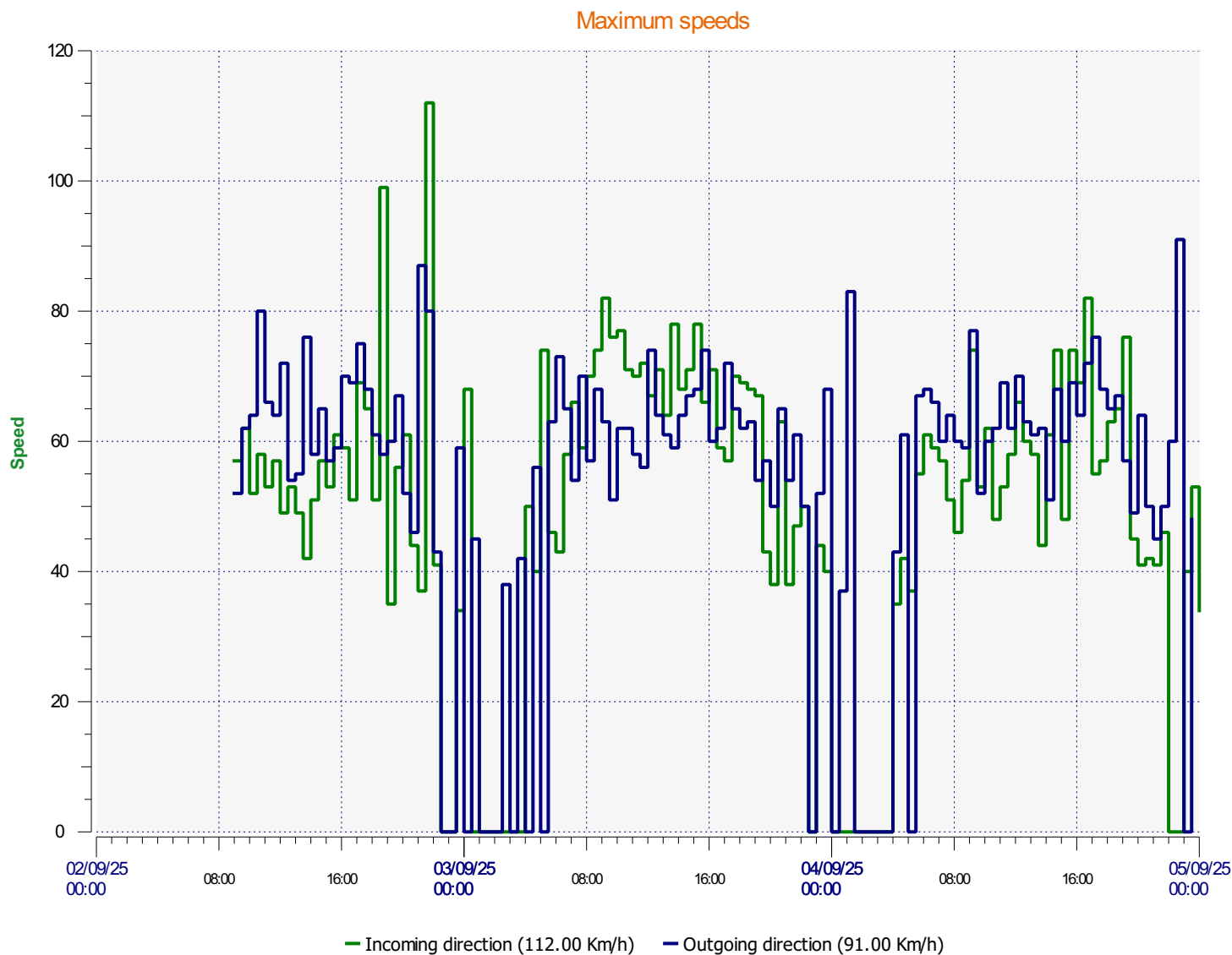
Comments:



Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

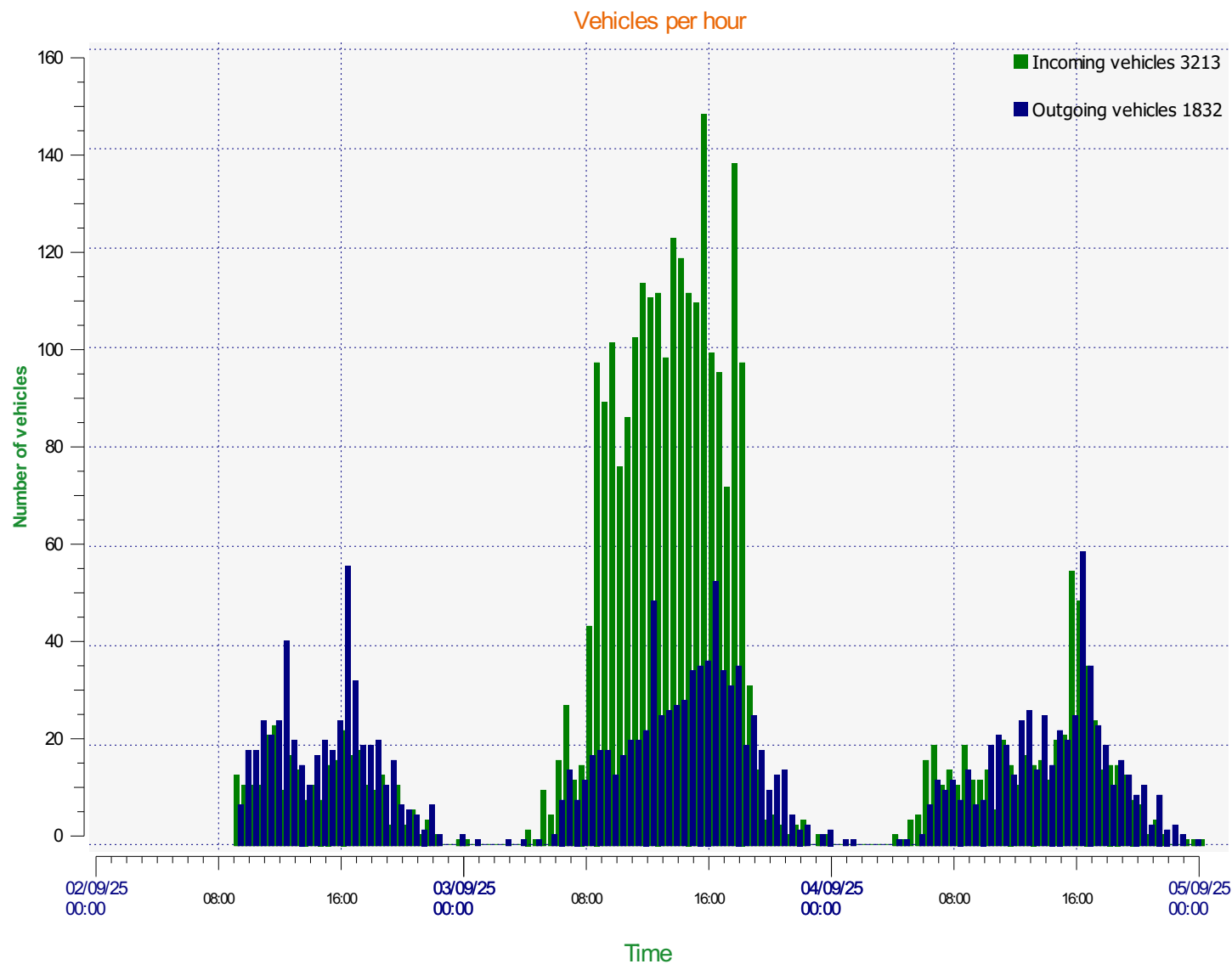
Comments:



Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

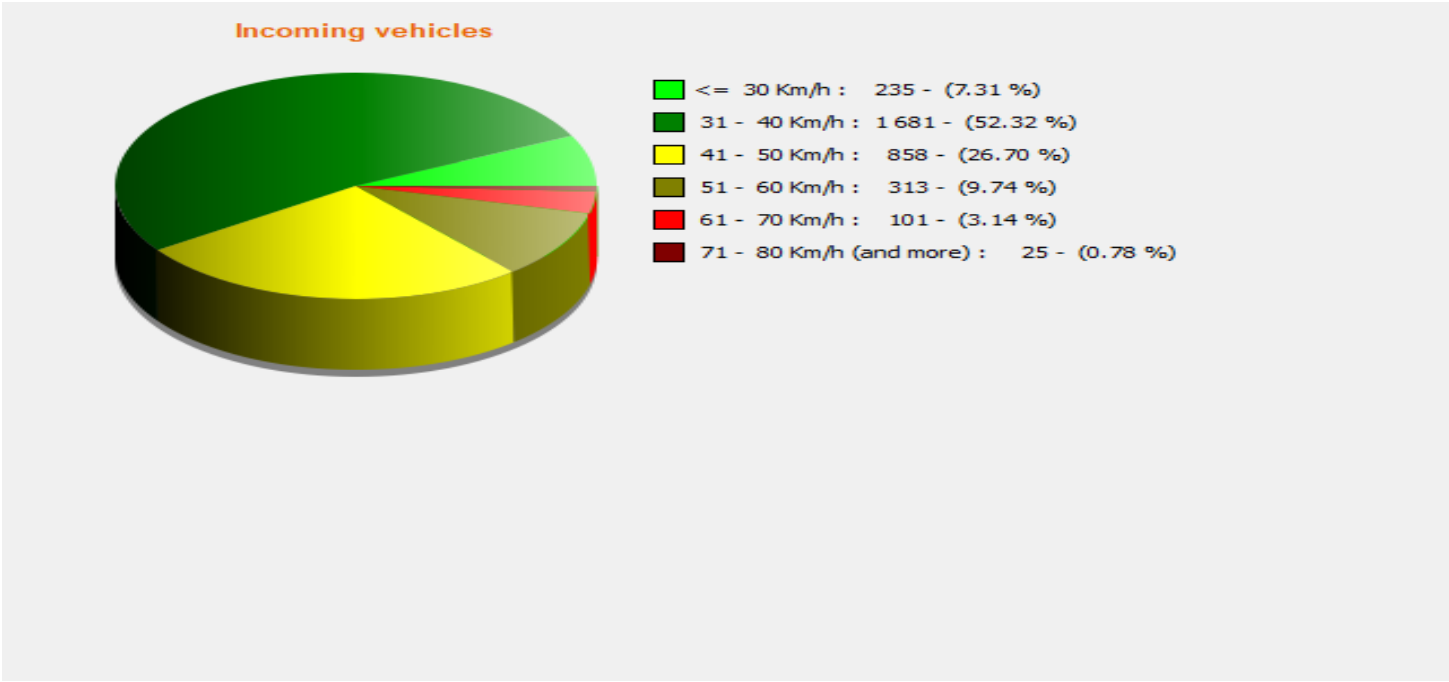
Comments:



Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

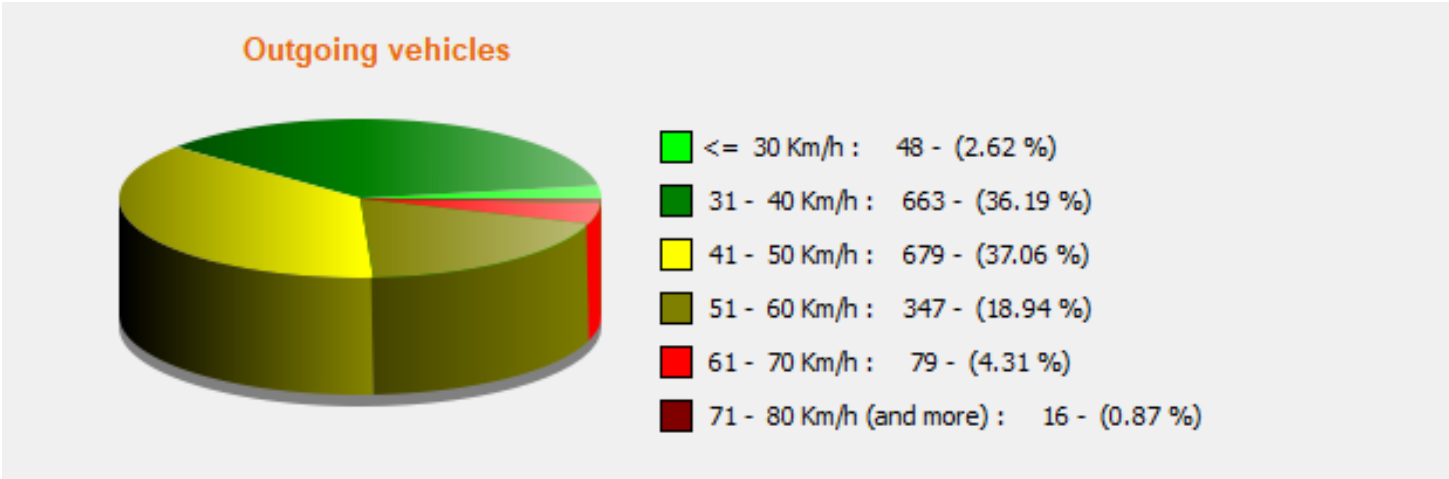
Comments:



Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

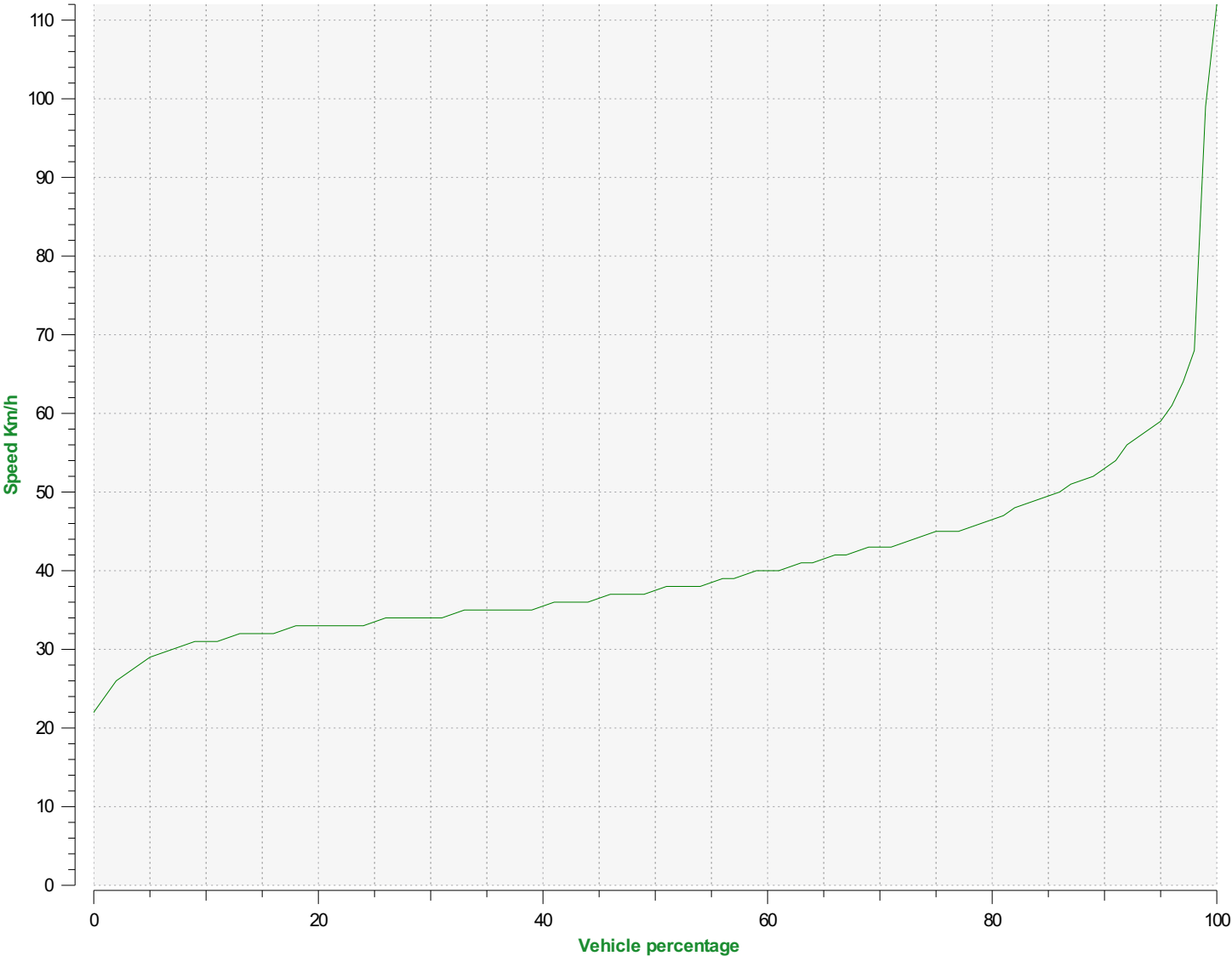
Comments:



Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

Comments:



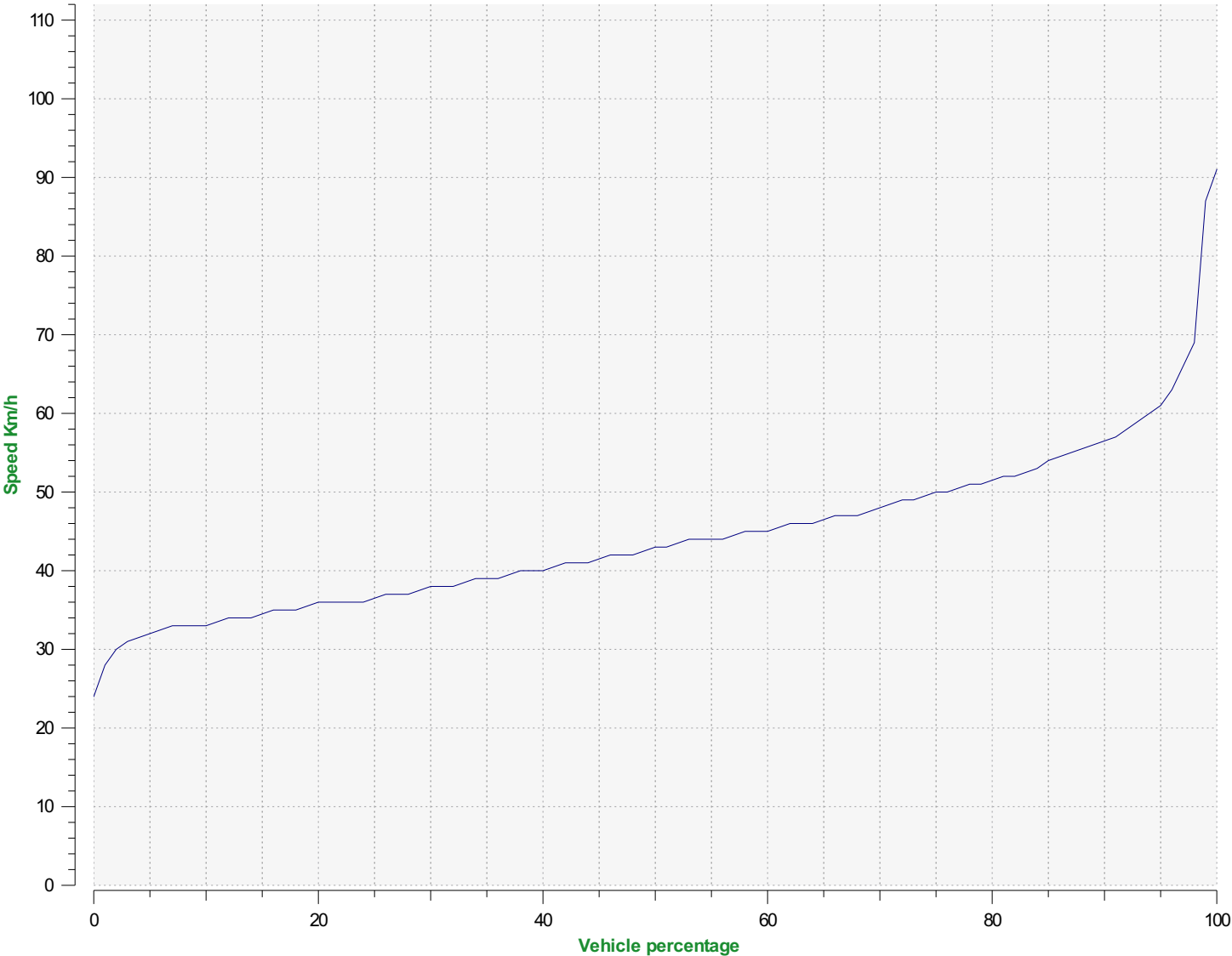
Speed percentiles (incoming)

V30: 34.00Km/h V50: 37.00Km/h V85: 49.00Km/h

Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

Comments:



Speed percentile(outgoing)

V30: 38.00Km/h V50: 43.00Km/h V85: 54.00Km/h

Start date: Tuesday, September 2, 2025 9:00 AM
End date: Friday, September 5, 2025 12:00 AM

Location:

Comments:

Kommunstyrelsen

2025-08-25

§ 162

Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037

KS/2025:312

Beslut

Kommunstyrelsen yttrar sig över remissversionen av Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 enligt bilagt yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Tingsryds kommun har erbjudits möjlighet att lämna synpunkter på Region Kronobergs förslag till *Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037* senast onsdagen den 17 september 2025. Huvudsyftet med Länstransportplanen är att visa på Region Kronobergs prioriteringar vad gäller investeringar i fysisk transportinfrastruktur i till regional plan och samfinansiering till nationell plan.

Den övergripande bilden är att förslaget är ett välbalanserat förslag som är ett resultat av en konstruktiv dialog mellan Trafikverket, Region Kronoberg och länets kommuner. Tingsryds kommun tycker dock att det kan vara motiverat att ändå överväga en viss omfördelning av medlen och utvecklar sin syn i bifogat yttrande.

Ärendet har beretts av utvecklingschef som också har varit Tingsryds kommuns representant i de förberedande dialogerna i arbetsgruppen för infrastruktur inom ramen för Samplanering Kronoberg.

Utvecklingschef Henrik Paulsson föredrar ärendet.

Barnrättsperspektiv

Se kapitel 7 i remissversionen, *Hållbarhetsbedömningar av LTP*, för Region Kronobergs beskrivning av hanteringen av barnrättsperspektivet.

Beslutsunderlag

1. Protokollsutdrag kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-08-18 § 161
2. Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 Remissversion 2025-06-26 med bilagor.
3. Remissbrev och sändlista
4. Förslag till yttrande från Tingsryds kommun

Justerare

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

2025-08-25

§ 162 fortsättning

Beslutet skickas till
Utvecklingschef
registrator@kronoberg.se

Justerare

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 50

Dnr 2025-000341

Remiss av Länstransportplan Kronobergs län 2026-2037

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner upprättat yttrande gällande Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037, med följande tillägg:

Punkt 1 Väg 23/37 från Drättinge till Virserumskrysset ska återgå till 90 km/h.

Punkt 2

- Kuttaboda/Virserumskrysset.
- Viktigt för vår industri.

Önskemål om nya prioriterade cykelvägar:

- Älghult från centrum till badplats.
- Åseda från björkåkra till Göljehult

På grund av skolväg, gångstråk och mycket tung trafik och hög hastighet.

Sammanfattning av ärendet

Region Kronoberg har tagit fram ett förslag till ny länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037. Uppvidinge kommun har ombetts att inkomma med ett yttrande över remissversionen, senast den 17 september 2025.

En arbetsgrupp bestående av planerare, utredare och teknisk chef har deltagit i dialoger och insamlat relevant information inför framtagandet av länstransportplanen. Gruppen har även samverkat i utarbetandet av detta remissyttrande.

Uppvidinge kommun ser positivt på planens ambition att främja ett hållbart och tillgängligt transportsystem i hela länet, med tydligt fokus på trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Barnens bästa och trygghet står i fokus och ligger till grund för kommunens prioritering av vissa cykelsträckor. För kommuner med gles bebyggelse och omfattande industriell transportverksamhet, som Uppvidinge, är ett fungerande vägnät och goda pendlingsmöjligheter avgörande för såväl tillväxt som livskvalitet.

Uppvidinge kommun ställer sig i huvudsak positiv till förslaget och lämnar följande yttrande med vissa synpunkter och rättelser:

- Uppvidinge kommun välkomnar att väg 941 mellan Lillagården och Stenbrohult finns angiven som större investering vägoobjekt. Vägen är viktig för näringsliv och skogsnäring och har länge varit prioriterad för kommunen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Gällande väg 23/37, sträckan Drättinge – Nottebäck, ser kommunen det som positivt att den nämns som en prioriterad brist där åtgärdsvalsstudie ska göras, och kommunen anser att åtgärdsvalsstudie ska genomföras snarast möjligt. Kommunen anser dessutom att sträckan som ska åtgärdas ska förlängas längs med väg 23/37 till Kuttaboda.

Uppvidinge kommun anser sträckan vara viktig för kommunens infrastruktur och önskar att den prioriteras som en åtgärd i planen. På sidan 55 hänvisas till att "Systemanalys för Sydsverige" från 2020 och Trafikverkets underlag som ett av sex viktiga stråk för Kronoberg nämner 37:an-stråket som "sträcker sig från Växjö via Åseda till Oskarshamn", vilket tyder på att hela sträckan borde vara prioriterad i LTP 2026-2037.

- På sid. 51 benämns Lenhovdasjön som Uppvidingesjön, vilket är en felaktig benämning, och ska ändras till Lenhovdasjön.
- På sid 51, Nya kandidater, Lenhovda – Oskarshamnsvägen från Storgatan till befintlig cykelväg vid Lenhovdasjön är till viss del samma sträcka som under Up 1. Vi anser att Up 1 ska kompletteras med sträckan längs med Lv 930 mellan Storgatan och Vallgatan, vilket innebär en förlängning med ca 260m. Dessa insatser bör genomföras samtidigt.

Up 1 blir då istället Lv 930 Lenhovda, mellan Storgatan och Lenhovdasjön. Punkt 2 under nya kandidater (Lenhovda – Oskarshamnsvägen från Storgatan till befintlig cykelväg vid Lenhovdasjön) ersätts med ovan och tas i så fall bort som ny kandidat.

- Sid 51. Gällande nya kandidater, Lenhovda – trafiksäker överfart för gående och cyklister som korsar väg 27/31 i Lenhovda, i form av cirkulationsplats eller gång- och cykeltunnel har det smugit sig in ett skrivfel. Väg 27/31 ska vara väg 28/31
- Sid 51. Cykelväg Lenhovda – Marhult, aktuell sträcka är endast den mest nordliga sträckan, ca 750m längs med väg 31, dessförinnan finns goda möjligheter att cykla på befintliga grusvägar från Lenhovda.
- Önskemål om ny prioriterad cykelväg genom Norrhult och Klavreström. Längs med Norrhultsvägen, från Marknadsgatan till korsningen Norrhultsvägen/Norrgatan/Klavrevägen, samt vidare från korsningen längs Klavrevägen till korsningen Odengatan vid Nottebäcksskolan. Samt genom Klavreström längs Bruksgatan, från korsningen Idrottsvägen till busshållplatsen vid Majorsgatan. Vid utbyggnad av cykelväg kommer det att behövas trafiksäkerhetsåtgärder och cykelöverfart vid korsningarna Bruksgatan/Idrottsvägen och Norrhultsvägen/Norrgatan/Klavrevägen.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

- På sidan 24 i hållbarhetsbedömningen ifrågasätter vi bedömningen att genomförandet av sträckan Drättinge–Nottebäck skulle ha en negativ påverkan på jämställdheten. En förbättring av vägsträckan, exempelvis i form av mötesseparerad 1+2-väg samt att ökad hastighet snarare kan förbättra möjligheterna till både bilresande och resande med kollektivtrafik.
- Kommunen har i tidigare dialoger med Region Kronoberg lyft vikten av att viltstängsel anläggs längs väg 28/31 och 23/37 genom kommunen. Detta är en trafiksäkerhetsåtgärd vi önskar ska prioriteras och tas med i Länstransportplanen för perioden 2026–2037.
- Under perioden 2012–2021 har Uppvidinge kommun fått en låg andel av det statliga bidraget till kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator i länet – endast 2 procent av den totala tilldelningen. Detta är avsevärt lägre än flera jämförbara kommuner. Den begränsade tilldelningen kan delvis förklaras av att kommunen inte i tillräcklig omfattning har ansökt om medel under perioden. Uppvidinge kommun ser därför ett behov av att stärka det interna arbetet med att ta fram relevanta åtgärdsförslag och prioritera ansökningar om bidrag i kommande planperiod.
Mot bakgrund av den tidigare låga tilldelningen bör Uppvidinge kommun prioriteras högre i den kommande länstransportplanen för perioden 2026–2037, för att uppnå en mer rättvis geografisk fördelning av resurserna

Konsekvenser

Genomförandet av planen kan få såväl ekonomiska som sociala och miljömässiga konsekvenser. I nuläget, då planen är en remissversion, är det svårt att uttala sig om exakt vilka konsekvenser och effekter den slutliga planen kan ha i kommunen.

Förslag till beslut på sammanträdet

Viktoria Birgersson (C) yrkar på följande tillägg: Punkt 1 Väg 23/37 från Drättinge till Virserumskrysset ska återgå till 90 km/h. Punkt 2 - Kuttaboda/Virserumskrysset. -Viktigt för vår industri. Önskemål om nya prioriterade cykelvägar: -Älghult från centrum till badplats. -Åseda från björkåkra till Göljehult. På grund av skolväg, gångstråk och mycket tung trafik och hög hastighet.

Jessica Rask (M) yrkar bifall till Viktoria Birgerssons (C) tilläggsyrkande.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslutsgång

Ordförande frågar om kommunstyrelsens arbetsutskott kan besluta i enlighet med ordförandes förslag till beslut med tillägg för Viktoria Birgerssons (C) yrkande och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutat så.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-08-19
Remissversion LTP G-län 2026-2037
Remissbrev och sändlista av LTP 2025-06-26

Beslutet skickas till

Samhällsserviceförvaltningen
Kommunledningsförvaltningen
Region Kronoberg

Region Kronoberg

Växjö kommuns yttrande över Region Kronobergs Länstransportplan 2026-2037

Kommunstyrelsen har, den 9 september 2025, beslutat att lämna följande yttrande i rubricerat ärende:

Växjö kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissversionen av Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 och lämnar härmed följande yttrande över Regionens förslag.

Inledningsvis ser vi i stort sett positivt på föreslagen plan med tillhörande prioritering av kommande infrastrukturobjekt. Växjö kommun ställer sig bakom planens övergripande mål om att främja hållbar tillväxt, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Det är särskilt positivt att planen integrerar miljömässiga, sociala och barnrättsliga perspektiv i planeringsprocessen. Vi ser också positivt på att planen innehåller strategiska miljöbedömningar och klimatmål.

Vi konstaterar med tillfredsställelse att objektet Södra Länken finns med på namngiven plats under "Större investeringar – Vägobjekt" i planen och denna gång fullfinansierad. Detta anser vi vara mycket positivt då objektet stämmer väl överens med Funktionsmålet inom de Transportpolitiska målen. Dessutom är Trafikverket och Växjö kommun överens om Södra Länkens höga prioritet och betydelse för regionen i den tidigare framtagna och undertecknade ÅVS:en, Åtgärdsvalsstudien, om det större vägsystemet i och runt Växjö stad. Objektet utgör dessutom en viktig länk i transportstråket Baltic-Link, Göteborg-Karlskrona.

Vi saknar dock Norrleden under Större investeringar för sam-finansiering. Vi anser inte att Norrleden bara utgör en viktig pulsåder genom Växjö för Växjös fortsatta stadsutveckling utan att Norrleden även är av stor, regional betydelse då denna förbinder riksvägarna 23, 25, 27 och 37. Riksväg 25 är dessutom en s.k. Stamväg och ingår i det statligt utpekade Stamvägnätet och tillhör därigenom en av de viktigaste vägarna i landet. Även om vi kan läsa oss till att Regionen avser att finansiera kompletterande åtgärder på de regionala anslutningsvägarna, såsom Trafikplats Norremark, så anser vi att det varit en styrka med Regional samfinansiering av detta objekt tillsammans med den kommunala medfinansieringen. Detta i synnerhet som Regionen själva skriver i förslaget till Länstransportplanen att "vägen är huvudstråket som knyter samman länet från öst till väst. Vägen förbinder även länet med angränsande regioner som Kalmar och Halland".

I anslutning till dessa Större investeringar för samfinansiering noterar vi dessutom att Sydostlänken mötesstation finns upptagen för sam-finansiering

tillsammans med dubbelspår Växjö-Alvesta, vilket är bra, men vi förstår inte anledningen till den lägre samfinansieringsgraden/ prioriteringen av dubbelspåret på Kust till kustbanan jämfört med Sydostlänkens mötesstation.

När det gäller objektet Växjö- Alvesta dubbelspår så ser kommunen detta som ett av de mest strategiskt viktiga objekten i länet. Det är avgörande för att öka kapaciteten, förbättra punktligheten. Stärka totalförsvaret och möjliggöra ökad turtäthet för både person- och godstrafik. Även Kust till kustbanan utgör en vital del av transportstråket Baltic-Link. Vi anser dessutom att det hade varit en stor styrka om regional enighet med Regional samfinansiering och kommunal medfinansiering skulle kunna uppnås för objektet även denna planomgång, på liknande sätt som i förra planomgången.

Växjö kommun konstaterar vidare att Sydostregionens utveckling är i stort behov av en god infrastruktur, där Kust till kustbanan spelar en betydande roll, inte minst dubbelspår Växjö Alvesta. Växjö, Kalmars och Karlskronas arbetsmarknadsregioner består tillsammans av ca 365 000 invånare Det finns uppenbara skäl att strategiskt planera för en sammanhållen arbetsmarknadsregion i sydost. Växjö, Kalmar, Karlskrona måste även ha säkra och effektiva riksvägar med hög standard för att inte glida isär från övriga Sverige. Goda kommunikationer mellan de tre residensstäderna i sydost ger möjlighet till en gemensam arbetsmarknad och därmed ekonomisk utveckling och nya bostäder.

Kommunen ser vidare positivt på att planen inkluderar både större investeringar och mindre åtgärder som stärker vardagsresandet. Vi ser dessutom positivt på att regionen fortsatt prioriterar bidragsobjekten både till kollektivtrafik, trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar. I samband med dessa objekt ser vi det som positivt att bidrag numer även kan utgå till regionala kollektivtrafikanläggningar som trafikerar av stadstrafik. I övrigt tycker vi det vore mycket bra med uppföljning, utvärdering och uppdatering av dokumentet "Cykla i Gröna Kronoberg" på sätt som föreslås i planen. Utöver detta stödjer vi även Regionens uppfattning om att det vore önskvärt att Trafikverket snarast kom i gång med den rullande treårsplanen för enskilda vägar.

Vi anser det också viktigt och prioriterat att komma i gång med en utredning och ÅVS av RV 27 Väckelsång-Länsgräns Blekinge, vilken återfinns i planen under "Prioriterade brister att utreda".

Växjö kommun ställer sig i huvudsak positiv till remissversionen av Länstransportplan 2026–2037 och förutsätter fortsatt god dialog och samverkan kommunerna, Region Kronoberg och Trafikverket emellan, liknande det arbetssätt som ledde fram till detta planförslag, för att säkerställa ett effektivt genomförande och uppföljning av planen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 96 Yttrande över remiss från region Kronoberg om Länstransportsplan för Kronobergs län 2026-2037

Ärendenummer KS 2025/136

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott yttrar sig över remissversionen för Länstransportplanen 2026 – 2037 i enlighet med kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-08-11.

Beslutsnivå

Kommunstyrelsens arbetsutskott punkt 1

Sammanfattning av ärendet

Region Kronoberg har tagit fram en remissversion till ny länstransportplan för Kronobergs län (LTP) som omfattar tidsperioden 2026 – 2037. Ramen för perioden för Kronobergs län är 1 193 miljoner kronor.

När det gäller järnvägsobjekt så namnges Kust-till-kustbanan och mötesstation Sydostlänken. Inga större namngivna investeringsobjekt för väg berör Älmhults kommun. Potten för mindre infrastrukturåtgärder har utökats sen tidigare plan och handlar bland annat trafiksäkerhetshöjande åtgärder och breddning.

Älmhults kommun anser att objekten för järnväg, kust-till-kustbanan och mötesstation Sydostlänken, är angelägna. Vidare är det viktigt att hitta en lösning där kommunerna själva kan söka bidrag för cykelobjekt i stället för att Trafikverket utför dessa eftersom dessa åtgärder ofta har varit kostnadsdrivande. Väg 120 och koppling mellan Älmhult och Ljungby är två brister i systemet som behöver utredas så därför är Älmhults kommun positiv till att dessa namnges i planen.

Beslutsunderlag

- Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-08-11

Justerandes signaturer

Ordförande

Justerare

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

- Länstransportplan för Kronobergs län 2026 – 2037, remissversion daterad 2025-06-26

Kommunstyrelsens arbetsutskotts behandling**Beslutsgång**

Ordförande frågar om kommunstyrelsens arbetsutskott kan besluta i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar så.

Beslutet skickas till (efter slutbehandling)**För kännedom**

Kommunledningsförvaltningen

För åtgärd

Region Kronoberg e-post registrator@kronoberg.se ange diarienummer 24RUN151

Justerandes signaturer

Ordförande

Justerare

Utdragsbestyrkande