



Liberalerna

<https://www.liberalerna.se>
kronoberg@liberalerna.se

Till registrator@kronoberg.se

Diarienummer 24RUN151

Per Hansson

per.hansson@kronoberg.se

070 – 972 60 61

Liberalerna i Kronoberg lämnar följande svar på remiss 24RUN151
Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037.

Dubbelspår Växjö-Alvesta, kust-kust

Dubbelspår Växjö – Alvesta är den enskilt största satsningen i regionen som måste få högsta prioritet och åtgärdas snarast.

I dag är det enkelspår mellan Kalmar (Karlskrona) och Göteborg. Planerad utbyggnad till dubbelspår i sträckan ska fortsatt ha hög prioritet, en strategisk fråga om kapacitet, säkerhet och punktlighet samt om möjligt tidigareläggas etappvis med början i flaskhalsen Växjö-Alvesta. Vilket också stöds av regionsamverkan i sydsostsverige, ej avhängt av något fiktivt planerat sjukhus i Råppe. Sydostlänken mellan Älmhult-Olofström bör ha samma prioritet och om möjligt tidigareläggas. Både Sydostlänk (mötesstationer) och Växjö-Alvesta (dubbelspår) bidrar kapacitetsmässigt att avlasta trafiken på regionens vägnät.

Vi liberaler stödjer denna prioriteringsordning: *Gemensamma prioriteringar till nationell plan 2026–2037: Regionsamverkan Sydsverige 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 åtgärder i Kronoberg som också lyfts i Regionsamverkans Sydsveriges 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.

Trafikplats Råppe

Trafikplats Råppe som är underfinansierad under planperioden bör omprioriteras och tidigareläggas så att medel finns tillgängliga tidigare under 2026–2037.



Liberalerna

<https://www.liberalerna.se>

kronoberg@liberalerna.se

Resvaneundersökning RUVn juni 2025

Resultat från redan genomförd resvaneundersökning RUVn bör vara bifogad till denna remissomgång för att tydliggöra resandes behov och beteende etcetera.

Enskilda vägar.

Vi liberalerna anser att bättre samordning sker mellan kommunerna, Regionen och Trafikverket (3-årsplan) och att det görs en översyn så att hanteringen av samtliga bidrag till enskilda vägar effektiviseras så att en god vägstandard och underhåll kan bibehållas.

Region Kronoberg prioriterar denna fråga och Liberalerna anser att Trafikverket ska komma i gång med 3-årsplanen.

Södra länken

Södra länkens betydelse för hela regionen och kontinenten får inte underskattas. Den intermodaliteten potentialen för varutransporter, personalförsörjning, fordonskapacitet och arbetsmarknadsregionen. Södra länken som 90 – 100 km matarväg och som transportled via väg 23, 24 och 25 kommer att logistiskt lyfta Växjö och Kronoberg som en viktigt framtida knutpunkt och transportlänk för logistikcentran. Framkomlighetshinder i form av rondeller med rondeller bör undvikas och planfria korsningar prioriteras. Etappindelning för utbyggnad bör fullt ut genomföras under hela planperioden och ej motiveras enbart för bostadsutveckling söder om Växjö kommun.

Ökad trafiksäkerhet och minska tidsavstånd är prioriterade områden för en framtida Södra Länken.

Räppe sjukhus

I remiss 24RUN151 Länstransportplan nämns det på flera ställen Räppe sjukhus som ett levande projekt, dessa upprepningar bör styrkas och hanteras separat i senare eventuella utredningar sidorna 16, 17 och 80.

Växjö flygplats

Regionen är majoritetsägare av Växjö flygplats och dess framtida roll som transportinfrastrukturell motor, för näringslivet, totalförsvaret (beredskapsflygplats) och intermodalitet för region Kronoberg men behandlas inte fullt ut. En ökad sammankoppling av Kronoberg med de nordiska länderna och internationellt kommer också öka dess framtida kapacitet för reguljär flygtrafik. Växjö flygplats bör behandlas mer grundläggande som en viktig utvecklingspotential för Kronoberg så att inte Växjö marginaliseras som oattraktiv knutpunkt internationellt.



Liberalerna

<https://www.liberalerna.se>

kronoberg@liberalerna.se

Viktiga slutsatser och konsekvenser från OECD:

Flygförbindelse är viktig och det finns tillgänglighetsproblem inom området. Det krävs goda förbindelser till internationella flygplatser

Fler regelbundna flygförbindelser till Köpenhamn och andra stora flygplatser i Europa skulle underlätta flygtransporterna till resten av världen och göra regionen mer attraktiv för högutbildad arbetskraft och kunskapsbaserade företag.

Hållplatser, lägen och terminaler

Inom kollektivtrafiken är respektive av våra 8 kommuner ansvariga för platserna för av och påstigningar, i detta krävs ett lyft i skötsel, väderskydd, utformning och underhåll för att göra det attraktivt och tillgängligt i att välja buss och eller tåg. En gemensam policy i regionen bör utvecklas.

Cykelstrategi

En ny cykelstrategi och -plan skall tagas fram för planeringsperioden. Detta initiativ skulle underlätta övergången till en fossilfri miljö, ökad trafiksäkerhet och öka den kortare arbetspendlingen.

Peter Ekberg (L)

Maria Grans (L)

Svar på remiss gällande revidering av Region Kronobergs Länstransportplan (LTP) 2026-2037

Grunderna i länstransportplanen saknar helt uppgifter om godstrafik på järnväg. Både en beskrivning av den nuvarande situationen och hur man utvecklar den för att minska de stora utsläpp som lastbilstrafiken åsamkar.

I den absolut största förändringen av transportsektorn i våra delar av landet, Fehrman Bält-förbindelsen, talas uteslutande om restiden till Hamburg kommer att minska drastiskt. Inte ett ord om hur varutransporterna kommer att i ännu högre grad påverkas. Både tidsmässigt men framförallt vilken påverkan detta kan få för miljön. I ett samhälle som så starkt arbeta för att minska utsläppen från fordonstrafiken bortser man helt från detta i regionens egen Länstransportplan.

Följaktligen är alla de åtgärder som krävs i form av möjligheten till rangeringar och lastplatser för godstågstrafiken i länet som bortblåsta. Inte ett förslag finns för hur de godståg på kanske 1000-1200 m skall hanteras. Vilka möjligheter till utveckling för länet detta kan medföra eller de positiva miljöaspekter detta skulle kunna innebära.

Det enda som i förbifarten nämns är triangelspåret från södra stambanan till kust- till kustbanan i Alvesta. I Trafikverkets utredning framgår det att för denna åtgärd, som Alvesta kommun tycks föredra, krävs ett väntspår om 800 m för inkommande trafik på den enkelspåriga kust- till kustbanan. Inte ens en kommentar i Länstransportplanen om detta väntspår. Är detta tillräckligt för de planerade godstågen på upp till 1000 m eller kanske ännu längre? Och hur hanterar man det gods som dessa långa tåg har med sig?

Vill vi dra nytta av denna utveckling måste också Länstransportplanen tar höjd för en framtid som bara är några år framför oss. Enligt prognosen skall Fehrman Bält vara klar för trafik 2029. Då borde också Kronobergs län vara redo för denna positiva utveckling. Redan 2003 presenterade dåvarande Banverket två utredningar om en utflyttad bangård och triangelspår i Alvesta, Idéstudie, Alvesta utflyttad bangård och triangelspår samt BRSB 500.5 Teknikutredning. Dessa utredningar beskrev dagens verklighet på ett förvånadsvårt förutsett sätt men tycks har varit fullständigt bortglömda av författarna till regionens Länstransportplan.

Idag saknar stora delar av länet möjligheter till lastning och lossning av gods på järnväg. Det som finns är terminalen i Älmhult och en mindre terminal i Alvesta. Länet saknar idag helt terminaler för järnvägs gods av den kaliber som krävs och i än högre grad för framtida tågkoncept via Fehrman Bält. Länstransportplanen tar också upp en ny järnvägssträcka från Olofström till Karlshamn men nämner inte sträckans betydelse för godstrafiken i länet. Istället tas behovet av två nya persontrafiksstationer upp. Att förbindelsen också blir en direktförbindelse mellan djuphamnarna i Karlshamn och Göteborg nämns utan någon handlingsåtgärd. Detta trots att Sveriges medlemskap i NATO kräver järnvägsförbindelse för tunga transporter genom sydsverige och där med största sannolikhet Sydostlänken blir en viktig del.

Planen innehåller desto mer om persontrafiken i allmänhet och dubbelspåret mellan Alvesta och Växjö i synnehet. Vi får veta att det går över 100 tåg dagligen mellan dessa båda orter. Nästan alla uteslutande persontåg. Hur många passagerar anges dock inte på något ställe. Faktum är att enbart ett mindre antal tåg har en sådan beläggning att de kan anses försvarbart att sätt in ytterligare resurser. Flera har en sådan beläggning att de med andra medel kan lösas med färre tåg. Som exempel kan Stockholm utgöra ett exempel. Vid högbelastning sätter man helt enkelt in längre tågsätt och förkorta dem igen vid lågtrafik. Man kan också låta samordna trafiken på så vis att Krösatågen mot Nässjö och Värnamo vänder i Alvesta och låter andra tåg på sträckan föra dem till Alvesta för byte. En mycket billigare och kanske effektivare lösning på ett uppförstorat problem. Dessutom skulle de 100 bomfällningar som sker vid Länsmansbacken och Lekarydsvägen dagligen kunna begränsas genom en rationellare järnvägstrafik. I stället förespråkar Länstransportplanen genom dubbelspåret ett ökat antal tåg och därmed ännu fler bomfällningar utan att planen redovisar någon lösning på detta problem.

Länstransportplanen har också svårt att inse att sjukhusbyggnationen i Råppe har lagts på is (även om man i dagarna dragit igång en ny utredning) varför en station i nuvarande situation kanske inte är den optimala prioriteringen.

Vi vet att problemen med dubbelspår är stora både i Växjö men framförallt med anslutningen till Alvesta. Det mötesspår som redan är i drift i Gemla borde på ganska lång sikt vara tillräckligt för att upprätthålla länets turtätaste järnvägstrafik.

Väg 126 genom centrala Alvesta har varit en långdragen historia där kravet från invånarna varit ensidigt för en utflyttad dragning via trafikplats Alvesta Västra till Hjälmärd (Blädinge). Trafikverket har åstadkommit en gedigen trafikplats med Alvesta Västra, vilken investering skulle komma väl till pass för en anpassning till en dragning mot syd av väg 126. Detta skulle innebära en väsentlig förbättring för trafiken från och till väg 27 och en obetydlig förändring för trafiken på väg 126 norr om Alvesta.

Med en etappvis fullföljande av Trafikverkets Idéstudie från 2003 skulle antalet bomfällningar vid Blädingevägen minimeras till att enbart förekomma vid trafik på industrispåret till Vida. Ett resultat som skulle innebära stora besparingar i investeringar.

Vi emotser att ovanstående åtgärder inarbetas i regionens Länstransportplan (LTP) för perioden 2026-2037.

Alvesta Alternativet
genom
Lars-Olof Franzén

Remissyttrande Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037

Inledningsvis vill vi framhålla att förslaget till ny länstransportplan är väl genomarbetad och ett bra förslag i det stora hela.

Det finns en fråga som Vänsterpartiet Kronoberg önskar ska belysas än mer i planen och i diskussionerna med Trafikverket och det är säkra vägar.

Först och främst önskar Vänsterpartiet Kronoberg att väg 23 mellan Växjö och Nottebäck terminal läggs till som en av de prioriterade större investeringar för vägobjekt i planen. Denna sträcka har dessvärre varit väldigt olycksdrabbad. De senaste åren har andelen tung trafik ökat markant. Sträckan mellan Växjö och Eke terminal är en mötesseparerad 100-väg utan vägren och med viltstängsel större delen av sträckan. De omkörningsfält som finns är korta och det bidrar till farliga trafiksituationer. Sträckan mellan Eke terminal och Nottebäck terminal är en 80-väg utan mötesseparering, utan vägren och utan viltstängsel. Det finns mycket vilt i området såsom älg, rådjur och vildsvin. Sträckan har en del långa svaga kurvor vilket gör att sikten är skymd långa sträckor. Hastigheten har sänkts från 90 till 80 km/h för några år sedan. Den verkliga hastigheten på vägen varierar mycket och det sker många farliga omkörningar. Hela sträckan Växjö - Nottebäck terminal borde breddas och göras om till mötesseparerad 100-väg med långa omkörningsfält.

Vidare önskar Vänsterpartiet Kronoberg att säkerheten för kollektivtrafikresenärer ska öka. I takt med att trafiken på våra vägar ökar och att många större vägar mötessepareras får gående allt svårare att korsa vägarna. Detta drabbar många bussresenärer som behöver korsa vägar från eller till sin busshållplats. Trafikverket ansvarar utförande och underhåll av allmänna statliga vägar och även för belysning och busshållplatser längs dessa vägar. Det är vanligen de statliga landsbygdsvägarna som är mest svåra att korsa för gående och cyklister. Det byggs få eller inga broar eller tunnlar där gående och cyklister kan korsa större vägar på landsbygden på ett säkert sätt. Vidare saknas det många gånger belysning längst vägar på landsbygden vilket gör det ytterligare otryggt för bussresenärer som behöver kliva av och på en buss när det är mörkt. Många gånger består busshållplatsen endast av en hållplatsstolpe. Region Kronoberg borde lyfta fram vikten av belysning vid busshållplatser i dialogen med Trafikverket. Det finns idag solcellslampor som skulle kunna vara ett alternativ där det inte finns el framdragen. Vidare bör avståndet mellan vägens körbana och busshållplatsen öka. Många bussresenärer måste vänta på sin buss väldigt nära en körbana med hög trafikintensitet och höga hastigheter eller välja att kliva ut på åker, ner i dike eller in i snödrivor för att stå lite mer säkert. Vänsterpartiet Kronoberg önskar att säkerheten för bussresenärer på landsbygden lyfts fram som en av de prioriterade frågorna i länstransportplanen.

Vänsterpartiet Kronoberg
genom Helena Lagstrand